

ZEITUNG

des

Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzigster Jahrgang.

1900.

BERLIN.
Verlag von Julius Springer.
1900.

VERZEICHNISS

der in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

im

Jahrgang 1900

abgedruckten grösseren Abhandlungen.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 1 | 3. Januar 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Auf der Schwelle des neuen Jahrhunderts.

Wenn dereinst von der Warte einer fernen Zukunft aus das scheidende 19. Jahrhundert nach seinen besonderen Merkmalen gekennzeichnet werden soll, so wissen wir schon jetzt, dass der Dampf und die Eisenbahnen unter ihnen nicht fehlen werden. Gewiss erfüllt ein Rückblick auf das, was im Eisenbahnwesen im Verlauf eines doch nicht viel mehr als die Dauer eines Menschenlebens umfassenden Zeitraumes geleistet ist, mit einem gewissen Stolz. Keine Zahlen sprechen klarer die Herrschaft aus, die der Menschengeist im abgelaufenen Jahrhundert über Kraft und Stoff gewonnen hat, als diejenigen, die das Eisenbahnwesen in seiner Entwickelung schildern. Wir können die Eisenbahnen der Erde auf eine Länge von rund 800 000 km schätzen, so dass sie aneinandergelegt den Aequator 20 Mal umspannen würden, ihr Anlagekapital ist auf 150 Milliarden anzunehmen, so dass der Antheil jedes Erdenbürgers an dem hierin angelegten Weltvermögen bei der Annahme einer Erdbevölkerung von rund 1½ Milliarden Seelen etwa 100 ℳ beträgt. Unermesslich sind die durch die Eisenbahnen mittelbar geschaffenen Güterwerthe, unschätzbar ist die Fülle geistiger Güter, die durch den unendlich gesteigerten Reise- und Handelsverkehr, wie ihn das Eisenbahnwesen schuf, der Menschheit zu theil geworden ist. Und doch sind wir offenbar erst in den Anfängen einer Entwickelung begriffen, deren Ende wir freilich nicht zu überschauen vermögen; ihren weiteren Verlauf aber sich vorzustellen, soweit unser menschliches Auge reicht, entbehrt nicht eines gewissen Reizes.

Welcher Augenblick wäre zu einer solchen Umschau wohl geeigneter, als der jetzige, da wir mit dem neuen Jahrhundert in einen neuen Abschnitt der Weltgeschichte eintreten! In ihm werden die Eisenbahnen als die hauptsächlichsten Vermittler des Landverkehres an Bedeutung noch weiter wachsen, wie sie sich weiter ausdehnen und in ihren Einrichtungen vervollkommnen werden. Einen ernstlichen Wettbewerb haben sie von keiner Seite zu fürchten, weder vom Selbstfahrerthum, das ihnen nur als wichtiger Zubringer und Zertheiler dienen wird, noch von den Wasserstrassen, die neben ihnen erstarken und ihnen von allzu schwerer Bürde erwünschte Erleichterung verschaffen werden. Denn die Billigkeit des Wasserweges bei der Beförderung von Massengütern wird von den Eisenbahnen schwerlich je erreicht werden können. Die Bedeutung der Wasserwege auf den Meeren als Vermittler des Welthandels bleibt ohnehin eine selbständige und unantastbare; schwerlich werden die sibirische Ueberlandbahn, oder die afrikanische Querbahn, oder die Bagdadbahn dem Weltverkehr der Meere Abbruch thun, ihn auch nicht an sich ziehen, sondern nur in Verbindung mit ihm sich entwickeln und gedeihen.

Wenn im verflossenen Jahrhundert der Dampf der unzertrennliche Gefährte der Eisenbahn war, so scheint es, als ob im neuen dieser nicht mehr ganz jugendfrische Geselle mit dem rauchgeschwärzten Antlitz einen Theil seines Machtgebietes seiner jüngeren blitzsauberen Schwester, der Elektrizität, wird abtreten müssen. Ihre Kräfte, die in ihrem kaum überwundenen Kindesalter nur geeignet erschienen, dem Worte Flügel zu verleihen, es auf dünnen Metallfäden dahinzutragen, sind riesenhaft gewachsen! Schon wagt sie sich an die schwersten Aufgaben. Und nicht den schwarzen Tiefen der Erde braucht sie ihre Nahrung zu entnehmen, wie der Dampf, der an die Kohle gebunden ist, sondern es ist das klare Wasser, aus dessen ewigem Quell sich zu nähren sie allmählich mehr und mehr lernen wird. Zweifellos bringt uns in dieser Frage das neue Jahrhundert noch ungeahnte Lösungen. Die unendlichen Wasserkräfte der Ströme und des Weltmeeres werden in den Dienst der Elektrizität gestellt und dadurch die Menschen von der nagenden Sorge des Kohlenmangels befreit werden.

Im Bunde mit diesen beiden mächtigen Geschwistern wird es den Eisenbahnen gelingen, in der Zukunft weitere grosse

Aufgaben zu lösen. An ihnen ist es, die Aufschliessung der entferntesten und abgelegensten Länder der Erde zu bewirken, und sie dem Anbau und der Besiedelung zugänglich zu machen. Die Verzweigung des Eisenbahnnetzes in den verschiedensten Formen, als Kleinbahnen, Feldbahnen, Bergbahnen in die feinsten Adern des Verkehres, in das letzte Dorf, das kleinste Gut, auf den höchsten Berg und in die Eingeweide nicht nur der Gebirge, sondern auch der Tiefe, gehört zu den nächsten Aufgaben.

Betrachten wir das grosse geschlossene Gebiet Mitteleuropas, das der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen umfasst, vom Gesichtspunkt der örtlichen Ausdehnung des Eisenbahnwesens aus, so ist ja ein so rasches Weiterwachsen des Haupt- und Nebenbahnnetzes, wie es die bisher abgelaufenen 53 Lebensjahre des Vereins aufweisen, nicht zu erwarten. Aber noch gibt es zahlreiche Lücken auszufüllen, und mit dem Ausbau des Kleinbahnnetzes, dem wir eine noch immer nicht überall genug gewürdigte Zukunft prophezeien, ist ja eben erst begonnen.

Noch andere Fortschritte wird uns sicherlich die Zukunft bringen. Im Schnellverkehr sind wir, wie in dieser Zeitung häufig betont ist, noch keineswegs am Ende der Entwickelung. Wenn wir hören, dass schon jetzt Geschwindigkeiten von 150 km in der Stunde unter günstigen Umständen auf Eisenbahnen erreichbar sind, so steht der Annahme nichts im Wege, dass bei der zu erwartenden weiteren Verdichtung der Bevölkerung, bei wachsendem Verkehrsbedürfniss und steigendem Wohlstande Bahnen und Betriebsmittel entstehen werden, die eine gegen jetzt erhöhte Geschwindigkeit und Bequemlichkeit des Reisens gestatten. Auch die Sicherheit des Eisenbahnverkehres wird wachsen, dank der fortschreitenden Technik, welche die Bewegung der Züge von menschlichen Irrthümern immer unabhängiger macht und die Betriebseinrichtungen immer weiter vervollkommnet.

Ob das u. E. übertriebene Streben vieler Bevölkerungskreise nach weiterer erheblicher Verbilligung des Reisens namentlich auf grössere Entfernungen in der Zukunft erfüllt werden wird, ist uns einigermaassen zweifelhaft. Bisher haben die Riesenfortschritte der Technik seit Entstehung der Eisenbahnen wohl das Reisen unendlich erleichtert und angenehmer gemacht, aber die Selbstkosten der Beförderung sind eben wegen der grösseren Schnelligkeit, Sicherheit und Bequemlichkeit eher gestiegen, als gesunken. Anscheinend ist ein weiteres Sinken des Geldwerthes, ein Steigen aller Preise zu erwarten. Es liegt auf der Hand, dass solche Entwickelungen einer Herabsetzung der Beförderungspreise nicht günstig sind; jedenfalls wird sich eine solche nicht sprungweise, sondern nur ganz allmählich vollziehen, soweit der stärkere Verkehr sie durch Verbilligung der Selbstkosten ermöglichen wird.

Auf dem Gebiete des Güterverkehres gehen wir vermuthlich nicht gerade Umwälzungen entgegen; aber allmähliche Verbesserungen, die eine grössere Schnelligkeit namentlich des Stückgutverkehres, ein günstigeres Verhältniss zwischen Nutzlast und todter Last, eine grössere Anpassung der Wagengefässe an die beförderten Güter zum Ziel haben, verbesserte Methoden des Ein- und Ausladens und des Verschubdienstes, Vereinfachungen des Güterabfertigungsdienstes werden zu erstreben und zu erreichen sein. Gegen die vielfach erwarteten erheblichen Tarifermässigungen des Güterverkehrs sprechen dieselben Gründe, wie beim Personenverkehr. Die Wahrscheinlichkeit allmählicher Herabsetzung ist hier aber grösser, weil die wirthschaftliche Nothwendigkeit hier oft stärker hervortritt und überdies der Wettbewerb der billigen Wasserwege mit deren allmählicher Erweiterung immer kräftiger hierauf wirken wird. Sehr zu wünschen bleibt eine grössere Vereinfachung der Tarife und der damit zusammenhängenden Vorschriften. Wie man in Deutschland auf dem weiten Gebiete des bürgerlichen Rechts nach unendlichen Mühen mit dem neuen Jahrhundert eine Einheit erreicht hat, so ist zu hoffen, dass auch auf dem gesammten Gebiete des Tarif- und Verkehrswesens eine grössere Vereinheitlichung innerhalb des mitteleuropäischen Eisenbahngebietes erzielt wird, wie sie durch das Internationale Uebereinkommen über das Frachtrecht bereits in einem noch weiteren Kreise angebahnt ist.

Auch in der Stellung der Eisenbahnen im staatlichen Leben der Nationen stehen zweifellos noch grosse Aenderungen bevor. Die Erkenntniss, dass die Eisenbahnen nicht nur ein hervorragender Bestandtheil des Nationalvermögens sind, sondern dass ihr Besitz die mächtigste Waffe zur Beherrschung des Wirthschaftslebens ist, bricht sich immer mehr Bahn und mit ihr die Einsicht, dass die Hauptlinien des Eisenbahnnetzes nur vom Staate selbst in wirklich gemeinnütziger Weise verwaltet werden können. Der Staatsbahngedanke beherrscht bereits ganz Mitteleuropa. Die Schweiz und Frankreich sind eben daran, den Weg der Verstaatlichung zu betreten, in Oesterreich hat die Herrschaft des Staatsbahnsystems Riesenfortschritte gemacht, weitere sind dort wohl nur eine Frage der Zeit und der staatlichen Kraft, sobald ihr die endliche Besiegung der nationalen Wirrsale gelungen sein wird. In Deutschland ist das System im wesentlichen und in solchem Umfange durchgeführt, dass in der Hauptsache nur Kleinbahnen Gegenstand privater oder kommunaler Unternehmung sind, was sie auch wohl zweckmässig immer bleiben werden.

Ob in Deutschland das in der Natur des Eisenbahnwesens tief begründete Bedürfniss nach Vereinheitlichung zu noch engerem Zusammenschlusse führen, ob hier der vom Fürsten Bismarck einst so warm begrüsste, wahrhaft volksthümliche Gedanke der Reichseisenbahnen noch einmal feste Gestalt annehmen wird — wer möchte es vorhersagen? Sicher ist in allen deutschnationalen Kreisen die Empfindung lebendig, dass das eigene Interesse der Einzelstaaten zu engerem Verbande der deutschen Staatsbahnnetze drängt, und dass durch einen solchen grosse wirthschaftliche Vortheile zu erreichen sind. Aber freilich über den Weg, der hier zu beschreiten ist, gehen die Meinungen so weit auseinander, dass wir von den nächsten Jahren die Lösung zwar noch nicht mit Sicherheit zu hoffen wagen, aber aufgeben können wir die Hoffnung keinenfalls!

Je mehr die Eisenbahnen innerhalb der einzelnen Staatengebilde zu mächtigen Werkzeugen der Staatsgewalt werden, je mehr das Wohlfahrts- nnd Verkehrsbedürfniss die Staaten Europas zu gemeinschaftlichen Einrichtungen im Eisenbahnwesen, zu einem internationalen Eisenbahnverband, zu immer engerem Anschluss drängen wird, um so sicherer werden sie auch die Beförderer des Friedens, die Bändiger der Kriegsfurie sein. Nicht, dass wir an ewigen Frieden glauben! Aber die Kriege werden mit der fortschreitenden durch den wachsenden Verkehr gesteigerten Annäherung der Nationen seltener werden. Nur tiefe nationale Leidenschaften, nationale oder wirthschaftliche Nothlagen werden noch zu ihnen Anlass geben. Diese letzteren werden gewiss seltener eintreten, weil der wirthschaftliche Ausgleich, die Vertheilung der Güter durch die Eisenbahnen aufs lebhafteste gefördert wird.

Wenn nicht alle Zeichen trügen, so gehen wir nicht nur in Deutschland, sondern im ganzen festländischen Europa Zeiten friedlicher Weiterentwickelung, steigenden Wohlstandes entgegen. Der grosse wirthschaftliche Aufschwung der letzten Jahre hat sich nicht sprungweise, sondern allmählich vollzogen. Die breiten Massen der Bevölkerung haben durch reichliche Arbeitsgelegenheit und steigende Löhne an diesem Aufschwung sogleich theilgenommen, die Klage über die Verelendung der Massen ist fast verstummt. An diesen Segnungen haben die Eisenbahnen lebhaften Antheil. Durch die Vervollkommnung der Verkehrsmittel ist erst die lebhafte Betheiligung des Volkes

am staatlichen Leben, an der Vermehrung der Güter, an den Wohlthaten der Bildung möglich geworden. So dienen die Eisenbahnen auch dem sozialen Frieden, und so wird es ferner sein! Wir glauben an schwere Rückschläge weder im wirthschaftlichen noch im sozialen Leben! Aber freilich Ruhe wird uns das nächste Jahrhundert nicht bringen, sondern rastlose Arbeit auf allen Gebieten, wie sie das richtige Lebenselement der Eisenbahnen bildet. Vor die Tugend haben die Götter den Schweiss gesetzt! Auf diesem Wege wird auch im kommenden Jahrhundert die Menschheit wandeln!

Die Güterbahn.

Von Eisenbahndirektionspräsident a. D. **Todt.**

Bei den Erörterungen aus Anlass der Kanalvorlage ist man nicht selten dem Einwand begegnet, dass ausschliesslich für den Massengüterverkehr eingerichtete Eisenbahnen mit sehr viel geringerem Kostenaufwand dasselbe leisten würden, wie der Kanal. Noch weiter geht ein kürzlich in der „Kreuzzeitung" unter der Aufschrift „non possumus" veröffentlichter, gegen die Ausführungen meines Aufsatzes „der Rhein-Elbekanal und die Eisenbahnen des Ruhrbezirks" gerichteter Artikel, der inzwischen einige Ergänzungen und Erläuterungen erfahren hat. Es wird darin die Behauptung aufgestellt, dass eine nach den Vorschlägen des Verfassers erbaute und betriebene Güterbahn, mit weniger als dem dritten Theil der Kanalbaukosten hergestellt, das Dreifache der geplanten Kanalstrasse leisten würde. Die mit grosser Sicherheit vorgetragenen Ausführungen entbehren nicht eines gewissen Reizes und verdienen um so mehr eine nähere Betrachtung, als anzunehmen ist, dass sie den Anschauungen des angesehenen Blattes und seines die Kanalfrage mit lebhaftem Interesse verfolgenden Leserkreises entsprechen.

Der Artikel denkt sich die Güterbahn folgendermaassen: Da nach den Auseinandersetzungen meines Aufsatzes der Kanal im Ruhrbezirk die An- und Abfuhr der Güter den Werken überlassen und auf der Voraussetzung beruhen soll, dass die Staatsbahnen hiermit in keiner Weise befasst werden, weil nur dann eine wirksame Entlastung ihres Betriebes eintritt, so soll die Güterbahn nach dem gleichen Grundsatz gebaut und betrieben werden. Wenn auf dem Kanal 600 t-Schiffe durch Selbstan- und abfuhr der Interessenten be- und entladen werden, so stellt die Güterbahn eine diesem Ladegewicht entsprechende Zahl von Güterwagen auf einem Aufstell- oder Ladegleis zur Verfügung mit der Verpflichtung der Verfrachter, sie im ganzen zu beladen und sie so geordnet, wie es dem Eisenbahnbetrieb und den Anforderungen der Eisenbahnverwaltung entspricht, wieder zurückzugeben. Ob die Beladung auf dem Aufstellgleis selbst oder daneben auf besonderen von dem Werk anzulegenden Gleisen oder endlich auf dem Werk durch Zuführung der Wagen dorthin erfolgt, ist gleichgültig. Die Hauptsache ist, dass die Eisenbahn von der Rangirlast befreit wird und weiter nichts zu thun hat, als vor den beladen zurückgegebenen Zug die Maschine zu spannen und abzufahren. Es werden alle Rangirbahnhöfe gespart, wenige Gleise genügen. Um die Sache noch einfacher und für alle Theile vortheilhafter, namentlich auch der Kanalverladung ähnlicher zu gestalten, werden Wagen mit möglichst grossem Ladegewicht — 50 t — beschafft, deren Umladung in kleinere Transportgefässe an geeigneten Punkten der Güterbahn mit ebensolcher Leichtigkeit erfolgen kann, wie der Umschlag vom Schiff zur Eisenbahn und umgekehrt. Bau und Betrieb der Güterbahn werden durch den Wegfall des störenden und kostspieligen Personenverkehrs, der Bahnhöfe, des Rangirdienstes ausserordentlich billig, sodass die Tarife auf die Kanalbeförderungskosten herabsinken. Die Zugfolge ist eine sehr dichte: alle 10, ja alle 5 Minuten kann ein Zug verkehren; bei nur 20 stündigem Dienst gibt dies täglich mindestens 120 Züge in jeder Richtung oder in einem Jahre eine Abfuhr von einigen zwanzig Millionen Tonnen — das Dreifache der von dem Verfasser niedriger als von mir geschätzten Leistungsfähigkeit des Kanals und das Zwei- bis Dreifache der normalen Leistungsfähigkeit einer zweigleisigen Güterbahn.

Sehen wir uns zunächst den Bau und seine Herstellungskosten an. Die Güterbahn soll in der ungefähren Richtung und Länge des Kanals verlaufen, also etwa von Ruhrort nach Herne, Dortmund, Minden, Hannover bis zur Elbe in der Gegend von Magdeburg das sind mit den bei dem Kanal vorgesehenen Zweiglinien, welche aber bei der Güterbahn zum Theil überflüssig sind, 500—550 km, von denen 80—90 auf den Industriebezirk vom Rhein bis in die Gegend von Hamm entfallen. Während der Rhein-Elbekanal einschliesslich der Zweigkanäle, doch ohne die Weserkanalisirung über 500 000 *M*, die Theilstrecke Herne-Rhein sogar über 1 000 000 kilometrische Baukosten erfordert, glaubt „non possumus" bei der Güterbahn mit 140 000 *M* auszukommen, weil die durchschnittlichen Herstellungskosten der preussischen Staatsbahnen nur wenig über 250 000 *M* für das Kilometer betragen, die Güterbahn aber besonders bescheidene Ansprüche an Oberbau, Ausstattung mit Bahnhöfen, Baulichkeiten aller Art macht.

Diese Hoffnung ist eine trügerische. Wenn der Verfasser meint, dass, wo ein Kanal ausführbar, auch eine Eisenbahn mit höchstens 4—6 Gleisen hingelegt werden kann, so mag dies für einen grossen Theil der Kanallinie zutreffen, für die Theilstrecke Herne-Ruhrort jedenfalls nicht. Hier fällt der Kanal in dem westlichen Endstück mit der Emscher zusammen und befindet sich im übrigen überwiegend in deren stark versumpftem Ueberfluthungsgebiet, wo man wohl einen Kanal, der der Entwässerung zu gute kommt, graben, aber nicht eine Bahn bauen kann von der Eigenschaft der Güterbahn. Bei dem gewaltigen Verkehr, welchen ihr der Verfasser zuweist, ist es völlig ausgeschlossen, dass sie in Geländehöhe errichtet wird. Sie muss vielmehr so hoch gehoben werden, dass die zahlreichen von ihr gekreuzten öffentlichen und Privatanschlussbahnen, Strassen und Verkehrswege unterführt werden. Der dazu erforderliche 6 m hohe Damm verfolgt das Emscherthal vom Rhein bis Dortmund ununterbrochen, da weder der intensive Betrieb, noch die gleichzeitige Eigenschaft der Güterbahn als Fahr- und Ladestrasse, noch endlich die Häufigkeit der zu kreuzenden Eisenbahnen und Strassen unaufhörliche Gefällwechsel zulassen. Der Damm erhält, wie nachher zu erörtern ist, eine durchschnittliche Breite von 60—100 m, mithin derartige Abmessungen in Höhe, Breite und Länge, dass die Aufschüttung der 20—30 Millionen Kubikmeter Erd- und Haldenmassen in dem Sumpfgebiet des Emscherthals ganz unthunlich ist. Die Güterbahn muss daher an den Rand des Thals nördlich oder südlich der Kanallinie verschoben werden. Bei der südlichen Lage würde der Damm in das dicht besiedelte Gelände gerathen, an dessen hohen Grunderwerbskosten bereits der Süd-Emscherkanal gescheitert ist; bei der Verschiebung nach Norden entfernt er sich von dem Schwerpunkt der Industrie um mehrere Kilometer und vertheuert den südlichen Werken, welche für eine Reihe von Jahren den grösseren Theil des Verkehrs zu stellen haben, die Erbauung der Anschlüsse. Der Kanal verfolgt daher im Industriebezirk eine für den Verkehr, für die Werke und für die Grunderwerbskosten günstigere Linie als die Güterbahn. Die letzteren insbesondere sollen für die Theilstrecke Herne-Ruhrort nach dem Anschlag 9 000 000 *M* oder etwas über 2 *M* für das Quadratmeter betragen; ob für die Strecke Ruhrort-Dortmund der Güterbahn die doppelte Summe genügen wird, ist zweifelhaft, da sie nicht

nur mehr, sondern auch eine ungleich werthvollere Fläche nöthig hat.

Es ist ferner ausgeschlossen, dass sie bei täglich 240 Zügen mit 4—6 Gleisen ihr Auskommen findet. Ausser den Fahrgleisen sind entsprechend den beiden Kanalufern Ladegelegenheiten nördlich und südlich vorzusehen. Wollte man sich mit deren Schaffung auf nur einer Seite begnügen, so würde man die Gestaltung der Güterbahn nach dem Vorbild des Kanals, worauf der Verfasser besonderen Werth legt und welche der Angelpunkt seiner Vorschläge ist, in einem grundlegenden Theil des Projekts vernachlässigen; man würde aber auch den Werken, welche auf der abgewendeten d. h. mit Ladegleisen nicht ausgestatteten Seite zu liegen kommen, die Anschlüsse so vertheuern und erschweren, dass sie auf ihre Herstellung verzichten müssten. Ausser dem Ladegleis ist ferner auf jeder Seite mindestens ein Aufstellungsgleis erforderlich, welches die unaufhörlich zurollenden Wagen einstweilen aufzunehmen hat, und weiter mehrere sogenannte Kommunikationsgleise, welche die Bewegung der 2—300 Zuglokomotiven zu vermitteln haben. Wären solche Gleise nicht vorhanden, so würden die tausende von zu- und abzufahrenden Wagen sehr bald eine einzige unbewegliche und starre Masse bilden, und ein regelmässiger Betrieb, zumal ein solcher in 10 Minuten Zugfolge, wäre undenkbar. Mit weniger als vier durchlaufenden Nebengleisen auf jeder Seite wäre nicht auszukommen, das sind mit den Fahrgleisen insgesammt zehn nebeneinanderliegende Gleise auf 60—80 km Länge.

Hiermit ist die Anlage aber noch nicht erschöpft. Abgesehen von Gleisen für die Unterbringung der 240 Lokomotiven, ihre Versorgung mit Kohle und Wasser usw., sind die Haupt- und Nebengleise auf jede Zuglänge durch Weichenstrassen mit einander in Verbindung zu setzen und es ist vor allen Dingen auch die Möglichkeit zu schaffen, dass ein- und auslaufende Züge von der einen zur anderen Seite herüberkreuzen können, ohne die Fahrgleise berühren zu müssen. Wenn die im Laufe des Tages beladenen 120 Züge etwa von 6 Uhr Abends ab die Ladegleise verlassen und hiervon 80—90 in westlicher Richtung abfahren, so dauert dies bei 10 Minuten Zugfolge 15 Stunden (in Wirklichkeit weit mehr), während deren die abfahrenden Züge von beiden Seiten in die Fahrgleise einlenken und nicht nur das Abfuhrgleis, sondern auch das Zufuhrgleis, dieses durch Ueberkreuzen, vollständig in Anspruch nehmen. Die Zuführung leerer Wagen würde daher ins Stocken gerathen, wenn nicht eine grössere Zahl von Ueberführungen vorhanden wäre, durch deren Vermittlung die zulaufenden Wagen auch während der Ausfahrt der beladenen Züge herangeschafft werden können. Diese Bauwerke, welche die bereits 6 m hoch liegenden Fahrgleise in einem fast ebenso hohen zweiten Stock überschneiden, sind natürlich sehr kostspielig und beanspruchen zur Gewinnung der Höhe und der Ueberschneidungskrümmung sehr viel Raum. Um dem Riesenbetrieb die erforderliche Beweglichkeit zu gewähren, wird etwa alle 4—5 km eine solche Ueberführung herzurichten sein, im ganzen 15—20. Der Bahnkörper erreicht an diesen Stellen eine Breite, welche über das sonst nothwendige Maass von 60 m weit hinausgeht.

Das Ergebniss ist, dass die Güterbahn mitten in dem theuren Industriebezirk einen ununterbrochenen Bahnhof darstellt von 60—80 km Länge und 60—100 m Breite auf einem 6 m hohen Damm mit komplizirten Ueberschneidungen, zahlreichen kostspieligen Eisenbahn- und Strassenunterführungen. Die Kosten würden natürlich weit über das Durchschnittsmaass hinausgehen. Die Erdbewegung beispielsweise, welche bei dem Herne-Rheinkanal auf 175 000 cbm für das Kilometer veranschlagt ist, würde bei der Güterbahn im Industriebezirk mindestens das Doppelte betragen. Bei neueren Ausführungen von gleichfalls nur dem Güterverkehr dienenden, mit Bahnhöfen oder schwierigen Bauwerken nicht belasteten Bahnstrecken im Industriebezirk erreichen die kilometrischen Baukosten bereits die Höhe von 3—400 000 ℳ; die Güterbahn wird mit dem fünffachen Betrag schwerlich auskommen und die kilometrischen Baukosten des Kanals nicht unerheblich überragen.

Die Fortsetzung der Güterbahn nach Osten wird die Hoffnungen des „non possumus"-Verfassers nicht minder täuschen. Er meint, da die Durchschnittsbaukosten der preussischen Staatsbahnen nur etwas über 250 000 ℳ erreichen, so würde man eine von Bahnhöfen und sonstigem Zubehör des Personen- und Stückgutverkehrs befreite Güterbahn mit 140—160 000 ℳ herstellen können. Diese rein mechanische Auffassung ist wenig beweiskräftig. Die 30 000 km der preussischen Staatsbahnen mit ihren $7^1/_2$ Milliarden Herstellungskosten setzen sich zusammen aus Nebenbahnen, die nur 50—100 000 ℳ, aus eingleisigen Vollbahnen, welche vielleicht 100—200 000 ℳ, und endlich aus zweigleisigen Hauptverkehrslinien, welche 500 000 ℳ und mehr für das Kilometer gekostet haben. Nicht mit den verkehrsarmen Nebenbahnen, sondern mit den zweigleisigen Hauptbahnstrecken muss man die Güterbahn rücksichtlich der Bau- und Betriebskosten in Vergleich stellen, zumal ihr Betrieb bauliche Zurüstungen erfordert, denen nur mit beträchtlichen Kostenaufwendungen genügt werden kann. Die rasche Zugfolge nöthigt auch hier alle Kreuzungen von Strassen und Wegen in Schienenhöhe zu vermeiden, sie erfordert eine ungewöhnlich grosse Zahl von Blockstationen und Sicherheitsvorrichtungen und endlich — trotz der langsamen Bewegung — einen besonders starken Oberbau. Letzteres, weil die Abnutzung bei dem starken Lastverkehr immerhin keine geringe ist und weil die zahlreichen Züge eine sorgsame Unterhaltung derart erschweren, dass deren Mangel durch vorzügliches Material und kräftige Konstruktion einigermaassen ausgeglichen werden muss. Diese Umstände wirken so vertheuernd, dass in der That nicht abzusehen ist, wie eine zweigleisige Bahn bei einem täglichen Verkehr von über 200 Zügen mit den Kosten einer eingleisigen Bahn, die noch nicht den zehnten Theil solcher Leistung aufweist, hergestellt werden kann.

Endlich ist zu berücksichtigen, welche gewaltige Aufwendungen die „non possumus"-Bahn für Betriebsmittel erfordert. Da sie täglich 14—1500 Wagen zu 50 t Ladegewicht allein im Industriebezirk beladet, so braucht sie einen besonderen Wagenpark von 7—8000 Stück dieser Gattung. Die hierbei auf 5 Tage angenommene Umlaufszeit ist mit Rücksicht auf das grosse Ladegewicht und die dadurch bedingten geraumen Be- und Entladefristen, sowie wegen der vom Verfasser betonten langsamen Beförderung nicht zu weit bemessen. Die Beschaffung wird einen Aufwand von 40—50 000 000 ℳ beanspruchen, die der 250—300 Lokomotiven 12—15 000 000 ℳ, zusammen gegen 60 000 000 ℳ oder für das Kilometer etwa 120 000 Mark, während im Durchschnitt bei den preussischen Staatsbahnen noch nicht 35 000 ℳ kilometrische Beschaffungskosten auf Lokomotiven und Wagen für den Güterdienst entfallen. Will man für die Güterbahn gar zur Einführung einer breiten Spur schreiten, der der „non possumus"-Verfasser gar nicht abgeneigt ist, so würden Maschinen und Wagen ausschliesslich für diese Bahn beschafft werden müssen und nur auf ihr Verwendung finden können.

Es sprechen alle sachlichen Erwägungen dagegen, dass die Güterbahn mit geringem Kostenaufwande herzustellen ist; die von dem Verfasser vorgeschlagene würde ganz erheblich mehr als der gesammte Rhein-Elbekanal erfordern. Damit kommt schon ein Hauptmoment für die Möglichkeit, die Beförderungspreise besonders niedrig festzusetzen, in Wegfall. Es ist aber auch nicht erfindlich, aus welchen Gründen der Betrieb so besonders billig zu bewerkstelligen sein soll. Die Unterhaltung der zahlreichen Bauwerke und Sicherheitsvorrichtungen, sowie des starker Abnutzung unterworfenen Oberbaues, die Besoldung des mit Rücksicht auf den intensiven Betrieb reichlichen Personals, der hohe Verbrauch an Kohlen und sonstigen Betriebsmaterialien ist mit dem kilometrischen Durchschnittsatz der Betriebsausgaben der preussischen Staatsbahnen (1897/98 22 583 ℳ) natürlich nicht zu bestreiten, von welchem dasselbe gilt, was vorhin von den durchschnittlichen Baukosten gesagt ist.

Nebenbahnen werden mit wenigen tausend Mark für das Kilometer verwaltet, zweigleisige Hauptbahnen beanspruchen viel mehr als jene Durchschnittssumme. Im Eisenbahndirektionsbezirk Essen belaufen sich die Betriebskosten auf über 50 000 ℳ für das Kilometer. Alle Umstände sprechen dafür, dass die Güterbahn mit einem täglichen Verkehr von 240 Zügen hinsichtlich der kilometrischen Betriebskosten hinter dem Essener Bezirk, welcher solche Leistungen auch auf den am stärksten belasteten Strecken entfernt nicht aufzuweisen vermag, schwerlich zurückstehen wird.

Auf der Kanalstrecke Dortmund-Rhein sind die Beförderungskosten (Schiffsfracht und Abgabe) für Kohle mit 1,7 ₰, auf dem Mittellandkanal mit 1 ₰ das Tonnenkilometer veranschlagt. Die Beförderungsselbstkosten eines Tonnenkilometers Gut auf den preussischen Staatsbahnen habe ich vor 6 Jahren auf 1,8 ₰ ermittelt, wobei sämmtliche durch den Personenverkehr erwachsenden Betriebskosten ausgeschieden und Beiträge zur Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals nicht berücksichtigt wurden. Soll die Güterbahn nur einen Durchschnittssatz von 1,5 ₰ für Beförderung, Verzinsung und Tilgung einnehmen, so würden selbst die von „non possumus“ vorgeführten Gütermengen nicht genügen, um die Kosten zu decken. Denn der grösste Theil des Verkehrs geht nach Westen, d. h. erreicht nach einer Beförderung von durchschnittlich 30 km sein Ende auf der Güterbahn, um auf dem Rhein weiterzufahren; mindestens ²/₃ der 21—22 000 000 t, welche der Verfasser für die Güterbahn in Anspruch nimmt, begnügen sich mit jener kurzen Eisenbahnbeförderung. Dadurch wird die Gesammtleistung an Tonnenkilometern eine verhältnissmässig kleine und die Einnahme eine unzureichende, und letzteres um so mehr, als eine Reihe von Umständen ganz entschieden dagegen sprechen, dass jene Riesenmengen oder auch nur ein erheblicher Theil davon der Güterbahn zufallen würden. Folgendes sind die hauptsächlichsten Hindernisse einer starken Benutzung der Güterbahn:

1. Die Heranschaffung der Massen an die Güterbahn ist schwieriger und kostspieliger als ihre Zuführung nach dem Kanal. Diesen erreichen die Werke entweder durch Stichkanäle oder durch schmalspurige Brückenbahnen, oder durch normalspurige Anschlüsse mit Kippvorrichtungen. Der Stichkanal wird in der Regel die zweckmässigste Form sein, wenn er die unmittelbare Ueberladung in die Schiffe gestattet und keine Schleusen erfordert. Die Brückenbahn ist in Bezug auf Herstellungskosten wohl am anspruchslosesten, steht aber in Bezug auf Leistungsfähigkeit hinter dem normalspurigen Anschluss mit Kippbetrieb zurück. Bei der Güterbahn tritt an die Stelle des Stichkanals die Stichbahn. Sie ist so gut wie ausgeschlossen, weil die schweren 50 t-Wagen in den engen Werkbahnhöfen nicht verwendbar sind; wird die Güterbahn nach dem Wunsch des Verfassers gar mit breiter Spur versehen, so ist der Wagenübergang ganz unmöglich, weil die Werke nicht noch mit einer zweiten oder (wo für den Werkverkehr bereits Schmalspurgleise neben den normalspurigen vorhanden sind) mit einer dritten Spur arbeiten können. Es bleibt also nur die Auswahl zwischen Brückenbahn- und Normalspuranschluss mit Ueberladung auf dem Ladegleis der Güterbahn oder auf einem daneben anzulegenden Bahnhof. Beide Anlagen, namentlich die letztere, werden in Herstellung und Betrieb sehr theuer, weil die Wagen nicht nur den 6 m hohen Bahnkörper, sondern auch noch ein auf diesen gesetztes hohes Gerüst erklettern müssen, welches nothwendig ist, um die erforderliche Fallhöhe für die in die grossen Güterbahnwagen zu entleerenden Transportgefässe zu gewinnen. Ohne hydraulisch oder elektrisch betriebene Hebevorrichtungen geht es dabei nicht ab, während solche bei der Kanalverladung entbehrlich sind oder durch die in einfachster Weise betriebenen Kipper ersetzt werden.

2. Die Güterbahn erfordert für den grössten Theil der Sendungen, insbesondere für alle auf den Rhein übergehenden oder von ihm kommenden eine Umladung mehr. Die in die grossen Wagen übergeladenen Mengen werden nach einer kurzen Reise in das Rheinschiff umgeschlagen, während jetzt bei der direkten Zechenverladung nur die Umladung in den Rheinhäfen und demnächst bei dem Kanal entweder sofortige unmittelbare Verladung in das Schiff (wo Stichkanäle vorhanden sind) oder auch nur einmalige Umladung in dem Kanalhafen stattfindet. Diese Ueberlegenheit des Kanals über die jetzige Verlade- und Beförderungsweise wird, wie ich in meinen ersten Aufsatz auseinandergesetzt habe, gerade einen starken Anreiz bieten, um die Kanalverladung an die Stelle der Umladung in den Rheinhäfen zu setzen, obwohl dadurch der Vortheil der Benutzung der grossen Rheinschiffe verloren geht. Umgekehrt wird es keiner Zeche und keinem Werke einfallen sich einen kostspieligen Anschluss an die Güterbahn herzurichten, um dafür eine Umladung mehr, d. h. eine viel bedeutendere Verminderung des Werthes der Waare einzutauschen.

Die Erörterung sonstiger mit der Güterbahn verbundener Erschwernisse z. B. Fortfall des Mischgeschäfts, welches bei dem Kohlenhandel des Ruhrbezirks eine sehr einflussreiche Rolle spielt, würde hier zu weit führen. Vorstehend erwähnte Nachtheile genügen auch vollständig, um darzuthun, dass so ziemlich der ganze Wasserumschlagsverkehr der Rheinhäfen die Güterbahn vermeiden wird, weil die tarifarischen Vortheile, welche sie gewährt, bei der kurzen Beförderungsstrecke gegen die mit ihrer Benutzung verbundenen Nachtheile, Vertheuerungen, Werthverminderungen zurücktreten. Damit fallen reichlich ²/₃ der ihr zugewiesenen Mengen fort. Aber auch in östlicher Richtung kann sie sich nur ein beschränktes und ungleich enger begrenztes Absatzgebiet als das der Kanalschifffahrt zugängliche erobern. Der Rhein-Elbekanal ist eben keine in sich abgeschlossene Verkehrsstrasse, sondern die Verbindung der norddeutschen Flüsse von der Weichsel bis zum Rhein. Die Kanalschifffahrt findet auf den Flüssen, namentlich auf dem Rhein, der Weser, Elbe, Havel, Spree ihre unmittelbare Fortsetzung. Die in sich vollständig abgeschlossene und von „non possumus“ mit Vorbedacht gänzlich isolirte Güterbahn entbehrt solcher Erweiterungen oder kann sie sich nur durch weitere Umladungen dienstbar machen. Dass ihr dies in erheblichem Umfange gelingen werde, ist um so unwahrscheinlicher, als die Tarifsätze durch den Fortfall der westlichen Versendungen keine geringe Erhöhung erfahren müssen, wenn anders sie wenigstens den Selbstkosten entsprechen sollen. Der Verkehr der Güterbahn in östlicher Richtung wird sich deshalb auf die unmittelbar an der Bahnlinie belegenen Absatzorte beschränken, und auch deren Sendungen nur für den Fall an sich ziehen, dass die tarifarischen Vortheile bei Benutzung der Güterbahn die geschilderten Nachtheile der Verladung überwiegen. Ob es gelingen wird, diese tarifarischen Vortheile reichlich genug zu bemessen, mag in Ermangelung jeder zuverlässigen Grundlage unerörtert bleiben.

Jedenfalls schrumpft der 22 Millionen-Tonnenverkehr der Güterbahn auf Ziffern zusammen, welche dem kühnen Plan des „non possumus“-Verfassers jede Berechtigung entziehen. Das gänzlich Verfehlte seiner Vorschläge beruht zum grossen Theil in den schmückenden Zuthaten, womit er sein Bauwerk über das Niveau einer gewöhnlichen, nur dem Güterverkehr dienenden Bahn zu heben, und ihm den Stempel des Eigenartigen und Besonderen aufzudrücken sucht. Er glaubt die Quadratur des Zirkels gefunden zu haben, indem er in der Güterbahn die Vorzüge beider Verkehrsmittel, der Eisenbahnen und der künstlichen Wasserstrassen, vereinigt und zwar dadurch, dass er das vollkommenere, die Eisenbahn, auf den Ton des weniger vollkommenen herabstimmt. Er gestaltet Anlage wie Betrieb der Güterbahn soweit wie möglich nach dem Vorbild des Kanals und erreicht dadurch — seiner Meinung nach — zugleich die Vortheile der Kanalbeförderung. Der Gedanke ist so schön, zugleich aber so kraus, dass seine Verwirklichung auf dieser unvollkommenen Erde wohl niemals zu erhoffen ist. Worin bestehen die Vorzüge der Eisenbahnen?

Sie passen sich dem Gelände leichter an und sind infolgedessen meist billiger herzustellen, ihr Betrieb ist schmiegsamer und beweglicher, ihre Schnelligkeit grösser, ihre Abhängigkeit von den Einflüssen der Witterung geringer — Vorzüge, welche ihnen die Alleinherrschaft im Personen- und gewissen Arten des Güterverkehrs (Thier-, Eilgutverkehr, Massenverkehr, bei dem eine gewisse Schnelligkeit und Pünktlichkeit in den Vordergrund tritt) gesichert haben. Eine ähnliche Entwickelung hat sich bei dem Seeverkehr vollzogen und ist noch nicht abgeschlossen durch den Uebergang von der Segel- zur Dampfschifffahrt. Dagegen hat die Binnenschifffahrt den Vorzug der grösseren Billigkeit der eigentlichen Fortbewegung, gerade wie bei der Seeschifffahrt der Segelbetrieb billiger ist als der Dampfbetrieb. Die Fortbewegung auf dem Kanal erfordert nicht mehr als den zehnten bis fünften Theil des Kraftaufwandes, welchen eine Lokomotive auf einem ebenen Gleise zur Fortschaffung der gleichen Last verwenden muss. Diesen Vorzug vermag die „non possumus“-Güterbahn auch durch Verwendung der 50 t-Wagen nicht zu gewinnen, da das Verhältniss zwischen Nutzlast und Wagengewicht bei ihnen schwerlich erheblich günstiger sein wird als bei Wagen geringeren Ladegewichts. Und selbst wenn der Unterschied nennenswerth sein sollte, so ist doch nicht daran zu denken, dass er genügen wird, um die Fortbewegungskosten auf Theilbeträge der jetzigen zu vermindern und sie denjenigen des Kanals anzunähern. Viel grösser dagegen sind die Nachtheile, welche der Eisenbahn-Massenverkehr durch die künstliche und ihm fremde Schwerfälligkeit des Betriebes bei Verwendung solcher Transportgefässe erleidet. Er büsst damit einen seiner erwähnten Vorzüge, die Schmiegsamkeit und Beweglichkeit, in bedenklichem Maasse ein und das wäre im vorliegenden Falle, wo es sich um die Bewegung und Zuführung gewaltiger Mengen in dem enggedrängten Industriebezirk handelt, eine um so verhängnissvollere Verschlechterung, als sie mit allen Nachtheilen der Halbheit behaftet sein würde. Bei der Schiffsverladung hat sich der Kohlenhandel mit der Unannehmlichkeit der gleichzeitigen Abfuhr und des Bezuges grösserer Mengen dadurch abzufinden gewusst, dass er die zur Vervollständigung einer Ladung erforderlichen Kohlensorten verschiedenen Zechen annimmt. Das ist bei dem Betriebe der Güterbahn ausgeschlossen; die 600 t-Belastung eines Zuges muss von der Anschlusszeche in der üblichen Ladefrist gestellt werden, was ihr meist unmöglich sein wird, zumal die 50 t-Wagen als erschwerendes Moment dazwischen treten. Sie sind zu gross für die sehr weitgehende Spezialisirung der Kohlensorten (Förder-, Stück-, Nuss-, Kleinkohlen, die drei letzteren wieder in verschiedenen Korngrössen), und zu klein für die Zuladung gleicher Sorten benachbarter Zechen, selbst wenn mehrere sich zu einem gemeinschaftlichen Anschluss vereinigen sollten. Bei der Kanalverladung dagegen bleibt jener Vorzug der Schiffsbeförderung bestehen, weil dasselbe Schiff seine Belastung nöthigenfalls bei den Ladestellen verschiedener Zechen aufnehmen und unterbringen kann.

Der Grundgedanke der Güterbahn der „Kreuzzeitung“ ist ein verfehlter, seine Ausführung verursacht gewaltige, den Kanalbau weit übersteigende Kosten und erreicht dabei weder den Zweck, die Eisenbahnen von einer übermässigen Verkehrslast zu befreien, noch weniger aber die wirthschaftlichen Vortheile des Kanals. Man könnte mir den Einwand machen, dass ich die Vorschläge des „non possumus“-Verfassers gar zu ernst genommen und ihnen eine Bedeutung beigemessen habe, die sie nach ihrem sachlichen Werth nicht besitzen. Wie ich indess im Eingang erwähnt habe, spukt der Gedanke, den Entlastungsbedürfnissen der Eisenbahnen des Ruhrbezirks durch sogenannte Schleppbahnen in billigerer und unverfänglicherer Weise als durch den Kanal abzuhelfen, noch in so vielen Köpfen, dass es erwünscht erscheinen musste, die hier gebotene Gelegenheit zu benutzen, um die Berechtigung solcher Vorschläge zu prüfen. Wenn vorstehende Erörterung die Zuthaten des „non possumus“-Artikels als unverwendbar nachzuweisen sucht, so ergeben sich aus der Betrachtung zugleich gewisse Anhaltepunkte für die allgemeine Beurtheilung und Beantwortung der Frage, ob sogenannte Schleppbahnen nach den Verhältnissen des Ruhrbezirks als ein geeignetes Ersatzmittel für den Kanal anzusehen sind. Als Ergebniss der Erörterung möchte ich folgende Sätze aufstellen:

1. Die Meinung, dass da, wo Platz und Gelegenheit für Herstellung eines Kanals vorhanden ist, mit um so grösserer Leichtigkeit eine zweigleisige Schleppbahn erbaut werden kann, trifft nicht zu, soweit es sich um die Durchschneidung des Ruhrbezirks handelt. Das für den Kanal in Aussicht genommene Gelände ist für diesen gut, für eine Eisenbahn schlecht geeignet, zumal auch

2. die Schleppbahn wegen der zahlreichen Kreuzungen von öffentlichen und Privatanschluss-Bahnen, sowie verkehrsreichen Strassen im Industriebezirk fast durchweg auf hoher Dammschüttung angelegt werden muss. Hierdurch werden die Herstellungskosten um so mehr gesteigert, als die Schleppbahn besonderer grosser, gleichfalls hoch liegender Sammelbahnhöfe nicht entbehren kann.

3. An den in das Gelände eingeschnittenen Kanal sind Anschlüsse der Zechen und Werke auf leichtere, mannigfachere und wohlfeilere Weise herzustellen als an die hochliegende Schleppbahn.

4. Auch der Betrieb der Kanalanschlüsse ist billiger, die Ueberladung in die Kanalschiffe zweckmässiger als in die Eisenbahnfahrzeuge auf der hochliegenden Schleppbahn.

5. Mit der direkten Verladung in die Kanalschiffe sind Vortheile verbunden, welche bei der Schleppbahnbeförderung fortfallen (Vervollständigung grösserer Ladungen am Ursprungsort, Vermeidung der Werthverminderung durch wiederholtes Umladen).

6. Der Kanal umfasst im Zusammenhange mit den anschliessenden Flussläufen ein ausgedehntes Absatz- und Bezugsgebiet mit niedrigen Beförderungspreisen. Dies sichert ihm in Verbindung mit den vorstehend erwähnten Vortheilen von vornherein eine starke Benutzung und den Eisenbahnen die gewünschte Entlastung. Die Schleppbahn, nur bis zum Rhein geführt, muss auf solche Anziehungskraft verzichten; rheinaufwärts und rheinabwärts ausgedehnt, erfordert sie Baukosten, welchen diejenigen des Kanals übertreffen, ohne seinen wirthschaftlichen Nutzen und die Entlastung der Eisenbahnen mit einiger Aussicht auf Wahrscheinlichkeit zu erreichen.

7. Die schlimmste Wirkung der Schleppbahn im Gegensatz zum Kanal besteht für die Eisenbahnen des Ruhrbezirks aber in dem Uebermaass der Zusammendrängung des Verkehrs, während alle Umstände auf Herbeiführung seiner möglichsten Zertheilung hinweisen. Ich habe hierauf schon in meinem früheren Aufsatz aufmerksam gemacht und eben jetzt sind wieder Störungen in dem Betriebe jener Bahnen eingetreten, deren letzte Ursachen in der zu gedrängten Betriebsführung und in der zu grossen gegenseitigen Abhängigkeit der verschiedenen Linien und Bahnhöfe zu suchen sind. Durch Einzwängung neuer Schleppbahnen oder Güterbahnen mit weiteren Sammelbahnhöfen oder einem einzigen, den ganzen Industriebezirk durschneidenden Sammelbahnhof werden diese Unzuträglichkeiten auf das höchste Maass gesteigert, ihrer Wiederkehr Vorschub geleistet, ihre Beseitigung immer mehr erschwert. Die Schifffahrt vermag in der Frostperiode selbst allerdings keine Hilfe und Erleichterung zu bringen, wohl aber wirkt sie mittelbar mildernd und ausgleichend ein. Sie regt zu einer gleichmässigeren Förderung in den verschiedenen Jahreszeiten an, entlastet den Herbst- und Winterverkehr, begünstigt die Ansammlung von Vorräthen und arbeitet hierdurch dem Uebermaass der Zusammendrängung des Verkehrs entgegen. Dass sie diese Thätigkeit nicht aus berechneter Menschenfreundlichkeit, sondern — bewusst oder unbewusst — in Wahrnehmung ihrer Interessen vollzieht, kann ihr nicht zum Vorwurf gemacht

werden und beeinträchtigt nicht die günstigen Folgen solchen Schaffens. Wenn die Güter- und Schleppbahnen nach der entgegengesetzten Richtung hin thätig sind, so ist der Unterschied in der Wirkung der beiden Verkehrsmittel von Bedeutung für die Beantwortung der Frage, welches von ihnen zur Zeit als das geeignetere und zweckmässigere zur Befriedigung der wachsenden Verkehrsbedürfnisse des Ruhrbezirks zu erachten ist. Sind diese jetzt ausschliesslich auf die Eisenbahnen angewiesen — denn auch die Rheinschifffahrt bedarf deren Vermittelung, welche für die Eisenbahnen recht unbequem ist — so würde es schon einem Gebot vorsorglicher Klugheit entsprechen, künftig auch die Schifffahrt an der unmittelbaren Bewältigung jener Aufgabe zu betheiligen, zumal das Mittel hierfür, der Rhein-Elbekanal, eine auf durchaus gesunder Grundlage ruhende Lösung verheisst — eine Hoffnung, welche man den mehr oder weniger gezwungenen Güterbahn- und Schleppbahn-Vorschlägen nicht entgegenbringen kann.

Berlin, Dezember 1899.

Nachrichten.

Deutschland.

— Der „Reichsanzeiger" Nr. 307 veröffentlicht das Gesetz vom 27. Dezember 1899, betreffend die **Abänderung des § 316 des Reichsstrafgesetzbuches.** Der gedachte Paragraph lautet nunmehr wie folgt:

„Wer fahrlässigerweise durch eine der vorbezeichneten Handlungen den Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr setzt, wird mit Gefängniss bis zu Einem Jahre oder mit Geldstrafe bis zu neunhundert Mark und, wenn durch die Handlung der Tod eines Menschen verursacht worden ist, mit Gefängniss von Einem Monat bis zu drei Jahren bestraft.

Gleiche Strafe trifft die zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellten Personen, wenn sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten einen Transport in Gefahr setzen."

Die gesperrt gedruckten Worte sind durch das vorstehende Gesetz neu eingefügt (vgl. unsere Nachricht in Nr. 97 S. 1569 Jahrg. 1899 d. Ztg.).

— Gegenüber den **Klagen über fortgesetzten Wagenmangel im Ruhrrevier** auch nach den Weihnachtsfeiertagen stellen wir fest, dass nach den täglich im „Reichsanzeiger" veröffentlichten Ausweisen dort der Wagenmangel gehoben ist. Es wurden am 27. Dezember v. J. gestellt 14 916 Wagen, es fehlten nur 197, am 28. wurden gestellt 15 034 Wagen, es fehlten nur 141 Wagen, während am 29. Dezember die sämmtlich angeforderten Wagen (15 438) gestellt wurden. Danach sind die Fehlziffern von 29 % vor den Weihnachtsfeiertagen nachher völlig verschwunden.

— Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat der „Nordd. Allg. Ztg." zufolge zum 1. April 1900 mehrfache weitere **Vereinfachungen des Rechnungswesens** in Aussicht genommen. Da einige dieser Maassnahmen auch die Personaldisposition beeinflussen, so hat der Minister die Eisenbahndirektionen u. a. schon jetzt darauf aufmerksam gemacht, dass von dem genannten Zeitpunkte ab überall da, wo Beschäftigungsnachweise über das ausserhalb des Beamtenverhältnisses beschäftigte Personal aufgestellt werden, die Lohnrechnungen wegfallen und in veränderter Form von den Dienstvorstehern aufzustellende Beschäftigungsnachweise zugleich als Zahlungslisten dienen sollen. Gleichzeitig ist in Aussicht genommen, auf Grund des so eingerichteten Beschäftigungs- und Lohnnachweises der Dienstvorsteher unter Beseitigung der vorläufigen Anweisung durch die Inspektionsvorstände die Stationskasse zahlen zu lassen. Die Inspektionen werden danach von der rechnerischen Bearbeitung der Beschäftigungs- und Lohnnachweise gänzlich befreit. Dagegen wird an der Zuständigkeit der Inspektionsvorstände hinsichtlich der Personal- und Lohnbemessung und an ihrer Verantwortlichkeit für die Wirthschaftsführung nichts geändert. Infolge der neuen Maassnahme wird es möglich sein, dem Wunsche der Arbeiter entsprechend die Lohnperiode auf den Kalendermonat zu verlegen, gleichwohl aber den Lohnbetrag schon am letzten Tage des ablaufenden Monats oder spätestens am ersten Tage des folgenden Monats zahlen zu lassen.

— Am 27. Dezember v. J. Abends 8 Uhr erfolgte auf freier Bahn zwischen den Haltestellen Grossenbuseck und Reiskirchen der Strecke Giessen-Fulda ein **Zusammenstoss zweier leerfahrender Lokomotiven,** wodurch beide erheblich beschädigt wurden. Von den darauf befindlichen Beamten wurden zwei schwer, drei leicht verletzt. Die alsbald in Angriff genommenen Aufräumungsarbeiten wurden am nächsten Tage beendet, so dass die Züge wieder ungehindert verkehren konnten.

— **Betriebseröffnungen.** Am 2. d. Mts. ist von der badischen Lokaleisenbahngesellschaft die 16,21 km lange Theilstrecke Ittersbach-Brötzingen der schmalspurigen Nebenbahn Ettlingen-Busenbach-Pforzheim mit den Stationen Weiler-Ottenhausen, Weiler Haltepunkt, Ellmendingen, Dietlingen und Brötzingen dem Betriebe übergeben worden.

Ferner gelangt am 15. d. Mts. im Bezirk der Eisenbahndirektion Danzig die 28,56 km lange Nebenbahn Marienwerder-Freystadt i/Westpr. mit den Haltestellen Kröxen, Gr.-Rosainen und Wilkau i/W. sowie der Güterladestelle Limbsee für den Gesammtverkehr zur Eröffnung.

— Der Landtag des Fürstenthums Schwarzburg-Sondershausen hat in geheimer Sitzung am 27. Dezember v. J. den Bau einer **Eisenbahn von Greussen über Ebeleben nach Holzthaleben** behufs besserer Erschliessung der in der Unterherrschaft Sondershausen gelegenen landwirthschaftlichen Bezirke beschlossen.

— Die Hauptversammlung der **süddeutschen Eisenbahngesellschaft** vom 28. Dezember 1899 genehmigte das Uebereinkommen mit den Städten Wiesbaden, Biebrich sowie der Gemeinde Sonnenberg, nach welcher die Gesellschaft verpflichtet und berechtigt ist: 1. die Dampfbahn Wiesbaden-Biebrich zweigleisig auszubauen und für elektrischen Betrieb einzurichten; 2. ebenso die jetzige Pferdebahnlinie durch die Kirch- und Langgasse in eine elektrische Bahn umzuwandeln; 3. folgende neue Linien zur Ausführung zu bringen: von den Bahnhöfen in Wiesbaden über den Sedanplatz bis zur Emserstrasse, von der oberen Rheinstrasse durch die Schiersteinerstrasse bis zur Waldstrasse in der Gemarkung Biebrich, von Wiesbaden nach Sonnenberg, von Wiesbaden über Kastel nach Mainz, von Wiesbaden nach Erbenheim, von Mainz nach Kastel über Biebrich nach Schierstein. Die Kosten für die Umwandelung der bestehenden Linien sowie für Herstellung der vorgenannten neuen Linien sind veranschlagt mit insgesammt 5 400 000 ℳ. Die Ertheilung der Konzession für eine normalspurige Nebenbahn von Badenheim nach Kreuznach und von Wöllstein nach Wendelsheim ist von dem grossherzoglich hessischen Ministerium der Finanzen der Gesellschaft bereits zugesichert worden, auch ist bereits von den betheiligten Gemeinden der zum Baue erforderliche Grund und Boden unentgeltlich zur Verfügung gestellt und der Staatszuschuss von 20 000 ℳ für 1 km für die Linie von Badenheim nach Kreuznach von den gesetzgebenden Faktoren genehmigt worden. Zur Deckung der Baukosten dieser Bahnen sowie der Aufwendungen für die Umwandelung bezw. Herstellung der obengenannten Linien und zur Deckung der Kosten für unumgänglich nothwendige Erweiterung der Anlagen und Vermehrung der Betriebsmittel auf den bestehenden Linien schlägt die Verwaltung vor, das Aktienkapital um 7 200 000 ℳ zu erhöhen und die Gesellschaftsorgane zu ermächtigen, etwa darüber hinaus erforderliche Gelder zunächst bestmöglichst zu beschaffen.

— Der Staatseisenbahn-Beamtenverein zu **Düsseldorf** gründete einen **Staatseisenbahn-Bauverein** zur Schaffung billiger und gesunder Wohnungen für seine Mitglieder innerhalb des Stadt- und Landkreises Düsseldorf.

— **Baurath Professor Paul Schmidt †.** Am 20. d. Mts. ist der königlich sächsische Baurath, Professor des Eisenbahn- und Strassenbaues an der Technischen Hochschule in Dresden Paul Schmidt, im Alter von 48 Jahren plötzlich einem Herzschlage erlegen. Schmidt, in Quedlinburg a. Harz geboren, hatte als Baueleve zu Anfang der 70er Jahre im Dienste der damaligen Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn bei den mannigfaltigen Vorarbeiten und Bauentwürfen neuer Eisenbahnlinien in und am

Harz wie in der Stassfurter und Mansfelder Gegend gute Gelegenheit, schon frühzeitig die Vielseitigkeit solcher Arbeiten kennen zu lernen. Nach Erledigung seiner technischen Studien und der ersten Staatsprüfung in Hannover trat er in den Dienst der dortigen Eisenbahndirektion. Nach Ablegung der Baumeisterprüfung im Jahre 1881 war er zunächst längere Jahre in Magdeburg als Vorstand des technischen Büros im dortigen Eisenbahnbetriebsamte thätig und hatte u. a. mit umfangreichen Umbauten des dortigen Bahnhofes um Mitte der 80 er Jahre zu thun. Später wurde er als Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor an die Eisenbahndirektion Erfurt versetzt, hat dort längere Zeit als Hilfsarbeiter und Vertreter des Ober-Bauraths Dircksen gewirkt und wurde sodann Hilfsarbeiter der Direktion. Späterhin war er noch kurze Zeit Vorstand einer Betriebsinspektion in Weimar. In dieser vielseitigen praktischen Thätigkeit hatte er reiche Erfahrungen gesammelt, insbesondere bei den zahlreichen Neubaulinien in den gebirgigen Gegenden Thüringens, deren Entwurfs- und Ausführungsarbeiten, theils unmittelbar seiner Leitung unterstanden, theils unter seiner wesentlichen Mitwirkung sich vollzogen. So wurde er zum Oktober 1896 nach dem frühzeitigen Tode v. Oer's auf den Lehrstuhl für Strassen- und Eisenbahnbau nach Dresden berufen. Nur drei Jahre sollten ihm dort noch vergönnt sein; eine anscheinend gefahrlose Venenentzündung hat durch den Hinzutritt eines Herzschlages sein Leben abgeschlossen.

In dieser kurzen Zeit hat er mit warmer Antheilnahme an der Ausbildung seiner Zuhörer eine erfolgreiche Thätigkeit ausgeübt und neuerdings auch mit Eifer begonnen, durch schriftstellerische Arbeiten die Fachwissenschaft zu fördern, so u. a. durch die lehrreichen Aufsätze über die „Ermittelung von Betriebsausgaben“ in der „Zeitschrift für Architektur und Ingenieurwesen 1899“ und über „Veranschlagung der Stations- und Expeditionskosten“ im „Archiv für Eisenbahnwesen 1899“. Eine weitere Arbeit über Steigungsverhältnisse auf Bahnen gemischten Betriebes enthält die letzte Nummer des „Centralblatts f. d. Bauv.“, dem wir diesen mit „Gg.“ gezeichneten Nachruf entnehmen. Schmidt ist mitten aus voller, freudiger Arbeit im Dienste seiner Wissenschaft jäh herausgerissen worden. Seine zahlreichen Freunde und seine Zuhörer, die ihn sehr verehrten, werden der treuen Hingabe des Verstorbenen an seinen Beruf, der Lauterkeit seines Charakters und der schlichten Liebenswürdigkeit seines Wesens ein freundliches und ehrendes Andenken bewahren.

— **Personalnachrichten.** Dem preussischen Staatsminister und **Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen** ist aus Anlass der Jahrhundertwende der erbliche Adel verliehen.

Zur preussischen Staatseisenbahnverwaltung sind unter Ernennung zu Regierungsassessoren dauernd übernommen: die seitherigen Gerichtsassessoren von Rheinbaben bei der Eisenbahndirektion in Breslau, Dr. Teubner bei der Eisenbahndirektion in Kattowitz und Dr. Redlich bei der Eisenbahndirektion in Mainz.

Versetzt sind: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren am Ende in Templin zur Betriebsinspektion II in Cassel und Ritter in Fürstenberg i/Meckl. zur Eisenbahndirektion in Magdeburg.

Der Regierungsassessor Dr. Elsner, bisher Mitglied der Eisenbahndirektion in Kattowitz, ist **zum Regierungsrath** und ständigen Hilfsarbeiter beim Reichseisenbahnamt ernannt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Wohlfahrtseinrichtungen bei den österreichischen Staatsbahnen.** Nach einem im Auftrage des Spezialkomitees der Pariser Weltausstellung für Sozialökonomie, Hygiene und öffentliches Hilfswesen erstatteten Berichte über die Wohlfahrtseinrichtungen bei dem Staatsbahnbetriebe beträgt die finanzielle Belastung, welche der Staatseisenbahnverwaltung durch die bei den österreichischen Staatsbahnen bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen erwächst, für das Jahr 1898 6 680 000 fl. Hiervon entfielen 2 568 000 fl. auf Zulagen, Belohnungen und Remunerationen, Leistungs-, Ersparniss- und Dienstaltersprämien sowie auf Unterstützungen, welche aus Betriebsmitteln an aktive Bedienstete gewährt wurden; weiter 2 023 000 fl. auf Beiträge zu den Altersversorgungsinstituten, Gnadengaben aus Betriebsmitteln an nichtaktive Bedienstete (einschliesslich der Arbeiter) sowie an Hinterbliebene solcher Bediensteten und auf Unterstützung verschiedener Wohlthätigkeitsfonds bezw. Vereine des Personals, schliesslich auf die ausserordentliche Zuwendung des Betriebes an die Krankenkasse durch Belassung der definitiven Bediensteten in den vollen Bezügen auf die Dauer der Krankheit bis zu einem Jahre, wodurch die Krankenkasse von der Zahlung der Krankengelder entlastet wird; ferner 542 000 fl. auf Wohnungsfürsorge für das Personal und auf Begünstigung des letzteren beim Brennstoffbezuge; endlich 1 547 000 fl. auf die gesetzliche Unfall- und Krankenversicherung.

In diese Berechnung sind die schwer zu ermittelnden Kosten des Gehaltsfortbezuges der angestellten Bediensteten während der Erholungsurlaube, der Werth der Fahrt- und Frachtbegünstigungen für das gesammte Personal sowie der Frachtermässigungen für die Lebensmittelmagazine der Bediensteten, die Kosten der Besorgung der unentgeltlichen Verwaltung der Wohlfahrtsinstitute durch Bahnorgane, die Kosten der Erhaltung besonderer Einrichtungen zum Schutze des Lebens und der Gesundheit des Personals u. dgl. m. nicht einbezogen.

Die Bedeutung und der Umfang der bei den Staatsbahnen bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen geht am sprechendsten daraus hervor, dass sich die Ausgaben für Wohlfahrtseinrichtungen mit 6 680 000 fl. im Verhältnisse zu den reinen persönlichen Ausgaben in der Höhe von 49 767 000 fl. wie 1 : 7,5 und zum Reinertrage des Staatsbahnbetriebes mit 33 991 000 fl. wie 1 : 5 stellen.

— **Rettungswagen der österreichischen Staatsbahnen zu Hilfeleistungen bei Unfällen.** In den Maschinenstationen der österreichischen Staatsbahnen, in welchen behufs erster Hilfeleistung bei Eisenbahnunfällen Hilfszüge mit den nöthigen Geräthen bereit stehen, werden in der allernächsten Zeit auch eigene Rettungswagen aufgestellt. Diese Wagen, deren Gesammtzahl sich vorläufig auf 46 Stück belaufen soll, werden ausschliesslich für die ärztliche Hilfeleistung und für die Ueberführung von Verletzten eingerichtet, zu welchem Zwecke die schon bisher bei den Hilfszügen befindlichen grossen Rettungskästen und je acht Tragbetten nebst anderen Geräthen in denselben untergebracht werden.

Gleichzeitig wird in allen Maschinenstationen ein Theil des daselbst stationirten Personals, welches über die erste Hilfeleistung bei Unfällen und plötzlichen Erkrankungen vor der Ankunft eines Arztes bereits den allgemein vorgeschriebenen praktischen Unterricht erhalten hat, noch eingehender belehrt und eingeübt und sodann zu eigenen Sanitätskorps organisirt werden, welche in der Lage sein werden, sehr bald am Unfallsorte zu erscheinen und unter ärztlicher Leitung den Verunglückten die fachgemässe erste Hilfe zu leisten.

— **Das Urtheil in der Frage der 5 % Südbahnprioritäten.** Das Wiener Bezirksgericht in Handelssachen hat bekanntlich vor kurzem die von einem Aktionär eingebrachte Feststellungsklage, dass die Südbahn berechtigt sei, die Verzinsung und Rückzahlung der 5 % Prioritäten in Silber zu leisten, abgewiesen. Die Begründung des nunmehr vorliegenden Urtheils ist von allgemeinem Interesse, weil sie grundsätzliche Fragen des Aktienrechtes berührt. Der Richter erklärt, dass die Frage, ob die Prioritätenschuld in Silber oder Gold zu verzinsen sei, wie überhaupt die Frage der Erfüllung der Verpflichtungen der Gesellschaft zu den regelmässigen gewöhnlichen Verwaltungsmaassregeln gehöre und demnach zunächst vom Verwaltungsrathe als dem bestellten Vorstande der Gesellschaft zu entscheiden sei. In dieser Frage sei der Verwaltungsrath weder durch das Gesetz, noch durch die Satzungen, noch durch einen Beschluss der Generalversammlung beschränkt worden und habe demnach nur innerhalb der ihm eingeräumten Befugnisse gehandelt. Ueberdies sei die Bilanz stets von der Generalversammlung genehmigt worden, und durch diese Genehmigung seien alle Ansprüche der Gesammtheit der Aktionäre für immer erloschen, und es könne von einer Feststellung, ob diese Zahlungen rechtmässig und dem Inhalte der ausgegebenen Schuldverschreibungen gemäss geleistet wurden, nicht mehr die Rede sein. Aber auch, wenn mit der Klage beabsichtigt sei, dem Verwaltungsrathe eine Richtschnur für die Zukunft zu geben, müsse die Befugniss des Aktionärs für diesen Zweck geleugnet werden. Das Recht der Verwaltung stehe nach dem Gesetze und den Satzungen nur dem Verwaltungsrathe im Vereine mit der Generalversammlung allein zu. Der Aktionär verzichte durch seinen Beitritt zum Unternehmen (Aktienzeichnung, Aktienkauf) auf die selbständige Ausübung gewisser, in der Theilhaberschaft an dem Gesellschaftsvermögen liegenden Befugnisse, insbesondere aber auf das Recht, sich wider Willen der anderen in die Geschäftsführung der Verwaltung einzumischen. So lange Verwaltungsrath und Generalversammlung bei Führung der Verwaltung innerhalb der ihnen vom Gesetze und den Satzungen eingeräumten Befugnisse handeln, können Sonderrechte des Aktionärs nicht entstehen, die Rechte, welche den Aktionären in Beziehung auf die Führung der Geschäfte, die Einsicht und die Prüfung der Bilanz und die Bestimmung der Gewinnvertheilung zustehen, werden gemäss Art. 224 Handelsgesetzbuch nur von der Gesammtheit der Aktionäre in der Generalversammlung ausgeübt. Wenn nun der Kläger der Gesellschaft Vorschriften machen will über die Art, wie sie ihre Verpflichtung aus dem im Jahre 1869 aufgenommenen Anlehen erfüllen soll, so liege darin ein Versuch, in die Rechte der Gesellschaft ein-

zugreifen. Hierzu fehle ihm jede Berechtigung, und es sei daher schon aus diesem Grunde die Klage abzuweisen gewesen. Endlich wird in der Urtheilsbegründung darauf hingewiesen, dass die verklagten Inhaber der Schuldverschreibungen Gläubiger der Gesellschaft seien und als solche in keinem rechtlichen Verhältnisse zu dem einzelnen Aktionär stehen. Es könne daher dem einzelnen Aktionär nicht zustehen, Rechte gegen die Prioritäre aus ihrem Verhältnisse zur Gesellschaft geltend zu machen oder feststellen zu lassen.

— **Die Gefahren elektrischer Oberleitungen.** Wie bereits in Nr. 100 Jahrg. 1899 mitgetheilt wurde, hat sich die niederösterreichische Statthalterei an den Elektrotechnischen Verein mit dem Ersuchen gewendet, ein Gutachten über die Hintanhaltung der Gefahren elektrischer Oberleitungen durch geeignete Schutzmaassregeln abzugeben und hat dieser Verein ein Komitee eingesetzt, welches die Frage in Berathung ziehen und bestimmte Vorschläge erstatten wird. Mit dem gleichen Ersuchen ist die Statthalterei an das Professorenkollegium der technischen Hochschule herangetreten. Schon vor längerer Zeit wurde von ärztlicher Seite die genannte Statthalterei auf die Gefahren der elektrischen Oberleitungen namentlich in belebteren Strassen aufmerksam gemacht. Dieser Anregung wurde nun jetzt um so mehr Bedeutung beigelegt, als in kurzer Zeit die Wiener Bau- und Betriebsgesellschaft daran gehen wird, die meisten Pferdebahnlinien für elektrischen Betrieb einzurichten. Die Statthalterei fühlte sich um so mehr verpflichtet, der Frage, ob die Einführung zahlreicher Oberleitungen nicht mit einer Gefahr für das Publikum verbunden sein könne, näher zu treten, da in der letzten Zeit kurz nacheinander mehrere Unglücksfälle, die wohl zum Glück ohne ernste Folgen verlaufen sind, vorgekommen sind. Es hat sich gezeigt, dass die jetzige Art der Sicherung der Leitungsdrähte durch Holzleisten nicht genügend Schutz biete. Der stark gespannte Draht habe im Augenblick des Reissens das Bestreben, sich zu krümmen. Anstatt nun den Strom an die Holzleiste abzugeben, windet er sich um sich selbst, bildet eine Schlinge und büsst, da die Verbindung nicht unterbrochen ist, nichts an der Stärke des Stromes ein. Obwohl die Stromstärke in der üblichen Spannung — 500 bis 550 Volt — im allgemeinen nicht ausreiche, das Leben eines Menschen zu gefährden, so sei doch die Wirkung auf den vom Strome erfassten sehr ungleich. Bei herzkranken Personen sei beispielsweise die angegebene Spannung imstande, wenn nicht sofort ärztliche Hilfe angewendet werde, den Tod herbeizuführen, während kräftig veranlagte Personen nur einen starken Schlag verspüren. Wie verlautet, soll nun bei der Neuanlage der elektrischen Linien von der Sicherung durch Holzleisten Abstand genommen werden. An deren Stelle soll eine neue Schutzvorrichtung treten, die darin besteht, dass ein dünner Draht mit Erdschluss angebracht wird, der, im Falle der Leitungsdraht reisst und mit dem Sicherungsdraht in Berührung tritt, sofort zu schmelzen beginnt und den Strom ableitet.

— Die **Verkehrseinnahmen der ungarischen Bahnen** stellten sich im Monat Oktober d. J. im Vergleiche zu dem gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

Hauptbahnen	im Oktober 1899 fl.	gegen 1898 fl.
Ungarische Staatsbahnen	10 134 100	+ 478 898
Südbahngesellschaft (ungar. Linien) .	669 760	+ 13 604
Raab-Oedenburg-Ebenfurter E. . . .	98 257	+ 6 358
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linien)	534 319	+ 39 418
Mohács-Fünfkirchener E.	52 863	— 2 699
Fünfkirchen-Bárcser E.	36 000	+ 642
Hauptbahnen zusammen	11 525 299	+ 536 131
Lokalbahnen „	1 619 294	+ 89 228
insgesammt	13 144 593	+ 625 359

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug im Monat Oktober 9 170,9 (9 166,8) km und diejenige der Lokalbahnen 7 946,8 (7 141,1) km, zusammen somit 17 117,7 (16 307,9) km, stellte sich mithin gegen das Vorjahr um 809,8 km höher.

Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme sämmtlicher ungarischer Eisenbahnen 103 577 445 (+ 3 817 761) fl. Von der Mehreinnahme entfallen auf die Hauptbahnen 2 806 257 fl. (bei einem Längenzuwachs von 4,1 km), auf die Lokalbahnen 1 011 504 fl. (bei einem Längenzuwachs von 805,7 km).

— **Erneuerungen im Unterbau und Herstellung von Ausweichgleisen bei der Südbahn.** Wie das ungarische Telegraphen-Korrespondenzbüreau erfährt, hat der ungarische Handelsminister bereits vor längerer Zeit die Generalinspektion der Eisenbahnen beauftragt, den Zustand der ungarischen Linien der Südbahngesellschaft einer eingehenden Untersuchung zu unterziehen. Es wurde hierbei die Nothwendigkeit festgestellt, sowohl im Unterbau gewisse Erneuerungen durchzuführen, als auch die Schienenauswechselung in ausgedehnterem Maasse vorzunehmen, sowie auch Ausweichgleise herzustellen. Die Direktion der Südbahngesellschaft ist diesen Anforderungen auch bereitwillig nachgekommen, und es sind die aufgetragenen Arbeiten bereits im Juli 1899 in Angriff genommen worden. Was die Frage der Arbeitsstunden des Zugpersonals betrifft, so hat der Handelsminister vorerst Studien betreffs der finanziellen Erfordernisse vornehmen lassen und es wird beabsichtigt, allmählich sowohl bei der Südbahn als auch bei den anderen ungarischen Eisenbahnen Maassregeln im Interesse der Entlastung des Zugpersonals durchzuführen.

— Die als Fortsetzung der bereits im Betriebe befindlichen Linie Kralován-Turdossin neuerbaute **Reststrecke Turdossin-Szuchahora** der Arvathaler Lokalbahn, wurde am 21. Dezember 1899 mit den Stationen Trsztena, Ljeszek und Szuchahora dem Verkehre übergeben. Die Strecke steht im Betriebe der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Vereinsausland.

— Man schreibt der „Köln. Ztg.“ aus Brüssel: „**Die Klagen über die Verwirrung auf den belgischen Bahnen** mehren sich von Tag zu Tag. Nicht allein der Personen- und Güterverkehr, sondern auch der Briefwechsel und die Zeitungsbeförderung erleiden erhebliche Stockungen. Nach der ‚Etoile Belge‘ hielten die Mitglieder des Eisenbahnministeriums Berathungen über Abhilfe des Uebelstandes. Als Ursachen wurden die Unzulänglichkeit der bestehenden Einrichtungen, die durch den Nebel, Schnee und Frost entstandenen Störungen und der Mangel an Arbeitskräften bei der aussergewöhnlich starken Thätigkeit in der Privatindustrie anerkannt, als Gegenmittel die Ausdehnung der Ladestellen und der Rangirgleise sowie die Vermehrung der Angestellten beschlossen. Der Nothstand wird hauptsächlich auf die Ueberfüllung der Antwerpener Staden zurückgeführt. Wegen des Nebels der letzten Wochen treffen die Schiffe dort mit grossen Verspätungen ein, und die Folge ist, dass sich auf den Staden an 1 800 Güterwagen angesammelt haben, die der Entladung harren. Der Minister versprach, auch in Gent und Brügge den Schiffen Gelegenheit zum Einnehmen ihrer Güter zu geben und Antwerpen dadurch zu entlasten. In La Louvière (Hennegau) müssen 600 Arbeiter der Stahlfabrik G. Boël schon über acht Tage feiern, weil es an Wagen zur Beförderung der Rohstoffe fehlt. Auch die Antwerpener Dockarbeiter haben unter den Verkehrsstörungen schwer zu leiden, während den dortigen Kaufleuten und Maklern unberechenbare Verluste entstehen.“

Inzwischen haben nach einer Nachricht der „Voss. Ztg.“ die belgischen Staatsbahnen vom ungarischen Staate auf zwei Jahre 500 Güterwagen gegen 1 000 Frcs. täglichen Miethspreis geliehen.

— Der schweizer Nationalrath genehmigte wie der Ständerath den Vertrag mit Itatien, betreffend den **Eisenbahnanschluss am Simplon** und die Festsetzung eines internationalen Bahnhofes.

— **Zuggeschwindigkeiten in Russland.** Die deutsche „St. Petersburger Zeitung“ bringt eine kurze Mittheilung darüber, mit welcher Geschwindigkeit man in Russland den Begriff eines Kurier-, Express- usw. Zuges verbindet. Sie berichtet nämlich, dass auf der Warschau-Wiener Bahn die nachfolgende Grundgeschwindigkeit bei den verschiedenen Zügen eingehalten werden soll, und zwar beträgt die Schnelligkeit der Nord-Expresszüge (zwischen Warschau und Ostende) bis zu 57 Werst, der Berliner Züge 55 Werst, der Wiener Kurierzüge 52 Werst, der Schnellzüge auf der Linie nach Alexandrowo 51 Werst, der gewöhnlichen Personenzüge auf derselben Linie 41 Werst und der lokalen Personenzüge 39 Werst in der Stunde.

Nicht ohne eine gewisse Beimischung von Hohn bemerkt das St. Petersburger Blatt:

Man muss gestehen, dass diejenigen, die geglaubt haben, dass zum schnellen Fahren nur entsprechende Lokomotiven gehören, durch die Aufzählung der Geschwindigkeit der verschiedenen Zuggattungen sehr enttäuscht sein werden. Wenn man aber bedenkt, dass, um mit 90 km Züge fahren zu können, auch ein entsprechender Oberbau vorhanden sein muss, so erklärt sich leicht der den heutigen Ansprüchen an die Schnelligkeit der Züge wenig entsprechende langsame Lauf derselben. Das Hinderniss, das fast überall in Russland der Oberbau und die

Neigungsverhältnisse bieten, ist nicht fortzuschaffen, obgleich es sich fast täglich in empfindlicher Weise geltend macht. Im Osten des russischen Reiches überschreiten „Schnellzüge“ kaum die Grundgeschwindigkeit von 40—45 km. Das ist eine Fahrgeschwindigkeit, die in Westeuropa einen jeden Geschäftsmann an die Grenze seiner Geduld bringt.

— **Eierausfuhr aus Russland.** In Nr. 96 S. 1558 Jahrg. 1899 d. Ztg. haben wir mitgetheilt, welche Anstrengungen die russische Regierung macht, um die Ausfuhr von landwirthschaftlichen Erzeugnissen zu fördern. Ein solcher Ausfuhrartikel ist das Ei, das gegenwärtig bereits eine hervorragende Stelle als Handelsartikel Russlands einnimmt. Die amtliche „Handels- und Industriezeitung“ theilt hierüber einige interessante Daten mit, sie schreibt:

„Die Ausfuhr von Eiern wird von Jahr zu Jahr bedeutender; gegenwärtig hat sie bereits die Ziffer von 1 800 000 000 Stück im Werthe von 31 000 000 R. erreicht. Eier nehmen demnach nach Getreide, Flachs und Holz die vierte Stelle in der russischen Ausfuhr ein, wobei zu bemerken ist, dass dieser Artikel keinen Schwankungen unterworfen ist, wie alle übrigen, von denen bald grössere, bald kleinere Mengen ausgeführt werden.

Die Eier werden vorzugsweise im Wolgabecken und im Süden des Reiches aufgekauft. Ungefähr 1 500 000 000 Stück Eier werden über St. Petersburg, Reval, Riga und Libau verschifft oder mittelst Eisenbahn über Wirballen, Alexandrowo und Sosnowice ausgeführt. Der Rest geht über die den Ursprungsorten zunächst belegenen Grenzpunkte.

Im Hinblick auf die ausserordentliche Bedeutung, welche die Eierausfuhr gewonnen hat, ist den Ausfuhrhändlern eine Vergünstigung in Bezug auf die Beschaffung von Packkisten insofern gemacht worden, als die zollfreie Einfuhr solcher Kisten aus dem Auslande gestattet wurde. Diese Vergünstigung ist namentlich im Interesse derjenigen kleinen Händler gemacht worden, die ihre Waaren über Grenzpunkte ausführen, welche ausserhalb des Eisenbahnverkehrs stehen . . . . .“

— **Noch einmal die Bagdad-Eisenbahn in der russischen Presse.** Wir haben schon Gelegenheit gehabt, kurz über einzelne russische Pressstimmen Mittheilung zu machen und konnten dabei die Beobachtung machen, dass ein Theil der russischen Presse in erster Reihe dem Bau eine wichtige wirthschaftliche Rolle zusprach und sogar seine Befriedigung darüber, dass Deutschland die Konzession erlangt hat, zum Ausdruck brachte. Wenn man aber glauben wollte, dass eine so ruhige, objektive Beurtheilung dieses politisch und wirthschaftlich sehr grossen Erfolges, den Deutschland errungen, überall Platz gegriffen hat, so würde man sich arg irren. Um nur ein Beispiel unter vielen anzuführen, sei auf die Beurtheilung der „Nowoje Wremjä“ hingewiesen. Dieses weit verbreitete und nicht einflusslose Blatt führt in einem Artikel „Bagdad und Burgas“ aus, wie es sich die militärische Rückwirkung des Bahnbaues denkt.

Die Eisenbahn nach Bagdad, welche von den Deutschen gebaut werden soll, so ist der Gedankengang des Politikers der „Nowoje Wremjä“, wird die Schlagfertigkeit der Türkei ausserordentlich verstärken und ihr in Asien eine rasche und bequeme Truppenzusammenziehung ermöglichen. Auch der moralische Faktor sei nicht zu unterschätzen: die Hebung des Selbstbewusstseins, des Vertrauens auf die eigene Stärke innerhalb der muhammedanischen Welt.

Russland könne natürlich militärisch hinter der Türkei nicht zurückbleiben und werde seine Rüstung im Kaukasus verstärken müssen. Doch damit sei es nicht genug. Die Eigenliebe Russlands gestatte es nicht, sich für den Nothfall nur auf das asiatische Kriegstheater zu beschränken, es müsse auch auf den Balkan eingewirkt werden. Hier sei Russland durch zwei Bufferstaaten, Rumänien und Bulgarien, von der Türkei getrennt. Dieser Missstand müsse dadurch ausgeglichen werden, dass Russland aus Burgas einen Ankerplatz für seine Flotte und überhaupt einen militärischen Beobachtungspunkt macht. Der Türkei würde dies natürlich wenig gefallen, sie würde sich vielleicht auch auf ihre Hoheitsrechte über Bulgarien berufen, aber Russland brauche sich daran nicht zu kehren und für das zu Ende gehende Jahrhundert wäre es ein sehr guter Abschluss, mit dem eigentlich doch nur eingebildeten Vasallenthum Bulgariens ein Ende zu machen. Das russische Verweilen in Burgas (natürlich im Einverständniss mit Bulgarien) würde die Kraft der russischen Rathschläge in Konstantinopel sehr verstärken und zugleich auch eine wirksame Unterstützung des Sultans ermöglichen, wenn irgend wer von denen, welche in trübem Wasser zu fischen suchen, die Ruhe auf dem Balkan stören wollte. Besondere Kosten würde die Besetzung von Burgas nicht verursachen, denn es wäre ziemlich gleichgültig, ob Russland Truppen in Odessa oder in Burgas unterhält.

„Uns ist Burgas von Nöthen nicht als Territorium, sondern als Beobachtungspunkt und eine Vereinbarung mit Bulgarien könnte hierüber leicht und rasch zur Befriedigung beider Seiten erzielt werden. Wir würden keines Besitzrechte verletzen und nur dort stehen, wo uns zu sehen Europa schon vor 12 Jahren schweigend einwilligte . . . . . Diese Vorbewegung würde eine Vereinbarung von zwei Staaten über eine Sache sein, in welcher jeder von ihnen Herr ist. Diese Sache ist für Russland ausserordentlich wichtig, aber auch nur für Russland. Sie ist russischerseits nur die natürliche Ergänzung des Projektes der Bagdadbahn und nichts weiter. Sie ist nur ein Theil der jetzigen allgemeinen Sache, den Russland verwirklichen muss, ohne Russland im geringsten von seinen Aufgaben und den Ereignissen wirklich internationalen Charakters abziehen zu lassen . . . Von Russland wird es abhängen, Burgas die eine oder andere Bestimmung zu geben, aber nur dort kann es ohne neue Opfer für die Vergrösserung seines Militärbudgets die durch die Bagdadbahn frei werdenden Streitkräfte der Türkei binden.“

Von wirthschaftlichen Folgen des Bahnbaues ist hier wenig, dagegen ausgiebig von der Rückwirkung auf die militärische Schlagfertigkeit, von Gegenmaassregeln zur Ausgleichung der unvermeidlichen Verschiebungen usw. die Rede. Und thatsächlich soll die Tonart der „Nowoje Wremjä“ ziemlich gut die Stimmung weiter Kreise in Russland wiedergeben, die es als eine Schwäche der russischen Politik empfinden, dass Deutschland dem russischen Kapital den Bahnbau und dem russischen Einflusse Kleinasien entrissen hat.

Es spricht sich hierin wiederum die Eifersucht, die ein Grundzug des russischen Charakters ist, aus, und es tritt andererseits auch wiederum die Unersättlichkeit deutlich zu Tage, die so häufig in letzter Zeit beobachtet werden konnte. Dabei bleibt natürlich die Frage ganz unerörtert, ob Russland z. Zt. überhaupt die Möglichkeit hat, ein derartiges Unternehmen selbständig durchzuführen, denn noch ist die sibirische Bahn nicht fertig und wenn der Betrieb wirklich demnächst auf der ganzen Linie eröffnet werden sollte, dann wird Russland noch lange daran zu arbeiten haben, bis die Bahn auch nur annähernd den Anforderungen entspricht, die an einen so grossen Verkehrsweg gestellt werden müssen; ferner fängt Russland eben erst an seine mittelasiatischen Besitzungen mit Schienenwegen auszustatten und endlich Persien! 10 Jahre sind ungenützt verstrichen, ohne dass auch nur irgend etwas geschehen wäre, um das Monopol, das Russland hatte, auszunutzen, es beginnt jetzt das zweite Jahrzehnt und es entsteht die Frage, was wird jetzt geschehen? Sehr viel geringer ist die Aufgabe in Persien nicht, wenn das Land wirklich durch Eisenbahnen erschlossen werden soll, als diejenige, die Deutschland in Kleinasien zugefallen ist und dennoch fühlen sich die Herren Russen an der Newa und an der Moskwa in ihren angeblich begründeten Ansprüchen auf die Vorherrschaft in allen erreichbaren Theilen der Welt gekränkt!

— Ueber die **Erfolge** des deutschen Vertreters des **Bagdadbahnsyndikats** wird der „Pol. Corr.“ aus Konstantinopel geschrieben: Der hiesige Aufenthalt des Direktors der Deutschen Bank, Dr. v. Siemens, hat zwei Erfolge gebracht: die Unterzeichnung des Vorvertrages, bezüglich der Bagdadbahnkonzession und den Abschluss eines Vertrages mit der Pforte hinsichtlich der Gewährung eines Vorschusses in der Höhe von 200 000 türkischen Pfunden seitens der Gesellschaft der anatolischen Bahnen. Der genannte Vorvertrag besagt, dass die Konzession für den Bau einer Bahn von Konia nach Bagdad und Bassora der Gesellschaft der anatolischen Bahnen und ihrer Gruppe verliehen wird, dass die Frage der kilometrischen Garantien, welche vorläufig blos eine prinzipielle Entscheidung gefunden hat, nach Rückkehr der deutschen Studienmission, welche gegenwärtig die von der Bagdadbahn zu durchziehenden Gebiete bereist, des näheren verhandelt werden soll, dass die türkische Regierung in jedem Augenblick das Rückkaufsrecht bezüglich der Bagdadbahn (aber nur für sich selbst) ausüben könne und dass der Betrieb der Bagdadbahn, falls er nicht von türkischen Beamten besorgt würde, nur von den Beamten der anatolischen Bahnen ausgeübt werden dürfe. Dieser Vorvertrag ist, wie man sieht, nur eine Paraphrase des seinerzeitigen Mazbata des Ministerraths zu Gunsten der Verleihung der Bagdadbahnkonzession an die deutsche Gruppe. Der zweite Vertrag bezüglich des erwähnten Vorschusses verschafft der Pforte die Mittel, um die für den Ramazan erforderlichen Gehaltsauszahlungen vornehmen zu können. Die Gesellschaft der anatolischen Bahnen verpflichtet sich, dem letzteren Vertrage zufolge, der Pforte am 29. Dezember 1899 die Summe von 200 000 türkischen Pfunden zur Verfügung zu stellen, welche vom 31. März 1900 a. St. ab in zehn Monaten mit je 20 000 türkischen Pfunden rückzahlbar ist, wovon je 10 000 Pfunde auf das hiesige Zollamt und je 10 000 Pfunde auf die landwirthschaftliche Bank entfallen. Die Verzinsung beträgt 7 %. Hingegen sind die gleichzeitig geführten **Verhandlungen behufs Regelung der sogenannten Damaskus-Biredjikfrage** im letzten Augenblicke wieder abgebrochen worden. Bei letzterer Frage, an welcher die Ottomanbank lebhaft interessirt ist, handelte es sich darum, die in französischen Händen befindliche Beirut-

Damaskusbahn, die nothleidend ist, dadurch zu stützen, dass der Bahngesellschaft die Konzession für den Bau einer Stützlinie von Rajak, an der genannten Bahn, etwa 30 km von Damaskus gelegen, bis Homs und Hama mit einer kilometrischen Garantie von 15 000 Frcs. ertheilt wird, während die Verbindung von Damaskus mit Biredjik aufgelassen werden soll. Die darauf bezüglichen Verhandlungen wurden von dem bekannten französischen Bauunternehmer Grafen Vitali geführt, und obgleich sie schon so gut wie abgeschlossen waren und bereits über die Bedingungen verhandelt wurde, unter welchen Graf Vitali der Pforte als Gegenleistung für die Konzession einen Vorschuss von 300 000 türkischen Pfunden gewähren sollte, ist die Angelegenheit zunächst wieder in Schwebe gelassen worden. Wie es scheint, sind im Palais durch gewisse Vorfälle der letzten Zeit, so beispielsweise durch die Misserfolge der Schritte bezüglich Damat Mahmud Paschas, jene Tendenzen verstärkt worden, welche sich gegen die von dem Grafen Vitali betriebene Regelung der Damaskus-Biredjikangelegenheit in dem angedeuteten Sinne geltend gemacht haben.

— Dem „Hamb. Corr." zufolge will der **Kongostaat** eine **Eisenbahn** bauen, die die im Mittelpunkte Afrikas belegene **Fallsstation** mit den Seen **Tanganyika und Albert** verbinden soll. Zur Ausführung der Vorarbeiten für diesen Bau ist am 6 Januar v. J. aus Antwerpen Ingeniör Adam mit einer Forschungsexpedition nach der Fallsstation abgedampft, woselbst er am 6. April v. J. eingetroffen ist. Nach Bildung einer Trägerkarawane sind die Ingeniöre Adam und Cotygny nach dem Posten Baluatelli, an der Tschopo 150 km im Osten belegen, abmarschirt. Nach den Berichten Adam's ist das Gelände für den Bahnbau ohne Schwierigkeiten. Das Land ist meist eben, an einzelnen Punkten ausgedehnte, aber wenig tiefe Sümpfe. Ueberall gibt es massenhaft Arbeiter. Reis ist im Ueberfluss vorhanden, auch Bananen finden sich überall. Längs der ersten 25 km der neuen Linie ist die Abholzung im Gange.

Die **Einnahmen der Kongo-Eisenbahn** beharren in ihrem Steigen. In den ersten fünf Monaten des neuen Betriebsjahres 1899/1900 betragen sie im Juli 790 000 Frcs., August 950 000 Frcs., September 1 040 000 Frcs., Oktober 1 160 000 Frcs., November 1 310 000 Frcs., d. h. eine monatliche Durchschnittseinnahme von 1 050 000 Francs. Es ist also im neuen Betriebsjahre eine Mehreinnahme von 2 500 000 Frs. gegen das Vorjahr zu erwarten.

— Der französische Kolonialminister Decrais hat in der Deputirtenkammer am 28. November 1899 einen Gesetzentwurf vorgelegt, welcher die **Kolonie Madagaskar** ermächtigen soll, eine Anleihe von 60 000 000 Frcs. zum Bau einer **Eisenbahn von Tananarivo nach der Meeresküste** aufzunehmen.

Der friedliche Zustand der Insel erlaube es, an die Ausführung gemeinnütziger Einrichtungen zu gehen. Ein aus der Konvertirung der Anleihe vom Jahre 1886 sich ergebender Ueberschuss von 11 000 000 Frcs. habe schon die Ausführung anderer dringend nothwendiger Arbeiten, wie die Herstellung einer fahrbaren Strasse von Tamatave nach Tananarivo gestattet. Da aber diese Strasse den Bedürfnissen nicht genüge, sei der Bau einer Eisenbahn von der Küste nach der Hochebene des Innern ein dringendes Bedürfniss.

Die Kosten werden sich auf etwa 47 500 000 Frcs. belaufen, der Rest, im Betrage von 12 500 000 Frcs. soll zum Baue von Leuchtthürmen und Häfen, zur Anlegung eines Telephonnetzes, zur Verbesserung der Strassen und zur Anlage gesundheitlicher Einrichtungen in den grössten Städten der Insel verwendet werden.

Allgemeines.

— Ueber die Verwendung des **Selbstfahrers zu militärischen Zwecken** bringt die Zeitschrift „Automobile" einen Aufsatz, dem wir nachstehendes entnehmen: Ausser der Reichspostverwaltung, die bekanntlich ausgedehnte Versuche machen lässt, ist es vornehmlich die Militärverwaltung, die Motorwagen in ihren Dienst stellt. Bei den grossen deutschen Manövern im Jahre 1898 hatten bereits Versuche stattgefunden; das Ergebniss war jedoch nicht befriedigend. In den Militäretat für 1899 sind 100 000 ℳ eingestellt zur Vornahme von weiteren Versuchen mit Motorwagen zur Beförderung von Verpflegungsmitteln für die Armee und Munitionsersatz für die Truppen im Felde. Neuerdings hat militärischerseits eine umfangreiche Uebung mit vier zur Beförderung von Mannschaftsgepäck und zur Eilbeförderung von Mannschaften bestimmten Benzinmotorwagen stattgefunden. Der Gepäckwagen hat das Aussehen eines Traintransportwagens, der Mannschaftswagen die Form einer Droschke. Die Uebung begann bei Quedlinburg und erstreckte sich auf das Harzgebiet bei Gernrode, Suderode, Thale und Blankenburg. Die Lastwagen, von denen der grösste mit 45 Centnern beschwert wurde, hatten nicht nur die guten, aber steilen Gebirgsstrassen nach Harzgerode, Hexentanzplatz und Friedrichsbrunn zu befahren, sondern mussten auch auf steinigen und sandigen Feldwegen, sowie im losen Ackerboden grosse Strecken zurücklegen. Die vier Wagen unternahmen mit höchster Belastung das Wagestück einer Brockenfahrt von Quedlinburg über Hexentanzplatz, Treseburg und Schierke, wobei sie in Bezug auf Schnelligkeit erfolgreich mit der Brockenbahn wetteiferten. Vom Brockengipfel wurde der Weg über Ilsenburg, Halberstadt nach Magdeburg in sechs Stunden zurückgelegt, am zweiten Tage Mittags Berlin erreicht. Eine grössere Anzahl Offiziere begleitete die Probefahrt. Mit den Mannschaftswagen wurde eine Geschwindigkeit von 40 km in der Stunde erzielt. Nach Beendigung der Uebungen fand im Beisein des Kriegsministers und hoher Offiziere eine Vorführung der Fahrzeuge vor dem Kaiser statt. Die Wagen werden zur Zeit seitens des Gardetrainbataillons im täglichen Betriebe weiter erprobt.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Versammlung am 12. Dezember v. J. gab der Vorsitzende Wirkl. Geh. Ober-Baurath Streckert zunächst einen Rückblick über die Thätigkeit des Vereins in dem zu Ende gehenden Kalenderjahr, dankte den Rednern für die gehaltenen Vorträge sowie den in den Ausschüssen thätigen Mitgliedern und gedachte der Verstorbenen, deren Gedächtniss die Versammlung durch Erheben von den Sitzen ehrte. Der Kassenführer Oberstleutnant Buchholtz erstattete sodann Bericht über die Kassenangelegenheiten. Die Neuwahl des Vorstandes fand durch Zuruf statt und hatte das Ergebniss, dass der seitherige Vorstand wiedergewählt wurde.

Hierauf sprach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Hoogen über neuere Personenbahnhöfe. Er machte dabei eingehende Mittheilungen über die in neuerer Zeit ausgeführten und geplanten grösseren Personenbahnhöfe der preussischen Staatseisenbahnen. Unter Hervorhebung der für diese Bauten maassgebenden Grundsätze und unter Bezugnahme auf die bei den früheren Anlagen dieser Art getroffenen Anordnungen wurden an der Hand zahlreicher Pläne die Entwürfe für die neuen Bahnhöfe in Altona, Kiel, Danzig, Coblenz, Essen und Oppeln besprochen. Die dem Betrieb bereits übergebenen Bahnhöfe in Altona und Kiel zeigen die Kopfform. Sie unterscheiden sich dadurch von einander, dass bei dem ersteren, der dem Bahnhof in Frankfurt a/M. nachgebildet ist, die für das Publikum bestimmten Räume in einem in Höhe des Bahnhofsvorplatzes liegenden Geschoss angeordnet sind, während bei dem Bahnhof in Kiel aus den örtlichen Verhältnissen eine zweigeschossige Anlage sich ergab. Im Erdgeschoss liegen dabei neben der Eintrittshalle Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung, im zweiten Geschoss in Höhe der Bahnsteige befinden sich die Wartesäle. Bei dem Entwurf für den neuen Bahnhof in Danzig, dessen Grundform aus der Vereinigung von Kopf- und Durchgangsbahnhof hervorgegangen ist, ist der Grundsatz einer möglichsten Trennung des Durchgangsverkehres von dem Lokalverkehr maassgebend gewesen. Die Bahnhöfe in Coblenz und Essen sollen nach der Form der Durchgangsbahnhöfe mit seitlichem Empfangsgebäude nach Art des Bahnhofes Hannover ausgeführt werden. Im einzelnen zeigen die Pläne jedoch manche Abweichungen von dieser älteren Anlage. In Oppeln ist ein Inselbahnhof mit Vorgebäude zur Ausführung gekommen.

Die vorgeführten Pläne liessen erkennen, wie man mit Erfolg bestrebt ist, unter Festhaltung bestimmter einheitlicher Grundsätze jede Aufgabe frei von Schablone aus den eigenartigen Verhältnissen des besonderen Falles heraus zu lösen und auch das Aeussere der Gebäude würdig und ansprechend zu gestalten.

Anschliessend an diesen Vortrag gab Ministerialdirektor Schroeder noch einige Ergänzungen, betreffend die neuerdings getroffenen baulichen Anordnungen im Interesse einer ausgiebigen Beleuchtung und Lüftung der Räume für die Fahrkartenausgaben.

Zum Schluss berichtete Geh. Ober-Baurath Blum über einige angebliche Erfindungen eines Herrn Biermann in Breslau, betreffend eine Erhöhung der Betriebssicherheit auf Eisenbahnen, deren Durchführbarkeit und Zweckmässigkeit beanstandet wurden.

In üblicher Abstimmung wurden als einheimische Mitglieder in den Verein aufgenommen: die Herren Wirkl. Geheimer Rath Excellenz Dr. jur. Paul Fischer und Oberst a. D. Georg Cardinal v. Widdern.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 36,7 km lange, im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen stehende Strecke Unterdrauburg-Wöllan, welche am 20. Dezember v. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Am 1. Januar d. J. ist die an der Bahnstrecke Tarnowitz-Beuthen R. O. U. E. gelegene Haltestelle Radzionkau für die unbeschränkte Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen mit Ausnahme schwer wiegender Fahrzeuge, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. Die an der Eisenbahnstrecke Leutzsch-Corbetha gelegene Station Gross-Miltitz führt fortan die Bezeichnung Miltitz bei Leipzig.

Lieferfristen.

Mit Rücksicht auf die ausserordentliche Zunahme des Güterverkehrs infolge der Hemmung des Wasserverkehrs sind mit Genehmigung des Herrn Ministers für Wasserbau, Handel und Gewerbe die reglementsmässigen Lieferfristen für die niederländischen Staatseisenbahnen vom 27. Dezember 1899 ab und für die holländische Eisenbahngesellschaft verlängert und auf das Dreifache der bestehenden Fristen festgesetzt worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4492 vom 21. Dezember 1899 an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Auslegung des § 7. 3 des Vereinswagenübereinkommens (abgesandt am 30. Dezember 1899).

Nr. 4548 vom 28. Dezember 1899 an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Beitritt mehrerer schweizerischer Eisenbahnverwaltungen zu dem Uebereinkommen über die Erstattung von Fahrgeld (abgesandt am 20. Dezember 1899).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Nachruf.

Am 27. Dezember 1899 verstarb dahier der königliche Eisenbahndirektor

Conrad Julius Quilling

nach mehr als 37 jähriger, dem Dienste der Main-Neckar-Eisenbahn, und zwar seit 21 Jahren in der Stellung des Verkehrsinspektors der Direktion, gewidmeter Berufsthätigkeit. Mit vorzüglichem Geschick und reicher Erfahrung im Verkehrswesen ausgerüstet, hat derselbe besonders in schwieriger Zeit der Verwaltung treu und eifrig gedient. Wir werden dem Verstorbenen stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn.

Altvater, Geheimer Baurath, grossherzoglich hessisches und vorsitzendes Mitglied.

Stutz, Geheimer Rath, grossherzoglich badisches Mitglied.

Fleischmann, Geheimer Regierungsrath, königlich preussisches Mitglied.

2. Berichtigungen.

Elsass-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895.

Der im Ausnahmetarif Nr. 1 b, Schnittpunkt Nr. IV der Schnitttariftabelle B für Wadgassen vorgesehene Theilfrachtsatz ist von 1,18 ℳ auf 1,12 ℳ für 100 kg zu berichtigen.

München, den 28. Dezember 1899. (2)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

3. Eröffnung von Strecken.

Badische Lokaleisenbahnen-Aktiengesellschaft.

Am 2. Januar 1900 wird von der schmalspurigen Nebenbahn Ettlingen-Pforzheim die weitere Theilstrecke Ittersbach-Brötzingen mit den Statio-

nen Weiler-Ottenhausen, Ellmendingen und Dietlingen für den Gesammtverkehr, Weiler Haltepunkt und Station Brötzingen Nebenb. dagegen nur für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Mit demselben Tage treten für diese Stationen die Entfernungen und Tarifsätze im Nachtrag II zum Lokaltarif für die Albthalbahn, im Nachtrag V zum Gütertarif bad. Staatsbahn - bad. Nebenbahnen im Privatbetrieb und im Nachtrag II zum badisch-württemberg. Güterverkehr in Kraft.

Die Abfertigung von Sprengstoffen und Fahrzeugen, zu deren Ver- und Entladung eine Stirnrampe erforderlich ist, ist auf allen Stationen ausgeschlossen.

Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Die gemäss I (2) der Verk.-Ordnung genehmigten Preise für Arbeiterwochenkarten (Hin- und Rückfahrt) nach Brötzingen sind:

von	nach	
Ittersbach	Brötzingen	1,90 ℳ.
Weiler Ottenhausen	„	1,60 „
„ Haltepunkt .	„	1,50 „
Ellmendingen . . .	„	1,20 „
Dietlingen	„	1,00 „

Karlsruhe, den 28. Dez. 1899. (3H&V)
Die Direktion.

Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Eröffnung neuer Bahnstrecke.

Die als Fortsetzung der bereits im Betriebe befindlichen Linie Kralován-Turdossin neuerbaute Reststrecke Turdossin-Szuchahora der Arvathaler Lokalbahn wurde mit den Stationen Trsztena, Ljeszek und Szuchahora am 21. Dezember l. J. dem Verkehre übergeben.

Budapest, den 26. Dezember 1899. (4)

4. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung der Haltestelle Gross-Rinnersdorf.

Am 1. Januar 1900 wird die an der Strecke Liegnitz - Raudten zwischen Raudten und Koslitz gelegene Haltestelle Gross-Rinnersdorf für den Personen-, Gepäck-, Wagenladungsgüter- und Viehverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Die neue Verkehrsstelle wird der Betriebsinspektion 2 Liegnitz, der Maschineninspektion Liegnitz, der Nebenwerkstatt Glogau und der Verkehrsinspektion Glogau unterstellt. In Gross-Rinnersdorf werden sämmtliche Personen- und gemischten Züge anhalten. Die Entfernung von Gross-Rinnersdorf nach dem Haltepunkte Koslitz beträgt 3 km, nach Lüben 10 km und nach Raudten 8 km.

Im Güterverkehr mit den Stationen der Tarifgruppe II (Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen) sowie der übrigen preussisch-hessischen und grossherzoglich oldenburgischen Staatseisenbahnen werden bis zur Ausgabe von Tarifnachträgen der Frachtberechnung die Entfernungen von Lüben mit einem Zuschlage von 10 km oder von Raudten mit einem Zuschlage von 8 km zu Grunde gelegt, je nachdem sich die niedrigsten Gesammtentfernungen ergeben.

Ueber die Höhe der Frachtsätze für niederschlesische Steinkohlen gibt das Verkehrsbüreau der königlichen Eisenbahndirektion Breslau Auskunft.

Breslau, den 27. Dezember 1899. (5)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkehrsstörungen.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.

Infolge von Störungen des Betriebes durch Schneeverwehungen musste am 20. Dezember l. J. der Gesammtverkehr auf der Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz und am 24. Dezember l. J. auf der Strecke Hlinsko-Skutsch eingestellt werden.

Die Dauer dieser Störungen ist nicht bestimmbar.

Wien, am 27. Dezember 1899. (6)

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Schneeverwehung wurde der Verkehr auf folgenden Strecken, bis auf weiteres, unterbrochen:

Am 16. Dezember: Neuhaus-Neubistritz.

Am 21. Dezember: Iglau - Tabor, Wesely-Ober Cerekwe.

Wien, am 30. Dezember 1899. (7)

6. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Schneeverwehung war der Gesammtverkehr auf folgenden Strecken unterbrochen:

Lupków-Cisna . .	vom 7/12.	bis 19/12.
Kolomea - Stefanówka.	„ 11/12.	„ 26/12.
Zaleszczyki - Biala czorkówska . .	„ 12/12.	„ 19/12.
Nepolokoutz - Wiznitz	„ 13/12.	„ 19/12.
Teresin - Iwanie puste	„ 16/12.	„ 19/12.
Ostrów-Berezowica-Podwysokie . .	„ 16/12.	„ 19/12.
Borki wielkie-Grzymalów	„ 16/12.	„ 19/12.

Wien, am 29. Dezember 1899. (8)

7. Güterverkehr.

Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 wird die Station Siersza-wodna der k. k. österreichischen Staatsbahnen in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen. Die direkten Frachtsätze gelten bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1900.

Kattowitz, den 29. Dezember 1899. (9)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 10. Januar 1900 tritt für zum Entzinken bestimmte Schwefelkiesabbrände bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10000 kg Ladegewicht von Nestersitz - Pömmerle St. E. G. nach Merzdorf ein direkter Frachtsatz in Höhe von 54 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 29. Dezember 1899. (10)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Direkter Güterverkehr unter deutschen Eisenbahnen (Beförderung von Langeisen).

Im Verkehre zwischen den Stationen der preussisch - hessischen Staatseisenbahnen und den Stationen Aschaffenburg, Gemünden, Lichtenfels, Meiningen, Probstzella und Ritschenhausen der bayerischen Staatseisenbahnen können für Langeisentransporte in Ermangelung passender Langholzwagen bis auf weiteres wieder SS Wagen oder andere lange offene Wagen unter frachtfreier Gestellung von Schutzwagen verwendet werden.

München, den 28. Dezember 1899. (11)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif

Theil II Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 15. Januar 1899 gelangt der Ausnahmetarif Nr. 52 für die Beförderung von Kleie etc. bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief zur Einführung.

München, den 28. Dezember 1899. (12)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr mit Russland und Polen über Mlawa.

Vom 1. Januar 1900 neuen Stils ab hat im russisch-westpreussischen und Danzig-Warschauer Güterverkehr die Fracht- etc. Zahlung in der Währung desjenigen Landes zu erfolgen, in welchem die Frachten und Nachnahmen- etc. Beträge entrichtet werden. Bei Umwandelung dieser Beträge aus der Tarifwährung kommt sowohl in Deutschland als auch in Russland ein fester Umrechnungskurs von 216 ℳ. = 100 R. zur Anwendung. In dem zum oben genannten Zeitpunkt neu erscheinenden Ausnahmetarif 7 für Getreide des russisch-westpreussischen und Danzig - Warschauer Verkehrs ist diese Umrechnung bereits durchgeführt.

Bei den übrigen Tarifen, welche zum 1. Januar 1900 n. St. noch nicht neu herausgegeben werden, wie

a) der allgemeine Gütertarif für den russisch - westpreussischen Verkehr vom 20. Mai/1. Juni 1895,
b) der Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf vom 15./3. November 1893,
c) der Ausnahmetarif 24 für Holz vom 17. Februar/1. März 1899,
d) der Gütertarif für den Danzig - Warschauer Verkehr vom 20. Oktober/1. November 1897

können in Deutschland bis auf weiteres die Rubelfrachtsätze auch in russischer Währung gezahlt werden.

Die aus dem Umkartirungsverkehr an der deutsch-russischen Grenze stammenden Rubelbeträge sind, soweit deren

Zahlung in Deutschland zu erfolgen hat, in deutscher Währung unter Anwendung des Umrechnungskurses von 216 ℳ = 100 Rubel zu begleichen. Nachnahmen werden wie bisher in der Mark- oder Rubelwährung zugelassen; die Auszahlung derselben erfolgt indessen ausschliesslich in der Währung desjenigen Landes, in welchem die Nachnahmen abgehoben werden und zwar ebenfalls unter Anwendung des Umrechnungskurses von 216 ℳ = 100 R.

Danzig, am 28. Dezember 1899. (13)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Direkter Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits.

Die im Mai d. J. eingeführten Ausnahmesätze für Arsenerze von Krivolak nach Berlin und Freiberg i. S. bleiben unter den bisherigen Bedingungen bis zum Ablauf des Jahres 1900 in Geltung.

Breslau, den 27. Dezember 1899. (14)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

In den auch für den Verkehr zwischen Basel Bad. Bhf. und Waldshut einerseits und schweizerischen Stationen anderseits gültigen „Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Bahnen vom 1. April 1897“ sind mit Gültigkeit vom 1. Februar 1900 an die Artikel Pitch-Pineholz (Pechkiefer) und Yellow-Pineholz (gelbe Kiefer) unter die zu den Sätzen des Spezialtarifs III zu befördernden Güter eingereiht worden.

Karlsruhe, den 28. Dezember 1899. (15)
Generaldirektion.

Deutsch-belgischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 wird der auf Seite 40 des Nachtrags XIX zum Heft 2 des deutsch-belgischen Gütertarifs enthaltene Stückgutfrachtsatz für Schnittpunkt III — Blandain (frontière) von 81,62 Frcs. in 78,87 Frcs. berichtigt.

Köln, den 28. Dezember 1899. (16)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterr.-ungar.-bayerischer Gütertarif Theil II Heft 3 B vom 15. Oktober 1897.

Mit Wirksamkeit vom 15. Januar 1900 werden die Artikel „Reisfuttermehl bezw. Reiskleie“ in den Ausnahmetarif Nr. 52 für Kleie etc. einbezogen.

München, den 28. Dezember 1899. (17)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterr.-ung.-bayer. Eisenbahnverband. Gütertarif Theil II, Heft 3 A, vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 15. Januar 1900 wird die Station Vilseck in den Ausnahmetarif Nr. 31 aufgenommen.

München, den 28. Dezember 1899. (18)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Die direkten Entfernungen und Frachtsätze zwischen Gildehaus Grenze und Cranenburg Grenze einerseits und den Stationen Bensheim und Darmstadt der Main-Neckarbahn, Ludwigshafen a/Rh. und Ludwigshafen a/Rh.-Giuliniwerk der pfälzischen Eisenbahn sowie Mannheim der badischen Staatsbahn andererseits treten am 15. Februar 1900 ausser Kraft.

Köln, den 27. Dezember 1899. (19)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. Januar 1900 wird ein neues Heft E herausgegeben, welches Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a/Main (einschliesslich der Brölthaler Eisenbahn) und Mainz einerseits und Stationen der holländischen Eisenbahn-, der niederländischen Staatseisenbahn-, der niederländischen Centraleisenbahn und Nordbrabant-deutschen Eisenbahngesellschaft andererseits enthält.

Durch dasselbe werden aufgehoben die Sätze:

1. im Heft E vom 1. April bezw. 10. Juni 1895 des rheinisch westfälisch-niederländischen Gütertarifs,
2. in den Heften A 1, 2, 3, 4 vom 1. April 1895 des rheinisch-westfälisch-niederländischen Gütertarifs — hinsichtlich des Verkehrs mit Stationen des Direktionsbezirks Mainz —,
3. in den Heften 1 und 3 vom 1. Februar 1884 des niederländisch-südwestdeutschen Verbandsgütertarifs — hinsichtlich des Verkehrs mit Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a/Main und Mainz (mit Ausnahme des Verkehrs mit den Wettbewerbsstationen Bensheim, Darmstadt Hpt.-Bahnh., Darmstadt Ostbhf., Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt). —,
4. in den Heften 4 b und VIII b vom 1. März 1888 des belgisch-südwestdeutschen Verbandsgütertarifs — hinsichtlich des Verkehrs mit den Stationen Fauquemont (Valkenburg), Maastricht, Meersen, Roermond, Simpelveld und Wylré (Wylré-Gulpen) —

und in den zu diesen Tarifen erschienenen Nachträgen.

Ferner werden aufgehoben die Ausnahmetarife nebst Nachträgen für die Beförderung von Torfstreu im niederländisch-südwestdeutschen Güterverkehr von niederländischen Stationen nach Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz vom 15. November 1894, sowie der niederländisch-südwestdeutsche und rheinisch-westfälisch-niederländische Ausnahmetarif für die Beförderung von frischem Obst (Kern- und Steinobst) vom 1. Juni 1898 bezüglich der Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Mainz. Ersterer wird durch den im neuen Hefte E enthaltenen Ausnahmetarif 9 ersetzt, letzterer ist als Ausnahmetarif 22 in dasselbe aufgenommen.

Das neue Heft enthält neben vielen Frachtermässigungen auch Frachterhöhungen, zum Theil infolge der Aufhebung von bestehenden direkten Frachtsätzen, zum Theil infolge der neuen Locosätze im Verkehr mit den niederländischen Hafenstationen.

Ueber die Erhöhungen, welche erst vom 15. Februar 1900 ab gültig sind, ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, durch welche auch Abdrücke des neuen Heftes zum Preise von 3 ℳ für das Stück zu beziehen sind, nähere Auskunft.

Elberfeld, den 27. Dezember 1899. (20)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. Januar 1900 tritt für den Güterverkehr zwischen Stationen der Halberstadt-Blankenburger und der Südharz-Eisenbahn ein besonderer Tarif in Kraft, welcher zum Preise von 0,50 ℳ bei den betheiligten Stationen und bei den unterfertigten Verwaltungen zu beziehen ist.

Die besonderen Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sind von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden.

Blankenburg Harz, 27. Dez. 1899. (21)
Direktion
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft,
zugleich im Namen der Centralverwaltung für Sekundärbahnen (Herrmann Bachstein) in Berlin (für die Südharz-Eisenbahn).

Nord-Ostsee Eisenbahnverband.

Mit dem 1. Januar 1900 tritt an Stelle des bisherigen, vom 1. Mai 1896 gültigen Tarifs für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Nord-Ostseeverbande ein neuer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren. Neu einbezogen in den direkten Verkehr ist die Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn mit ihrer Station Neuruppin.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden. Der Tarif ist zum Preise von 0,20 ℳ durch die Abfertigungsstellen zu beziehen.

Altona, den 29. Dezember 1899. (22)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Nordwestdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr.

Zu dem am 1. April 1899 herausgegebenen Tarife für den vorbezeichneten Verkehr tritt mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 der Nachtrag 2 in Kraft, welcher verschiedene Aenderungen und Ergänzungen enthält.

Durch den Nachtrag treten am 15. Februar 1900 ausser Kraft:

a) die Sätze des Ausnahmetarifs 9 und des Seehafenausnahmetarifs E (für Eisen und Stahl etc.) für die Versandstationen Ballenstedt, Bernburg, Braunschweig (Ostbhf.) und Hettstedt;
b) die Sätze des Ausnahmetarifs 9 S und des Seehafenausnahmetarifs E 1 (für Schiffsbaueisen nach den Binnen- und Küstenwerften) im Verkehr
   α) von den Versandstationen Ballenstedt, Bernburg, Braunschweig (Ostbhf.), Burg b. Magdeburg, Cöthen, Cottbus, Gernrode am Harz, Hettstedt, Ilsenburg, Merseburg, Nienburg a. d. S., Ortrand und Wernigerode;
   β) nach den Empfangsstationen Halle a. d. S. und Hameln.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 29. Dezember 1899. (23)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Die Gültigkeit der zufolge Bekanntmachung vom 2. September d. J. eingeführten direkten Frachtsätze nach Station Volksgarten der k. k. österreichischen Staatsbahnen wird bis auf Widerruf bezw. bis zu der event. erfolgenden Durch-

führung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Dezember 1900, verlängert.
Kattowitz, den 27. Dezember 1899. (24)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen (vollspurige Linien).

Am 1. Januar 1900 tritt ein neuer Binnengütertarif, Theil II, in Kraft.

Der neue Tarif weicht nur unwesentlich von dem mit Ende d. J. ausser Kraft tretenden Tarife vom 1. Oktober 1898 ab. Es hat indessen die bisherige Bestimmung für die Abfertigung von verpacktem Gemüse in frischem Zustande eine Aenderung dahin erfahren, dass diese Artikel künftig statt mit weissem Frachtbriefe mit Eilfrachtbrief aufzugeben sind und als Eilstückgut zu den einfachen Frachtstückgutsätzen befördert werden.

Das Gleiche gilt für Mineralwasser und moussirende Limonaden in Stückgut- und Wagenladungssendungen.

Die durch den Nebengebührentarif unter Punkt I 1 A und unter Punkt X eintretenden geringfügigen Erhöhungen erlangen erst am 1. März 1900 Gültigkeit.

Die „Besonderen Bestimmungen" zur Eisenbahnverkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter I (2) genehmigt.

Abdrücke des neuen Tarifs können durch unsere Stationen käuflich bezogen werden.

Dresden, am 29. Dezember 1899. (25)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Theil II, Tarifheft 5.

In dem auf Seite 8 des Tarifs vom 1. März 1898 enthaltenen Waarenverzeichniss ist unter Ausnahmetarif b die Position 7: „Hölzer, zu Grubenzwecken bestimmt" zu streichen. Diese Aenderung tritt am 15. Februar 1900 in Kraft.

Von diesem Zeitpunkte ab werden für derartige Sendungen die höheren Frachtsätze des Ausnahmetarifs a angewendet, insoweit die Umkartirung an der Grenze keine billigere Fracht ergibt.

Dresden, am 29. Dezember 1899. (26)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-österreichischer Grenzverkehr.

Für den Güterverkehr zwischen Johanngeorgenstadt einer- und Bodenbach, Ebersbach, Eger, Franzensbad, Klingenthal, Moldau, Reichenberg, Reitzenhain, Tetschen und Warnsdorf andererseits werden am 1. Januar 1900 neue Frachtsätze eingeführt, die bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 29. Dezember 1899. (27)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.
II. Abtheilung.

Preussisch/sächsisch-schweizerischer Güterverkehr.

Am 1. Januar 1900 tritt zum Tarife für den obenbezeichneten Verkehr der I. Nachtrag in Kraft. Er enthält im wesentlichen Aenderungen und Ergänzungen des allgemeinen Tarifs und des Spezialtarifs für bestimmte Frachtstückgüter, Aenderungen der Ausnahmetarife Nr. 6 (Eisen und Stahl usw.) und Nr. 10 (Kartoffelstärkefabrikate), neue Ausnahmetarife Nr. 11 (Calciumcarbid), Nr. 12 (Käse, fester) und Nr. 13 (Papier aller Art) und schliesslich einige mit Erhöhungen verbundene Berichtigungen von Frachtsätzen. Letztere gelten erst vom 1. April 1900 an.

Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Stationen zu erhalten.

Dresden, den 28. Dezember 1899. (28)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten deutschen Verwaltungen.

Belgisch-deutsche Eisenbahnverbände.

Am 1. Januar 1900 tritt zu dem Verbandsgütertarif für die belgisch-deutschen Eisenbahnverbände, Theil I, Abtheilung A, vom 1. Januar 1893 der Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält eine anderweitige Fassung der Ausführungsbestimmungen und der Zusatzbestimmungen zu Artikel 3 und der Zusatzbestimmung II zu Artikel 38 des Reglements, sowie die Aufnahme des Artikels Calcium-Carbid in die Anlage I (Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände).

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 27. Dezember 1899. (29)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Halle, Hannover und Magdeburg (Gruppe IV, V und VI) etc.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 tritt zu dem Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr ein Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung, Frachtsätze für Sendungen von Koksanstalt Bahnschacht, neue bezw. ermässigte Frachtsätze nach einigen Stationen der Direktionsbezirke Erfurt und Halle, sowie Ergänzungen und Berichtigungen etc. Die Abänderung der im Haupttarif enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I 2 von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden.

Druckabzüge des Nachtrags III können von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 28. Dezember 1899. (30)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarif.

Die Kilometerzuschläge der Ilmenau-GrossbreitenbacherEisenbahn für Ilmenau, Uebergang — Seite 17 des Tarifs — werden mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 herabgesetzt, und zwar:

Ilmenau, Uebergang - Gehren (Thür.) auf 4 km,
Ilmenau, Uebergang - Grenzhammer auf 1 km,
Ilmenau, Uebergang-Grossbreitenbach (Thür.) auf 9 km,
Ilmenau, Uebergang - Langewiesen (Thür.) auf 2 km,
Ilmenau, Uebergang-Neustadt-Gillersdorf auf 8 km.

Berlin, den 27. Dezember 1899. (31)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Verkehr mit Russland einschliesslich Polen.

Vom 20. Dezember 1899 alten/1. Januar 1900 neuen Stils ab hat im d e u t s c h - r u s s i s c h e n Verbande die Fracht- etc. Zahlung in der Währung desjenigen Landes zu erfolgen, in welchem die Frachten und Nachnahme- etc. Beträge entrichtet werden. Bei Umwandlung dieser Beträge in die andere Währung kommt sowohl in Deutschland als auch in Russland ein fester Umrechnungskurs von 216 ℳ = 100 Rubel zur Anwendung.

Nach den allgemeinen Tarifen und den Ausnahmetarifen für den deutsch-russischen und deutsch-Warschauer Verkehr, welche zum 1. Januar 1900 noch nicht neu herausgegeben sind, können in Deutschland bis auf weiteres die Rubel-F r a c h t b e t r ä g e nach den zur Zeit gültigen Bestimmungen auch in russischer Währung gezahlt werden.

Nachnahmen werden wie bisher in der Mark- oder Rubelwährung zugelassen, die Auszahlung derselben erfolgt indessen ausschliesslich in der Währung desjenigen Landes, in welchem die Nachnahmen abgehoben werden und zwar ebenfalls unter Anwendung des vorerwähnten Umrechnungskurses von 216 ℳ = 100 Rubel.

Bezüglich des U m k a r t i r u n g s - v e r k e h r s an der deutsch-russischen Grenze, sowie bezüglich der A u s f u h r - t a r i f e nach E y d t k u h n e n etc. und der G r e n z t a r i f e mit A l e x a n - d r o w o, S o s n o w i c e, M l a w a und G r a j e w o tritt insofern eine Aenderung ein, als die Frachten etc., soweit solche in Deutschland zur Entrichtung kommen, nur in deutscher Währung und erforderlichenfalls unter Anwendung des festen Umrechnungskurses von 216 ℳ = 100 R. zu begleichen sind.

Bromberg, den 27. Dezember 1899. (32)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlenverkehr.

Am 1. Januar 1900 erscheint zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. vom 1. November 1898 der Nachtrag III, enthaltend u. a. Frachtsätze von den Stationen H o r s t i. W e s t f. und H u g o des Eisenbahndirektionsbezirks Essen, gültig vom Tage der Betriebseröffnung.

Essen, den 29. Dezember 1899. (33)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Wirksamkeit vom 10. Januar 1900 wird der Ausnahmetarif für gebrannten Schieferthon durch Aufnahme der bayerischen Station N e u s o r g ergänzt.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, den 30. Dezember 1899. (34)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Direkter Güterverkehr mit den k. bayerischen Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit ab 1 Januar 1900 können a b und n a c h der bayerischen Station H e g g e auch Güter der Holzstofffabrik von A. Steinhauser in Hegge abgefertigt werden.

München, den 29. Dezember 1899. (35)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Von dem nach den Bestimmungen der betreffenden Gütertarife auch für den Verkehr zwischen Basel bad. Bhf. und Waldshut einerseits und schweizerischen Stationen andererseits gültigen gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 1 für Bier in Fässern ist mit Gültig-

keit vom 1. Januar 1900 eine Neuausgabe erschienen, durch welche der seitherige gleichnamige Tarif vom 1. Dezember 1891 nebt Nachträgen I und II aufgehoben und ersetzt wird; auf den gleichen Zeitpunkt gelangt ferner ein neuer Nachtrag I zum gemeinsamen Ausnahmetarif Nr. 3 für Lebensmittel zur Ausgabe, wodurch die bisherigen Nachträge I und II aufgehoben und ersetzt werden.

Nähere Auskunft ertheilt das Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 30. Dezember 1899. (36)
Generaldirektion.

Oesterreichisch-ungar.-russischer Grenzverkehr.

(Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Frachtermässigung für Retortenkoks von Granica transit bezw. Szczakowa transit nach Lend-Gastein.)

Die Gültigkeit der in der Nummer 17 dieses Blattes vom 1. März 1899 auf Seite 281, unter Pos. 616 verlautbarten Frachtbegünstigung für Retortenkoks wird unter den gleichen Bedingungen für die Zeit vom 1. Januar 1900 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1900, verlängert.

Wien, am 27. Dezember 1899. (37)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-russischer Grenzverkehr.

Erneuerung von Frachtbegünstigungen.

Die in der Nummer 32 dieses Blattes vom 26. April 1899 auf Seite 564 unter Pos. (1169) und in der Nummer 51 dieses Blattes vom 8. Juli 1899 auf Seite 901 unter Pos. (1860) verlautbarten Kartirungsfrachtsätze für Bettfedern werden für die Zeit vom 1. Januar 1900 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, erneuert.

Wien, am 26. Dezember 1899. (38)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-russischer Grenzverkehr.

Erneuerung der Frachtbegünstigung für Rosshaartransporte.

Die Gültigkeit der in der Nr. 7 dieses Blattes vom 25. Januar 1899 auf Seite 115 unter Pos. (252) verlautbarten Frachtbegünstigung für Rosshaartransporte von Granica trs. bezw. Szczakowa trs. nach Ala trs. wird für die Zeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1900, verlängert.

Wien, am 24. Dezember 1899. (39)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

8. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Lokal-Personen- und Güterverkehr.

Am 1. Januar 1900 tritt zu unserem Lokal-Personentarif Theil II der Nachtrag V und zu unserem Lokal-Gütertarif der Nachtrag XIV in Kraft.

Ludwigshafen a/Rh., am 24. Dez. 1899. (40)

9. Lieferfristen.

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Die mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums Z. 48560 vom 26. Oktober 1899 mit dem 28. Oktober 1899 in Kraft getretene Herabsetzung der Ladefristen auf sechs Tagesstunden wird vom 1. Januar 1900 an aufgehoben und tritt demnach mit diesem Tage für das Verladen bezw. Ausladen der Güter die tarifmässige Frist von 24 Stunden wieder in Kraft.

Wien, am 28. Dezember 1899. (41)

---

10. Verdingungen.

Die Ausführung der Bahnsteigmauern für die Stationen Kietz-Rummelsburg bis Erkner der Strecke Berlin-Erkner, 8 Loose umfassend, soll öffentlich im ganzen vergeben werden.

Angebote sind bis Freitag, den 12. Januar, Vormittags 11 Uhr mit der Aufschrift „Angebot auf Herstellung der Bahnsteigmauern für Kietz-Rummelsburg bis Erkner" versehen, portofrei an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen.

Angebote nebst Zeichnungen können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen mit Ausschluss der Zeichnungen gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ. von daher bezogen werden.

Berlin, den 14. Dezember 1899. (42)
Bauabtheilung I, Fruchtstrasse 14/15.

Die Ausführung der eisernen Ueberbauten zur Unterführung der Hattinger Strasse auf Bahnhof Bochum (Süd) (818 t Flusseisen und 16 t Gusseisen) soll vergeben werden. Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen liegen bei der unterzeichneten Betriebsinspektion zur Einsicht aus. Angebotformulare können von dort zum Preise von 2,00 ℳ., Zeichnungen ebenda zum Preise von 5,00 ℳ., soweit der Vorrath reicht, bezogen werden. Einsendung nur in baarem Gelde.

Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Ausführung eiserner Ueberbauten" sind bis zum Sonnabend, den 13. Januar 1900, Vorm. 11½ Uhr, einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Bochum, den 27. Dezember 1899. (43)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Lieferungsausschreibung.

Die Materialverwaltung beabsichtigt, die Lieferung des Bedarfes der österr. Linien an Kupfervitriol für das Jahr 1900 per 800 M.-Ctr., lieferbar verzollt und franco einer Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft, im Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung hat in monatlichen Raten von 100 M.-Ctr., eventuell je nach Bedarf auch in grösseren Raten zu erfolgen, und ist die erste Rate Anfangs April 1900 zur Lieferung zu bringen.

Die der Lieferung zu Grunde liegenden Bedingnisse nebst der Schiedsgerichtsordnung können im Büreau der Materialverwaltung (Wien Südbahnhof, Restaurationsgebäude 1. Stock) behoben oder per Post bezogen werden.

Die Offerten sind mit einer in gesetzlich gültiger Weise überschriebenen Stempelmarke à 1 Krone und mit der Aufschrift „Offerte auf Kupfervitriol" versehen, versiegelt, unter Anschluss eines Handmusters, spätestens bis 8. Januar 1900, 12 Uhr Mittags, einzubringen.

Bedingnissheft und Schiedsgerichtsordnung sind nicht der Offerte beizulegen, sondern es hat der Offerent in der Offerte zu erklären, dass er in dieselben Einsicht genommen habe und sie vollinhaltlich anerkenne.

Offerten, welche diese Erklärung nicht enthalten oder verspätet einlangen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im Dezember 1899. (44)
Die Materialverwaltung.

---

11. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von alten Oberbau- und Baumaterialien.

312 t unbrauchbare Eisenschienen,
193 „ „ Stahlschienen,
283 „ „ Schwellen aus Schweiss- und Flusseisen,
8 „ Blechschrott und Draht,
110 „ Eisenschrott } in grösseren und kleineren Stücken
10 „ Gussschrott
56 „ Stahlschrott

sollen im Wege des öffentlichen Verkaufs in 7 Loosen verkauft werden. Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind an die unterzeichnete Direktion versiegelt und portofrei bis zum Termine den 8. Januar 1900, Vormittags 11 Uhr einzureichen.

Zuschlagsfrist 15 Tage.

Die Verkaufsunterlagen liegen im Zimmer 39 unseres Verwaltungsgebäudes zur Einsicht aus und werden gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ. (in baar, nicht in Briefmarken) von dem diesseitigen Rechnungsbüreau abgegeben. Bestellgeld ist nicht erforderlich. (45)

St. Johann-Saarbrücken, im Dez. 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

Die in den Eisenbahnwerkstätten zu Elberfeld, Langenberg und Siegen lagernden Altmaterialien und Materialienabfälle, als: Kupfer, Messing, Rothguss, Radreifen, Spiralfedern, Abfälle von Stahl, Schmiedeeisen und Gusseisen, Drehspäne von Eisen und Stahl und Blechschrott, ferner: 1 alte Lokomobile zu 4 Atmosphären Dampfüberdruck, in der Betriebswerkstätte zu Düsseldorf-Derendorf stehend, sollen öffentlich verkauft werden. Angebote sind postfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf alte Werkstattsmaterialien" an uns einzusenden. Die Eröffnung der Angebote findet am 13. Januar 1900, Vormittags 11 Uhr im Hauptverwaltungsgebäude hierselbst statt, und wird der Zuschlag bis zum 27. Januar k. J. einschliesslich ausgesprochen werden. Angebotbogen mit Materialienverzeichniss und den Verkaufsbedingungen können gegen Einsendung von 25 ₰ vom Kanzleivorsteher hierselbst postfrei bezogen, auch in den Geschäftszimmern der eingangs erwähnten Eisenbahnwerkstätten und der Maschineninspektion Düsseldorf eingesehen werden.

Elberfeld, den 29. Dezember 1899. (46)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 2 | 6. Januar 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Betriebskoeffizienten.

Die „Zwanglosen Hefte für Lernende im Eisenbahndienste“, herausgegeben vom Verein der Beamten der königlich sächsischen Staatsbahnen, veröffentlichen im Heft 31 eine gründliche und gediegene Abhandlung des Ober-Rechnungsinspektors Herrn G. Anders in Dresden, über den Rechnungsabschluss und das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen, d. h. den Betriebskoeffizienten der sächsischen Staatsbahnen. Die Arbeit verdient schon aus dem Grunde eine sorgfältige Beachtung, weil bekanntlich der sächsische Finanzminister, Herr von Watzdorf, im sächsischen Landtage darauf hingewiesen hat, dass die Roheinnahme der Staatsbahnen zwar gestiegen, infolge der noch stärkeren Zunahme der Ausgaben aber die Reineinnahme fortdauernd gesunken sei. Der Minister folgert daraus, dass man nicht blos bei der Herabsetzung der Tarife, sondern auch bei der Weiterentwickelung des Eisenbahnnetzes eine gewisse Zurückhaltung beobachten müsse. Gerade die neuen Nebenbahnen ergäben zum Theil bedeutende Unterbilanzen und erreichten nicht die Verzinsung ihres Anlagekapitals.*)

Es haben nach Anders im Jahre 1898 die Gesammtausgaben der sächsischen Staatsbahnen 72,91 % der Gesammteinnahmen betragen. Dieser ungewöhnlich hohe Betriebskoeffizient übersteigt den des Vorjahres — 66,89 % — um 6,02 %, während die Steigerung des Betriebskoeffizienten von 1896 auf 1897 3,29 % betragen hat. Die allerdings sehr auffallende, beinahe besorgnisserregende Steigerung des Jahres 1898 entspringt aber zum wesentlichen Theile einer Ursache, die mit dem Betriebe der Eisenbahnen nichts zu thun hat. Der Verfasser macht darauf aufmerksam, dass mit dem Beginne des Jahres 1898 bei den sächsischen Staatsbahnen die Rechnungsmuster und die Rechnungs- und Buchungsgrundsätze geändert sind, und dass durch diese nur die Form der Darstellung betreffenden Aenderungen der Betriebskoeffizient wesentlich beeinflusst ist. Namentlich hat die volle Durchführung des Bruttoprinzips bei dem Buchungsverfahren erhebliche Verschiebungen der Einnahme- und Ausgabeposten hervorgerufen. Diese Verschiebungen werden von Anders aufgezählt und thunlichst ziffermässig abgeschätzt. Es wird gleichsam ein neuer Rechnungsabschluss mit demselben Endergebniss, aber unter anderer Gruppirung der Einnahmen und Ausgaben aufgestellt, sodass der danach ermittelte Betriebskoeffizient des Jahres 1898 wenigstens einigermaassen mit dem von 1897 verglichen werden kann. Er stellt sich danach auf nur 70,20 %, mithin um 3,31 % höher als der von 1897. Die Steigerung von 1897 auf 1898 war danach nur um ein geringes grösser als die von 1896 auf 1897 (3,29 %). Die Ergebnisse des Jahres 1898 sind also nicht so beunruhigende, wie man nach der Rede des Ministers anzunehmen geneigt sein könnte.

Enthält diese unanfechtbare Schlussfolgerung schon eine recht erfreuliche Aufklärung, so ist der übrige Theil der Abhandlung von viel weiter gehendem, allgemeinem Interesse. Der Verfasser vergleicht nämlich den von ihm ermittelten sächsischen Betriebskoeffizienten für das Jahr 1898 mit dem Betriebskoeffizienten der vereinigten preussischen und hessischen Staatsbahnen, der bayerischen und der württembergischen Staatsbahnen. Da die Rechnungsergebnisse des Jahres 1898 von diesen Bahnen noch nicht bekannt waren, musste das Jahr 1897 als Vergleichsjahr genommen werden. Es betrug:

für	die Gesammteinnahme ℳ.	die Gesammtausgabe ℳ.	das Verhältniss der Ausgabe zur Einnahme %
Preussen u. Hessen (1897)	1 188 605 346	656 927 738	55,27
Bayern (1897)	142 777 704	89 776 033	62,88
Württemberg (1897) . .	49 054 799	31 326 455	63,86
Sachsen (1898)	126 226 554	92 029 030	70,20
„ im Jahre 1897 .	—	—	66,89

*) Die Prozentziffern der Jahre 1897 und 1898 sind auf S. 1567 Jahrg. 1899 d. Ztg. abgedruckt.

Diese Zahlen sprechen zwar auch nicht gerade zu Gunsten Sachsens; aber der Betriebskoeffizient ist, wie Anders weiter bemerkt, überhaupt kein ganz einwandfreier Maassstab für die Beurtheilung der Ergebnisse der verschiedenen Bahnen. Zwar werde immer und immer wieder auf ihn zurückgegriffen in der Meinung, er veranschauliche am ehesten die thatsächlichen oder fehlenden Erfolge. Vergleiche führten aber nur dann zu richtigen Schlüssen, wenn sie an gleichen Verhältnissen angestellt und auf gleicher Grundlage gewonnen würden. Gleiche Verhältnisse gebe es indessen selbst bei den deutschen Eisenbahnen mit dem einheitlichen Normalbuchungsformular nicht. Die verschiedenen, sorgfältig zusammengestellten Abweichungen der thatsächlichen Verhältnisse mögen bei Anders nachgesehen werden.

Er versucht daher weiter einen besseren — wenn auch nur rohen — Maassstab zu ermitteln, mit dessen Hilfe ungefähr festgestellt werden könne, bei welchen Einnahmen und Ausgaben die erheblichen Unterschiede zu finden sind, die im Betriebskoeffizienten zum Ausdruck kommen; diesen Maassstab findet der Verfasser in der durch die Wagenachskilometer zum Ausdruck kommenden Betriebsleistung. Aus den von ihm zu diesem Zwecke mitgetheilten Vergleichszahlen ergibt sich, dass auf je 100 Wagenachskm kommen:

für	Gesammteinnahme	Gesammtausgabe	Ueberschuss
	ℳ	ℳ	ℳ
Preussen und Hessen . .	10,48	5,80	4,68
Bayern	10,15	6,38	3,77
Württemberg	11,56	7,38	4,18
Sachsen	11,60	8,46	3,14

Auch in dieser Gegenüberstellung fällt besonders die unverhältnissmässig hohe Gesammtausgabe der sächsischen gegenüber den vereinigten preussischen und hessischen Staatsbahnen in die Augen. Selbst bei nur mässigen Einnahmen für das Wagenachskilometer erzielen die vereinigten Bahnen der beiden genannten Staaten durch verhältnissmässig niedrige Ausgaben — ohne Zweifel zum grössten Theile infolge der in einem so grossen Betriebe möglichen, umfassenden Vereinfachungen kostspieliger Verwaltungseinrichtungen — den höchsten Ueberschuss und den niedrigsten Betriebskoeffizienten. An der Hand der einzelnen Etatstitel unternimmt es der Verfasser zu ergründen, welche Umstände etwa das Ergebniss zu gunsten von Sachsen verschieben würden. Es mag sein, dass bei der einen oder anderen Rechnungsmethode der preussisch-hessische Betriebskoeffizient sich um eine Kleinigkeit erhöhen könnte. Aber an dem Gesammtbilde würde sich wenig ändern. Und in der That kommt daher auch der Verfasser selbst zu dem Schlussergebniss, dass immer noch ein erheblicher Unterschied und zwar namentlich bei den persönlichen Ausgaben zu Ungunsten Sachsens verbleibe.

Den bayerischen Staatsbahnen gegenüber stehen die sächsischen Staatsbahnen nicht so ungünstig. Die bayerischen haben für das Wagenachskilometer zwar geringere Ausgaben, aber auch eine geringere Einnahme. Noch unbedeutender ist der Unterschied zwischen Sachsen und Württemberg, das nächst Sachsen den höchsten Betriebskoeffizienten aufweist. Die württembergischen Staatsbahnen erzielen für das Wagenachskilometer recht hohe Einnahmen, leisten aber auch bedeutende Ausgaben. Nach den Ausführungen von Anders müssten aber überdies, um die württembergischen und sächsischen Betriebsergebnisse vergleichsfähig zu machen, noch mehrfache Aenderungen in den Rechnungen zu Ungunsten Württembergs vorgenommen werden.

Die durch die Zurückführung der Einnahmen und Ausgaben auf gewisse Einheiten der Betriebsleistung gewonnenen Vergleichsziffern scheinen hiernach die Ansicht des Verfassers von der Unzuverlässigkeit des Betriebskoeffizienten als Maassstab für die Beurtheilung der finanziellen Ergebnisse der verschiedenen Bahnverwaltungen nicht zu bestätigen.

Wir sind geneigt, den Vorsprung, den nach den vorliegenden Betrachtungen unzweifelhaft die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft vor den Staatsbahnnetzen nicht nur Sachsens, sondern auch Bayerns und Württembergs erreicht hat, auf einen Umstand zurückzuführen, der von dem Verfasser unserer Abhandlung nicht ausdrücklich hervorgehoben wird. Unserer Meinung nach wird durch seine beiden Rechnungsmethoden übereinstimmend dargethan, dass grosse, kilometrisch weit ausgedehnte Bahnunternehmungen imstande sind, durch wirthschaftliche Ordnung des gesammten nicht örtlichen, das heisst des überwiegenden und dazu kostspieligsten Theiles des Eisenbahndienstes finanzielle Vortheile zu erzielen, die kleinere selbständige Bahnunternehmungen selbst bei sorgsamster Vermeidung alles Unnöthigen und Unzweckmässigen sich nicht in dem gleichen Umfange verschaffen können. Und diese Vortheile können und müssen von grossen Eisenbahnunternehmungen selbst dann erzielt werden, wenn sie — wie die Grossindustriellen und Grosskaufleute — ihre Preise, d. s. ihre Tarife, nicht höher, sondern niedriger stellen, als kleinere Unternehmer.

Anm. d. Schriftl. Wir glauben, dass die in vorstehenden Schlusssätzen geäusserte Ansicht einer gewissen Einschränkung bedarf. Auf den Betriebskoeffizienten wie auf die Kosten des Wagenachskilometers sind neben einer grossen Anzahl anderer Faktoren zweifellos die natürlichen Bedingungen, unter denen sich der Betrieb vollzieht, von einschneidendstem Einfluss. Wir wollen hier nur zwei wichtige Punkte hervorheben: Die Bahnen der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft durchziehen ein viel ebeneres Gelände als die oben zum Vergleich herangezogenen anderen Staatsbahnnetze: Es liegen nach der Reichseisenbahnstatistik für 1897/98 bezw. der Vereinsstatistik für 1897

bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen horizontal . . . . rd.	33 % (genau 32,91 „)	der Bahnlänge.
„ „ sächsischen Staatsbahnen . . .	26 „	
„ „ bayerischen „	24 „	
„ „ württembergischen Staatsbahnen .	23 „	

Die Gesammt-Bauaufwendungen, welche jedenfalls in der Hauptsache die Schwierigkeiten des Baues widerspiegeln und demnach in der Regel auf die Höhe der Unterhaltungs- und der Betriebskosten einen Schluss gestatten, betragen

bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen	251 537 ℳ	für 1 km Eigenthumslänge.
„ „ bayerischen Staatsbahnen .	234 831 „	
„ „ württemberg. Staatsbahnen .	320 824 „	
„ „ sächsischen „ .	329 729 „	

Die Pensionskasse für die Arbeiter der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

Die Pensionskasse für die Arbeiter der preussischen Staatseisenbahnverwaltung, welche vom 1. Januar 1900 ab den Namen „Pensionskasse für die Arbeiter der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft“ erhält, wird von diesem Zeitpunkte ab wesentliche Erhöhungen ihrer Leistungen eintreten lassen. Aus kleinen Anfängen entstanden, ist die Pensionskasse jetzt eine bedeutsame Wohlfahrtseinrichtung für fast eine Viertelmillion Bedienstete der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

Die in den 70er Jahren und noch früher bei einzelnen Staats- und Privatbahnen für im Arbeiterverhältniss beschäftigte Personen bestehenden Kassen hatten meist die Krankenfürsorge und die Gewährung von Unterstützungen zum Zwecke, nur vereinzelte Kassen, wie die oberschlesische, westfälische, Saarbrücker, hannoversche, gewährten auch Anrechte auf Pensionen, Wittwen- und Waisengelder. Beim Inkrafttreten des Reichsgesetzes über die Krankenversicherung musste die Krankenfürsorge aus diesen Kassen ausgeschieden werden. Besondere Eisenbahnkrankenkassen gewährleisten seitdem eine Fürsorge in Erkrankungsfällen, welche die gesetzlichen Mindestleistungen erheblich übersteigt. Eine einheitlichere Gestaltung erhielten nach den grossen Eisenbahnverstaatlichungen im Anfange der 80er Jahre die auf Begründung von Pensionsansprüchen abzielenden Wohlfahrtseinrichtungen durch die Einrichtung einer Pensionskasse für die Werkstättenarbeiter vom 1. Oktober 1885 und einer Pensionskasse für die Betriebsarbeiter vom 1. April 1886 ab. Konnten diese beiden Kassen auch nicht durchweg die Höchstleistungen der älteren in ihnen aufgegangenen Kassen bieten, z. B. nicht die verhältnissmässig hohen Wittwenbezüge der oberschlesischen Kasse, so war doch die Zusammenlegung zweifellos ein grosser Fortschritt, indem dadurch bei theilweiser Erhöhung der Leistungen und Minderung der Beiträge Wohlfahrtseinrichtungen geschaffen wurden, die die gesammte Staatseisenbahnverwaltung und die bei ihr im Arbeiterverhältniss beschäftigten ständigen Bediensteten umfasste. Ein Drittel der Beiträge leistete fortan die Staatseisenbahnverwaltung; kein Mitglied älterer Kassen konnte bei seinem Eintritt in die neue Kasse gegen früher eine Verschlechterung erfahren, da ihm der Anspruch auf die Kassenleistungen der früheren Kasse, falls derselbe den neubegründeten überstieg, gewährleistet war. Ein weiterer Fortschritt wurde mit dem Inkrafttreten des Reichsgesetzes über die Alters- und Invaliditätsversicherung zum 1. Januar 1891 erreicht; die beiden Pensionskassen wurden zu einer einzigen Pensionskasse für die Arbeiter der preussischen Staatseisenbahnverwaltung vereinigt mit einer Abtheilung A, welche durch Gewährung von Alters- und Invalidenrenten allen Anforderungen des Reichsgesetzes als sogen. „zugelassene Kasseneinrichtung“ genügte, und einer Abtheilung B, welche für die ständigen Eisenbahnarbeiter eine weitergehende Fürsorge durch Gewährung von Rentenzuschüssen, Wittwen-, Waisen- und Sterbegeldern traf. Für beide Abtheilungen — für die Abtheilung A reichsgesetzlich, für Abtheilung B freiwillig — zahlte die Staatseisenbahnverwaltung nunmehr je die Hälfte der Beiträge zur Kasse und übernahm daneben sämmtliche Verwaltungskosten. Die günstige Entwickelung der Kasse gestattete bei der Abtheilung B. nach versicherungstechnischer Prüfung schon zum 1. April 1895 eine 15 % Erhöhung der Kassenleistungen. In dem seitdem verflossenen Zeitabschnitt gestaltete sich die Vermögenslage der Kasse gleichwohl weiterhin günstig. Ein im laufenden Jahre eingeholtes versicherungstechnisches Gutachten ergab einen erheblichen Ueberschuss des Vermögens über die Verpflichtungen, dessen volle Verwendung eine weitere beträchtliche Steigerung der Rentenzuschüsse sowie der Wittwen- und Waisengelder ermöglicht. Es können danach neben einer Verbesserung des Sterbegeldes und verschiedener anderer Nebenleistungen die Bezüge der Abtheilung B (Rentenzuschüsse und Wittwen- und Waisengelder) derart bemessen werden, dass im Vergleich zum Jahre 1891 die Rentenzuschüsse um 50 %, die Wittwen- und Waisengelder um durchschnittlich 32 % sich günstiger stellen. Dahingehende Vorschläge sind der vom 5. bis 7. Dezember v. J. in Berlin tagenden Generalversammlung der Pensionskasse, über deren Verlauf wir in Nr. 96 d. Ztg. bereits kurz berichteten, unterbreitet. Dabei wurden die Satzungsbestimmungen für die Abtheilung A in einer dem neuen Reichsgesetze für die Alters- und Invalidenversicherung vom 13. Juli d. J. entsprechenden Fassung und anderweiten, gemeinverständlichen Anordnung des Stoffes zur Beschlussfassung vorgelegt.

Satzungsgemäss war die Generalversammlung durch je vier Vertreter der Kassenmitglieder aus jedem der 21 Eisenbahndirektionsbezirke, also durch 84 Vertreter beschickt. Als Kommissar des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten war Geheimer Regierungsrath Niehaus, als Staatskommissar Geheimer Regierungsrath von Sybel, als Vertreter der die Aufsicht führenden Eisenbahndirektion Berlin Ober-Regierungsrath Fuhrmann, Regierungsrath Wichgraf und Regierungsassessor Lorenz erschienen. Eröffnet und geleitet wurden die Verhandlungen von dem Vorsitzenden des Vorstandes der Pensionskasse, Regierungsrath Dr. Grünberg.

Bei Verhandlung der die Abtheilung A betreffenden Bestimmungen wurde vom Vorsitzenden auf alle durch das Reichsgesetz bedingten Aenderungen hingewiesen, dieselben erklärt und begründet, in vielen Fällen auch durch Beispiele, Berechnungen an einer Tafel und graphische Darstellungen anschaulich gemacht. Lebhaftere Debatten knüpften sich an manche Bestimmungen der Abtheilung B, insbesondere soweit sie die vorgeschlagenen Erhöhungen der Leistungen betrafen. Hier wurde das auch allen Vertretern in einem Abdruck zugestellte versicherungstechnische Gutachten über die Vermögenslage der Kasse von seinem Verfasser, Regierungsrath Dr. Beckmann, eingehend erklärt und erläutert und gegenüber verschiedenen weitergehenden Anträgen der Vertreter der Kassenmitglieder von dem Ministerialkommissar wiederholt dargelegt, dass eine Erhöhung über die Vorschläge des Gutachtens ohne Gefährdung der Kasse nicht angängig sei, demnach die Generalversammlung wohl daran thue, den bezüglichen Vorschlägen der Eisenbahnverwaltung zuzustimmen und angesichts der im verflossenen Jahrzehnt gemachten Erfahrungen auf eine weitere günstige Entwickelung der Kasse und daraus sich ergebende spätere Verbesserung der Kassenleistungen zu vertrauen. Die Generalversammlung entschloss sich dann auch, indem sie ihre weitergehenden Wünsche der wohlwollenden Erwägung der Verwaltung empfahl, die vorgeschlagenen Verbesserungen, deren Werth dankbar anerkannt wurde, anzunehmen. Bei grosser Gründlichkeit der Verhandlungen konnte trotz mancher Meinungsverschiedenheiten im einzelnen ein hervorragendes Verständniss der Vertreter für ihre Aufgabe und ein vorzügliches Einvernehmen zwischen Verwaltung und Arbeiterschaft beobachtet werden. Begeistert wurde dem Kaiserhoch, welches beim Beginn der Verhandlungen vom Geheimen Regierungsrath Niehaus, beim Schluss von einem Vertreter zur Generalversammlung ausgebracht wurde, zugestimmt.

Auf Einladung des Vorstandes hatten sich am Abend des zweiten Verhandlungstages die Vertreter zur Generalversammlung, ihre Freunde und Standesgenossen zu einer Festfeier in der Viktoriabrauerei versammelt. Auch verschiedene Ehrengäste, insbesondere aus dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten, hatten der Einladung gern Folge gegeben. Die schwungvolle und zu Herzen gehende Begrüssungsrede des Vorsitzenden, Regierungsraths Dr. Grünberg, endete mit einem dreifachen donnernden Hurrah auf Seine Majestät den Kaiser. Der Senior der Vorstandsmitglieder, Hilfslademeister Jennrich, erklärte in

einer weiteren Ansprache, dass es dem Arbeiter jetzt besser gehe wie früher, und gedachte mit dankbarer Anerkennung des seitens der Eisenbahnverwaltung durch Hebung der wirthschaftlichen Lage ihrer Bediensteten unausgesetzt bethätigten Wohlwollens. Auf das von ihm ausgebrachte, von den Anwesenden mit Begeisterung aufgenommene Hoch auf den obersten Chef der Eisenbahnverwaltung, den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten, dankte dessen anwesender Vertreter, Ministerialdirektor Wehrmann, mit beredten Worten und beleuchtete des näheren die gedeihliche Fortentwickelung der bestehenden Arbeiterwohlfahrtseinrichtungen. Die Rede klang in einem Hoch auf die zur Generalversammlung berufenen Vertreter der Arbeiterschaft aus. Allgemeine freudige Zustimmung fand eine an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtete Depesche mit der Versicherung der Ergebenheit, des Gehorsams und der steten Treue der Versammelten. Noch manche weiteren Reden und Toaste, insbesondere auf den Vorsitzenden, die mit den Geschäften der Pensionskasse betrauten Beamten, musikalische und deklamatorische Vorträge ernsten und heiteren Inhalts hielten die Theilnehmer lange zusammen und gaben Zeugniss von dem vorzüglichen Einvernehmen unter allen Kreisen der Bediensteten der Staatseisenbahnverwaltung.

Zur Verstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen.

Die Sitzung der eidgenössischen Räthe, welche am 23. Dezember bis zu der am 19. März beginnenden Frühjahrstagung geschlossen wurde, hatte als eine ihrer Hauptaufgaben sich mit verschiedenen, die Verstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen betreffenden Gesetzen zu beschäftigen. Das neue System ist in der Schweiz so gedacht, dass die Centralverwaltung, der Bund, wesentlich nur die Hauptbahnen in Eigenthum und Betrieb haben soll, die Nebenbahnen dagegen der Privatunternehmung bezw. den Kantonen verbleiben. Zu unseren früheren Mittheilungen aus den jetzigen Verhandlungen und Beschlüssen heben wir noch folgendes hervor: Das schliesslich einstimmig angenommene Nebenbahnengesetz gibt eingangs folgende Begriffsbestimmung: „Nebenbahnen sind diejenigen Bahnen und Bahnstrecken, welche vorzugsweise dem Lokalverkehr oder speziellen Verkehrszwecken dienen und beim grossen Durchgangsverkehr nur in geringem Maasse betheiligt sind.“ Die Hauptgrundsätze des Gesetzes lassen sich etwa so zusammenfassen: Der Bundesrath wird nach Inkrafttreten dieses Gesetzes die Bahnen und Bahnstrecken bezeichnen, welche als Nebenbahnen zu betrachten sind. Bei der Konzessionsertheilung für neu zu erbauende Bahnstrecken ist die Bestimmung, ob diese den Nebenbahnen zugetheilt werden, in die Konzession aufzunehmen. Der Bundesrath wird den Nebenbahnen sowohl für die Bauausführung als für den Betrieb diejenige Einfachheit gestatten, welche ihrer Eigenart und Zweckbestimmung entspricht, als auch bezüglich der Bestimmungen über die Arbeitszeit bei den Transportanstalten Erleichterungen gewähren; immerhin soll die Betriebssicherheit gewahrt und das Personal vor Ueberanstrengung geschützt bleiben. In Bezug auf Tarifbildung wird der Bund innerhalb der gesetzmässigen und konzessionsmässigen Grenzen thunlichste Freiheit gewähren. Nebenbahnen, welche nicht den Bestandtheil eines Hauptbahnnetzes bilden, werden auch Ausnahmen betreffs der gesetzlichen Einlagen in den Reservefonds gestattet. Wesentliche Differenzen ergaben sich zwischen Ständerath und Nationalrath betreffs der Kreuzungen von Nebenbahnen mit bestehenden Hauptbahnen in Schienenhöhe (vergl. Nr. 98 Jahrg. 1899 d. Ztg.) Nach der schliesslichen Einigung bleibt die Kreuzung in Schienenhöhe doch Ausnahme, wird nicht Regel. Die von der Kommission des Nationalraths in das Gesetz hineingebrachte Bestimmung, wonach der Bund eingeladen wird, „zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten, ob und wie der Bund den Bau neuer Nebenbahnen finanziell unterstützen könne“, wurde schliesslich wieder fallen gelassen. Indess stimmte der Ständerath dem Beschluss des Nationalraths zu, dass die Postverwaltung den Nebenbahnen für die Beförderung der regalpflichtigen Fahrpoststücke volle, nicht nur wie vorgeschlagen halbe Entschädigung leisten solle. Was das Bundesgesetz über das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen anlangt (vergl. Nr. 58 und Nr. 93 Jahrg. 1899 d. Ztg.), welches Tarifsätze aufstellt, die höchstens Anwendung finden dürfen, so wäre in Ergänzung der letzten Mittheilungen noch folgendes zu erwähnen: Für Eilgut in Wagenladungen darf die Taxe höchstens das Doppelte der allgemeinen Wagenladungsklassen für Frachtgut betragen. Für Bahnstrecken mit Steigungen von 20 ‰ und mehr und für Bahnstrecken, bei welchen ganz ausnahmsweise Bau- und Betriebsverhältnisse bestehen, kann vom Bundesrath die Erhebung eines Zuschlages zu diesen Taxen bewilligt werden. Für sperrige Güter usw. kann ebenfalls Taxzuschlag erfolgen. Die für Industrie, Gewerbe und Landwirthschaft erforderlichen geringwerthigen Rohstoffe in Wagenladungen sollen am niedrigsten taxirt werden.

In dem Gesetzentwurf über die Arbeitszeit bei den Transportanstalten (vergl. Nr. 96 Jahrg. 1899 d. Ztg.) wurden in den letzten Tagen noch einige Aenderungen vorgenommen. Die Ruhezeit an den 52 Ruhetagen im Jahre soll mindestens 32 Stunden umfassen; in Berücksichtigung der vorausgegangenen und der nachfolgenden Arbeitszeit kann eine angemessene Herabsetzung der 32 stündigen Ruhezeit bewilligt werden. Vorher war die Fassung dieser Bestimmung so gewesen: „Die Ruhetage sollen volle 24 Stunden umfassen und um mindestens 6 Stunden verlängert worden, sofern ihnen nicht die im Gesetz geforderte ununterbrochene Ruhepause unmittelbar oder kurz vorher vorausgegangen ist.“ Uebertretungen des Gesetzes werden mit Geldbussen bis zu 500 Frcs. und im Wiederholungsfalle bis zu 100 Frcs. bestraft. Der Verzicht auf die gesetzlich zugesicherte Dienstbefreiung schliesst die Strafbarkeit der Zuwiderhandlung nicht aus. In der Schlussabstimmung wurde das Gesetz vom Nationalrath einstimmig (92 Stimmen) angenommen. Von sozialdemokratischer Seite war beantragt worden, zur Vollziehung des Gesetzes eine Kontrole durch ein besonderes Inspektorat zu schaffen. Bundesrath Zemp bekämpfte diesen Vorschlag. Der Artikel über die Kontrole wurde in folgender Fassung der Kommission angenommen: „Der Bundesrath wird über die Vollziehung des Gesetzes eine Kontrole durch entsprechende Organe des Post- und Eisenbahndepartements ausüben lassen.“ Die Grundlage dieser Kontrole bilden geordnet geführte Tagebücher des Personals. Diese Tagebücher sollen regelmässige Aufzeichnungen über die Dienst- und Ruhezeiten, einschliesslich die Dauer der Ruhetage, enthalten. Der Bundesrath wird in der Vollziehungsverordnung diejenigen Kategorien des Personals bezeichnen, welche zur Führung solcher Bücher verpflichtet sind, und die Form der Aufzeichnungen festsetzen.“ Vor Sitzungsschluss war noch eine Interpellation eingebracht worden, aus welchen Gründen Kantone, deren Gebiet von den schweizerischen Hauptbahnen nicht berührt wird, durch die am 1. Januar 1900 in Kraft tretende Vollziehungsverordnung zum Eisenbahnverstaatlichungsgesetz von der Vertretung in den Kreiseisenbahnräthen ausgeschlossen sein sollen. Bundesrath Zemp führte aus, dass die Vertheilung der Mitglieder der Kreiseisenbahnräthe unter die Kantone in Berücksichtigung ihres Interesses an den Bundesbahnen und ihrer kommerziellen Bedeutung erfolgt sei. Redner werde im Bundesrath zwei weitere Mitglieder für Appenzell beantragen.

Von internationalem Interesse waren endlich auch die Verhandlungen der schweizerischen Bundesversammlung über das zwischen der Schweiz und Italien abgeschlossene Uebereinkommen, betreffend den Anschluss des schweizerischen Bahnnetzes an das italienische durch den Simplon. Die Kommission des Nationalraths empfahl die Genehmigung der Vereinbarung, da durch letztere die Interessen der Schweiz thunlichst gewahrt worden seien. Von anderer Seite wurde das Bedauern darüber ausgesprochen, dass Brig nicht internationaler Bahnhof und damit ein kommerzieller und industrieller Centralpunkt geworden sei. Es lägen keine genügenden Gründe vor, um diesen Bahnhof nach Domodossola zu verlegen, man habe die Interessen des Kantons Wallis vernachlässigt und sich für Italien allzu entgegenkommend gezeigt. Bundesrath Zemp antwortete, der Bundesrath habe ernsthaft untersucht, was im schweizerischen Interesse liege. Die schweizerische Post- und Zollverwaltung, wie auch die Behörde für die Viehseuchenpolizei haben sich aus dienstlichen Gründen gegen die Verlegung des internationalen Bahnhofes nach Brig ausgesprochen, ebenso aus militärischen Rücksichten der schweizerische Generalstab. Auch habe sich der Vertreter des Walliser Staatsraths, welcher den Verhandlungen beiwohnte, in ganz anderem Sinne ausgesprochen, als die jetzige Walliser Opposition. Ohne Gegenantrag wurde schliesslich die betreffende Vereinbarung mit Italien mit 84 Stimmen genehmigt, die Walliser Deputirten enthielten sich der Abstimmung. Nebenbei sei eingefügt, dass laut schweizerischen Blättern als Oberleiter des Tunnelbaues, in theilweiser Ersetzung des verstorbenen Herrn Brandt, Herr Ingenieur v. Krager, zur Zeit Bauleiter am Bahnhofumbau Olten, engagirt worden sein soll.

Weiter verdient Hervorhebung, dass für das Jahr 1900 der bisherige Vizepräsident des Bundesraths Dr. Hauser zum Präsidenten der Eidgenossenschaft erwählt worden ist. Herr Hauser hat als Chef des Finanzdepartements für Eisenbahnsachen besonderes Interesse und werthvolle Erfahrung erworben. Dem verstorbenen, um das schweizerische wie um das internationale Verkehrswesen verdienten Bundesrath Droz wurden in beiden Häusern der Bundesversammlung ehrende Nachrufe gewidmet.

Was andererseits die schweizerischen Eisenbahnangestellten und Arbeiter bezw. ihre Haltung zur Verstaatlichung anlangt, so war dieserhalb jüngst eine ausserordentliche Delegirtenversammlung des Verbandes schweizerischer Transportanstalten nach Luzern berufen worden. In Hinsicht auf die künftige Gestaltung der Bundesbahnen wurden betreffs der Pensions- und Hilfskassenfrage im wesentlichen die Vorschläge der eingesetzten Kommission angenommen, über welche Generalsekretär Sourbeck referirte, und deren hauptsächliche Bestimmungen folgende sind: Alle mit Jahresgehalt Angestellten der Bundesbahnen, welche nicht über 30 Jahre alt und gesund sind, haben der Pensions- und Hilfskasse beizutreten. Höchstbetrag der Pension soll 75 % des Lohnes betragen.

Das Lokomotiv-, Zug- und Dampfschiffpersonal soll etwas günstiger gestellt werden hinsichtlich der Pensionsberechtigung. In Sachen der Besoldungsverhältnisse soll eine Delegation durch das Verbandskomitee bestellt werden, die bei der ständeräthlichen bezw. nationalräthlichen Kommission für das Gesetz über die Besoldung der Beamten und Angestellten der Bundesbahnen die Wünsche des Verbandes des Personals der schweizerischen Transportanstalten vorbringen würde. Bemerkenswerth ging ein heikler Streitpunkt der Versammlung betreffs des Generalsekretärs Sourbeck, des volksthümlichen schweizer Eisenbahnerführers, aus. Es war ein Antrag gestellt, aus dem schweizerischen Arbeiterbund auszuscheiden, weil letzterer für Sourbeck's Durchfall bei der Wahl in den Nationalrath, wo er als einziger, aber schneidiger Vertreter der „Eisenbahner" sass, verantwortlich gemacht wurde. Seitens des Arbeiterbundes und des Arbeitersekretärs Greulich wurde dagegen in einem Umlaufschreiben behauptet, dass der Arbeiterbund mit den Berner Vorkommnissen (Nichtwiederwahl Sourbeck's usw.) nichts zu thun habe und nicht dafür verantwortlich gemacht werden dürfe. Diese Meinung herrschte in der Versammlung vor; verschiedene Redner betonten ausdrücklich, dass der Streit in Bern persönlicher und lokal-parteipolitischer Art sei, und der Verband des Personals schweizerischer Transportanstalten nichts mit der Politik zu schaffen habe. Für den Austritt aus dem Arbeiterbund sprach kein Redner, schliesslich wurde ein Antrag angenommen, auf die ganze Angelegenheit „nicht einzutreten". Der Vorsitzende schloss die Versammlung mit dem Hinweise, dass der Verband den Generalsekretär leider in die Politik geworfen habe, und mit einer mit lautem Beifall aufgenommenen Mahnung, keine Politik mehr im Verbande zu dulden. — Man muss anerkennen, dass die Anstrengungen des sozialistischen Flügels, in den schweizerischen Eisenbahnverbänden die Oberhand zu bekommen, bisher nicht von wirklich bedenklichem Erfolge begleitet gewesen sind, und was die Bundesgesetzgebung zur Durchführung der Eisenbahnverstaatlichung anlangt, dass sie frühzeitig und gründlich vorgeht. An verhältnissmässigem Umfang steht das Eisenbahnwesen in der Schweiz schon jetzt mit an der Spitze der europäischen Kulturstaaten, über Preussen und Frankreich. Während in Preussen auf 100 qkm 8,1 und auf 10000 Einwohner 8,9 km Eisenbahn kommen, beträgt das Verhältniss in der Schweiz 8,8 bezw. 12 km.

Nachrichten.

Deutschland.

— Neuerdings hat eine sehr umfassende **Verdingung von Betriebsmitteln** für die **preussische Staatseisenbahnverwaltung** stattgefunden. Es sind vergeben insgesammt 763 Lokomotiven, 826 Personenwagen, 330 Gepäckwagen und 9 084 Güterwagen.

— Die preussische Staatsbahnverwaltung hat mit dem **rheinisch-westfälischen Kohlensyndikat** für die Zeit vom 1. Juli 1900 bis dahin 1901 die Lieferung von 2 282 820 t **Lokomotivkohlen** zum Preise von 11,10 ℳ. (statt bisher 9,60 ℳ. bezw. in den Konkurrenzgebieten der englischen Kohle 7,50 und 8,25 ℳ.) und die Lieferung von 48 000 t Mager- und Glasflammkohlen zu denselben Preisen vereinbart. Den Syndikatszechen erwächst aus diesem Vertrage eine Mehreinnahme von rund 400 000 ℳ. Da die sonstigen Kohlenlieferanten ihre Preise von denen des Syndikats abhängig machen, so beläuft sich die dem Fiskus erwachsende gesammte Mehrausgabe für Kohlen noch bedeutend höher.

— **Zur jüngsten Wagennoth im Ruhrbezirk** wird der „Köln. Ztg." von sachverständiger Seite geschrieben: Die allgemeine Kohlenknappheit hatte sich in den letzten zehn Tagen vor Weihnachten zu einer empfindlichen Kohlennoth gesteigert. Grund waren die verminderten Leistungen der Eisenbahnen. Die betroffenen Werke säumten nicht, lebhaft Klage zu führen und die Staatseisenbahn verantwortlich zu machen wegen mangelnder Voraussicht, wegen unzureichender Einrichtungen und Anordnungen, wegen ungenügender Zahl an Betriebsmitteln. Nachdem jetzt geordnete Verhältnisse wiedergekehrt sind und der Wagenforderung voll genügt wird, scheint es uns an der Zeit zu sein, die Ursachen der beklagten Erscheinung klar zu stellen. Unsere Untersuchungen führen zu dem Ergebniss, dass eine gleichzeitige Häufung verschiedener ungünstiger Umstände vorgelegen hat, deren Folgen die Eisenbahn allerdings nicht abzuwenden vermocht hat. Der schroff eintretende Witterungswechsel im mittleren, südlichen und westlichen Deutschland, in Belgien und Holland führte fast überall gleichzeitig zu heftigen Schneetreiben und starkem Frost. Dies behinderte den Lauf des gesammten Güterverkehres namentlich nach dem Ruhrrevier. Vielstündige Verspätung der Güterzüge, ihr Liegenbleiben auf den Ueberholungsbahnhöfen waren die nächste Folge. Die Nothwendigkeit, die zum Weihnachtsfest stark ver-

mehrten Personenzüge durchzulassen, bewirkte ein Vollstellen der grossen Bahnhöfe ausserhalb des Industriebezirkes, so dass diese zeitweilig ausser stande waren, Züge aus dem Ruhrgebiet aufzunehmen. Die ausländischen Bahnen weigerten theilweise die Annahme von Wagen, theils vermochten sie sie nicht zurückzugeben. Diese Schwierigkeiten wären aber wohl in einigen Tagen zu überwinden gewesen, wenn die Witterungsverhältnisse im Ruhrrevier selbst nicht so ausserordentlich hinderlich für den Eisenbahnbetrieb geworden wären. Hier herrschte bei strenger Kälte dichter Nebel; die Niederschläge überzogen als Rauhfrost Schienen und Weichen fortwährend mit dichten Eiskrusten. Die Behandlung mit Salzlösungen war erfolglos; die Räder drehten sich ohne Vorwärtsbewegung, das Oel erstarrte in den Buchsen. Die Staatsbahn beschafft für Wagenschmierung zwei verschiedene Sorten Oele, für Sommer und Winter; das letztere gefriert erst bei höherem Kältegrad. Es ist wohl als wahrscheinlich anzunehmen, dass bei dem überraschend eingetretenen Frostwetter die Buchsen der Eisenbahnwagen vielfach noch mit Sommeröl versehen gewesen sind. Die Rangirbahnhöfe wurden in ihrer Leistungsfähigkeit stark beeinträchtigt; trotz aller Maschinen und verdoppelten Personals konnten in fünf Stunden nur zwei Züge fertiggestellt werden, wo sonst in derselben Zeit mehr als 20 Züge geordnet werden. Die Wagen mussten von 20 Menschen mit der Hand durch die Weichen geschoben werden. Trotzdem konnten die Sammelbahnhöfe die beladenen Wagen nicht los werden, daher auch nur in ungenügendem Maasse leere aufnehmen, sodass Zechen und Werke mangelhaft bedient wurden. Wie uns berichtet wird, hat es thatsächlich weder an Maschinen, noch an Wagen oder Menschen gefehlt, die letzteren haben sogar in voller Opferwilligkeit ihre besten Kräfte eingesetzt. Die Berufungen auf bessere Zustände in Schlesien sollen nicht zutreffen; es wird uns berichtet, dass auch dort die Güterabfuhr bis aufs äusserste behindert gewesen ist, während allerdings im oberschlesischen Revier selbst die Betriebsanlagen, da Rauhfrost nicht vorlag, funktionirten und Eisenbahnwagen in der für das Revier ausreichenden Menge von etwa einem Drittel des westfälischen Bedarfs gestellt werden konnten. Wir kommen zu dem Schlusse, dass grundsätzliche Mängel, deren Behebung zweckmässig oder möglich ist, weder in den Anlagen oder Einrichtungen, noch in Zahl und Vorhaltung von Betriebs- und Menschenmaterial zu konstatiren sind; während wir es dahingestellt lassen müssen, ob nicht im einzelnen zweckmässigere Anordnungen möglich gewesen wären, die die Folgen hätten mildern können. Leider muss zugleich festgestellt werden, dass die Wiederkehr solcher Zustände nicht ausgeschlossen ist, wenn es auch selten eintreten wird, dass eine gleichzeitige Häufung von Betriebsbehinderungen auf so ausgedehnten Gebieten vorliegen wird wie diesmal. Angesichts der Thatsache, dass in dem westlichen Industriegebiet Anlagen für einstweiliges Niederlegen und Stapeln der Kohle nur in sehr geringem Maasse vorhanden sind, wird es die Aufgabe der Eisenbahnen sein, alle Möglichkeiten vorzusehen, um die doppelt empfindlichen wirthschaftlichen Schäden solcher Betriebsbehinderungen abzuwenden.

— Mit dem 1. d. Mts. ist bei der **Eisenbahndirektion Berlin** eine **Eisenbahnschule** ins Leben getreten, deren besondere Aufsicht und Leitung dem Vorsitzenden und den Mitgliedern der Kommission für die Fachprüfung erster Klasse übertragen ist. Die Eisenbahnschule bezweckt, den Civilsupernumeraren und den im Vorbereitungsdienst befindlichen Anwärtern für die Stellungen der technischen Eisenbahnsekretäre und Betriebsingeniöre neben der praktischen Erlernung des Dienstes auch theoretisch eine möglichst umfassende Ausbildung zu geben und die Vorbereitung für die Prüfung zu erleichtern. Der Unterricht an der Eisenbahnschule findet an jedem Dienstag, Donnerstag und Sonnabend morgens von 8–10 Uhr in dem Unterrichtsraume auf dem Potsdamer Bahnhofe statt. Der Unterrichtskursus ist ein einjähriger.

Zur Theilnahme an dem Unterricht sind die Civilsupernumerare und die im Vorbereitungsdienst befindlichen Anwärter für die Stellungen der technischen Eisenbahnsekretäre und Betriebsingeniöre, die letzteren unter Befreiung von einigen Unterrichtsgegenständen, verpflichtet. Der Unterricht ist ein Theil des Dienstes. Keiner der zur Theilnahme verpflichteten Beamten darf diesem Dienst fern bleiben oder ihm entzogen werden. Die im äusseren Dienst beschäftigten Civilsupernumerare sind an den Tagen vor dem Unterricht nicht zum Nachtdienst heranzuziehen.

Solchen Beamten, welche sich für die Fachprüfung erster Klasse oder die Prüfungen zum Eisenbahnsekretär, Stationsvorsteher, Güterexpedienten oder Büroassistenten vorbereiten wollen oder sich zur Ablegung einer solchen Prüfung bereits gemeldet haben, soll auf Ansuchen gestattet werden, dem Unterricht als Hörer beizuwohnen, vorausgesetzt, dass die dienstlichen Interessen dies gestatten. Zur Erleichterung und als Anhalt für den Selbstunterricht hat jeder Theilnehmer am Unterricht ein Vortragsheft zu führen, in welches bezüglich jedes einzelnen Lehrstoffes das gesammte Quellenmaterial und die Kernpunkte des Vortrages in möglichst knapper Form einzutragen sind. Hierbei kann die Kurzschrift angewendet werden.

Dem sehr sorgfältig ausgearbeiteten, nicht weniger als 27 Unterrichtsgegenstände umfassenden und ebenso viel Lehrer aufführenden Stundenplan entnehmen wir, dass aus dem weiten Gebiete der Eisenbahnverwaltung kein Fach unvertreten ist. Das Lehramt ist überwiegend Eisenbahnsekretären übertragen. Ueber die Einrichtungen des Oberbaues, der Weichen, Stellwerke, Drehscheiben, Signalvorrichtungen und Betriebsmittel unterrichtet ein Bahnmeister I. Klasse. Ganz besonders eingehend behandelt sind in dem Lehrplan naturgemäss die Angelegenheiten des Etats-, Wirthschafts-, Rechnungs- und Kassenwesens. Daneben bilden aber auch die Grundzüge der Verfassung, die Stellung der Eisenbahnen im Staatswesen, die Grundzüge der Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten, die Wohlfahrtseinrichtungen, die Ordnung des Neubauwesens, der Personen- und Güterabfertigungsdienst, der Betriebs- und Fahrdienst, das gesammte Tarif- und Verkehrswesen, endlich auch die Grundzüge der Justizgesetze und das Gerichtswesen Gegenstände des Unterrichts.

Sicher wird die Einrichtung dieser Eisenbahnschule, welche mit der von uns s. Zt. gemeldeten Neuordnung des Prüfungswesens für die mittleren Eisenbahnbeamten in gewissem Zusammenhange steht, ein ausgezeichnetes Mittel zur Heranbildung eines trefflichen Eisenbahnpersonals sein.

— Die Jahrhundertwende ist nicht vorübergegangen, ohne dass mehrere **Eisenbahnunfälle** zu verzeichnen wären. Der Draht meldet:

Chemnitz, 31. Dezember. Amtlich wird gemeldet: Auf Bahnhof Pockau-Lengefeld fuhr heute Vormittag der Flöhaer Güterzug 5234 dem von Reitzenhain kommenden Personenzug 1311 in die Flanke, wobei vom Personenzug der Packmeisterwagen und ein Personenwagen und vom Güterzug die Maschine nebst Tender entgleisten. Ein Zugbeamter wurde anscheinend schwer und ein solcher sowie fünf Reisende wurden leicht verletzt. Der Materialschaden ist gering. Der Betrieb wurde aufrecht erhalten.

Frankfurt a/O., 1. Januar. Amtlich wird bekannt gemacht: Heute Vormittag 9 Uhr 57 Minuten stiess Schnellzug 3 von Berlin bei der Einfahrt in den Bahnhof Frankfurt a/O. bei dichtem Nebel auf eine in der Vorfahrt begriffene Reservemaschine. Von Reisenden sind sieben, ferner die Führer und Heizer beider Maschinen, Zugführer, Packmeister, drei Postbeamte ganz leicht verletzt. Beide Maschinen, Pack- und Postwagen sind stark beschädigt. Zug 3 fuhr mit 87 Minuten Verspätung weiter nach Breslau.

Strassburg i. E., 4. Januar. Amtlich wird gemeldet: Heute Nachmittag ist D-Zug 96 infolge falscher Weichenstellung auf den Schluss des Güterzuges 1238 in Bischweiler aufgefahren. Der letzte Wagen des Güterzuges war ein Kesselwagen mit Spiritus, der sofort in Brand gerieth und auch den Postwagen des D-Zuges in Brand setzte. Drei Postbeamte wurden hierbei getödtet, zwei Lokomotivbeamte und der Packmeister schwer verletzt. Verletzungen von Reisenden sind bis jetzt nicht zur Anzeige gekommen.

— Nach dem Geschäftsbericht der **Deutschen Speisewagengesellschaft** wurden im Laufe des am 30. September 1899 abgelaufenen Geschäftsjahres 11 Speisewagen neu beschafft, 6 weitere neu in Bestellung gegeben. Die Gesellschaft wird dann 27 Wagen besitzen, neu eingestellt wurden Speisewagen auf den Linien Frankfurt a. M.-Amsterdam, Frankfurt a. M.-Altona, Frankfurt a. M.-Basel, Altona-Köln. Ferner ist der Wirthschaftsbetrieb auf den Tagesschnellzügen zwischen Berlin und Altona übernommen. Vom 1. Januar ab soll ein Speisewagen in die Tagesschnellzüge Berlin-Stettin-Danzig eingelegt werden. Für diese Betriebe müssen den Staatsbahnverwaltungen 61 150 ℳ. jährlich Pacht gezahlt werden, wogegen die badischen Staatsbahnen u. a. keine Pacht verlangen, was dem finanziellen Erträgnisse wesentlich zu gute kommt. Dem vergrösserten Betriebe entsprach im abgelaufenen Geschäftsjahr der Umsatz an Speisen und Getränken, der nahezu das Dreifache des Vorjahres erreichte. Der erzielte Reingewinn stellt sich auf 161 472 ℳ. gegen 51 047 ℳ. im Vorjahre. Nach den Abschreibungen verbleiben 144 091 ℳ., von denen 50 000 ℳ. für 5 % Dividende, 20 000 ℳ. für 2 % Superdividende, 45 000 ℳ. für den Spezialreservefonds verwendet werden sollen.

— Zu einer erhebenden Feier gestaltete sich die **Weihnachtsfestlichkeit**, zu welcher sich die **Stettiner Staatseisenbahnbeamten und Arbeiter** am Abend des 23. Dezember v. J. in dem festlich geschmückten grossen Saale der Grünhof-Bockbrauerei vereinigt hatten. Zahlreich waren sie mit ihren Angehörigen erschienen, um noch einmal am Ende des scheidenden Jahrhunderts im Kreise der Berufsgenossen das Gefühl der

engen Zusammengehörigkeit zu bethätigen. Kein schönerer Anlass hierzu, als das Weihnachtsfest, das Fest der Nächstenliebe! Eisenbahndirektionspräsident Heinsius, die Mitglieder der Eisenbahndirektion und die Vorstände der Inspektionen waren mit ihren Angehörigen vollzählig vertreten. Dem von allen Anwesenden gesungenen Eingangschorale folgte die, echte Weihnachtsstimmung athmende Festrede des Schlosspredigers Laux, an die sich Vorträge der Kinder schlossen. Den schönsten Akt des Abends bildete die jetzt folgende Bescheerung einer grösseren Anzahl Kinder von Wittwen verstorbener Eisenbahnarbeiter, welche diesen neben nützlichen Sachen, wie Kleidungsstücken, Schuhen und Schulbedürfnissen auch im reichlichen Maasse Spielzeug, Nüsse und Kuchen brachte.

Fröhliche Feststimmung hatte Platz gegriffen, welche durch den Anblick der vielen mächtigen im Lichterglanze erstrahlenden Weihnachtsbäume und durch die von der Artilleriekapelle vorgetragenen Konzertstücke erhöht wurde. Der Verlauf der ganzen Feier war ein so vorzüglicher, dass alle Theilnehmer noch lange mit Befriedigung auf sie zurückdenken werden.

— **Jahrhundertfeier im Eisenbahnbeamtenverein zu Danzig.** Im Saale des Café Behrs am Olivaer Thor hatte der Danziger Eisenbahnbeamtenverein am 30. Dezember v. J. zur Feier des Jahrhundertwechsels einen Herrenabend veranstaltet, welcher nicht nur von den Vereinsmitgliedern, sondern auch von den zur Theilnahme eingeladenen Mitgliedern des Danziger Eisenbahnarbeitervereins zahlreich besucht war. Nachdem der Vereinsvorsitzende, Regierungsrath Flogerty, die Festtheilnehmer mit herzlichen Worten begrüsst und hierbei insbesondere der allseitigen Freude darüber Ausdruck gegeben hatte, dass Herr Präsident Greinert zum ersten Male im Verein anwesend sein könne, trank die Festversammlung auf das Wohl des Präsidenten, worauf dieser erwiderte, dass er gern schon bei der kürzlich erfolgten Gründung des Spar- und Vorschussvereins für die Bediensteten des Direktionsbezirks Danzig habe zugegen sein wollen, dass er hieran jedoch wegen Krankheit leider behindert worden sei. Er bringe dem Eisenbahnverein das lebhafteste Interesse entgegen und werde, gleichwie sein Amtsvorgänger, Herr Präsident Thomé, jederzeit bestrebt sein, die Interessen des Vereins und seiner Mitglieder zu fördern. Das von ihm ausgebrachte Hoch galt dem Präsidenten Thomé, jetzt in Frankfurt a. M. Als das erste allgemeine Lied „Stimmt an mit hellem hohen Klang" verklungen war, hielt der Herr Vorsitzende die der bedeutungsvollen Feier entsprechende, recht wirkungsvolle Festrede, welche in einem begeistert aufgenommenen Hoch auf Se. Majestät den Kaiser ausklang. Es folgten hierauf noch gemeinschaftliche Gesänge, Musik- und Einzelvorträge ernsten und heiteren Inhalts. Im Verlaufe des Abends gelangte ein Ergebenheitstelegramm an den Herrn Eisenbahnminister zur Absendung.

— Der **Verein deutscher Maschineningeniöre** hat für das Jahr 1900 als **Beuthaufgabe** den Entwurf zu einem Endbahnhof einer elektrisch zu betreibenden Fernbahn bezeichnet, welche zwei volkreiche Städte A und B verbindet und auf der Züge mit 200 km Stundengeschwindigkeit in schneller Zugfolge verkehren können. Wir übergehen die weiteren Einzelheiten der Anforderungen, über die das 1. Januarheft der „Glaser'schen Annalen" das Nähere enthält und bemerken nur, dass die Bearbeitung der Beuthaufgabe nicht nur, wie bisher schon in Preussen, sondern auch in Sachsen und Hessen als Prüfungsarbeit für die Baumeisterprüfung angenommen wird. Von besonderem Interesse sind die Bemerkungen, welche von einem Mitgliede des Preisausschusses, und zwar jedenfalls wohl vom Geh. Oberbaurath Wichert, in „Glaser's Annalen" an die Stellung dieser Aufgabe geknüpft werden.

„Die an der Spitze dieser Nummer abgedruckte Beuthaufgabe für das Jahr 1900 hat insofern ein besonderes Interesse, als sie sich an ein Problem lehnt, dessen Lösung dem neuen Jahrhundert vielleicht vorbehalten ist. Die Erbauung von Eisenbahnen, auf denen kurze Personenzüge in schneller Zugfolge mit sehr grosser Geschwindigkeit — 200 km und mehr in der Stunde — zwischen zwei weit von einander entfernten grossen Städten ohne Zwischenaufenthalte gefahren werden sollen, ist zunächst über die Erörterung in Zeitschriften und Broschüren nicht hinausgekommen. Man mag hierüber denken wie man will, man mag das Problem als thöricht und unnütz oder für ausführbar und erstrebenswerth erachten, es liegt einmal im Zuge der Zeit, ein aufgetauchtes Problem nicht eher verschwinden zu lassen, bis es gelöst oder seine Lösung als unmöglich nachgewiesen ist. Bis dahin wird noch viel Zeit, viel Studium, viele Versuche aufgewendet werden müssen, ganz abgesehen von den Schwierigkeiten, die dabei auch auf anderen als dem technischen Gebiete zu überwinden sein würden.

Durch die gewählte Beuthaufgabe will der Verein Deutscher Maschineningeniöre, ohne zu der Frage selbst irgendwie Stellung zu nehmen, anregend wirken, in der Annahme, dass jeder Beitrag, der die Beurtheilung des Problems fördert, von allgemeinem Werth ist. Selbstverständlich würde es nicht dem Charakter der Beuthaufgabe, deren Lösung vorzugsweise den Regierungsbauführern des Maschinenbaufaches obliegt, entsprechen, wenn Neuerungen oder Erfindungen verlangt würden. Es ist daher aus dem allgemeinen Problem eine engbegrenzte Aufgabe herausgeschnitten, deren Lösung konstruktiv unschwer auszuführen ist, immerhin für eine geschickte Disposition und Behandlung genügend freien Spielraum lässt.

Im Anschluss an diesen konstruktiven Theil der Aufgabe, den Entwurf eines Endbahnhofes mit seinen maschinellen Einrichtungen, werden noch einige überschlägliche Ermittelungen verlangt, die sich auf Anfahren und Anhalten eines Zuges unter Zugrundelegung einer normalen Geschwindigkeit von 200 km in der Stunde beziehen. Es könnte scheinen, als ob hiermit etwas Unmögliches verlangt würde, da ja derartige Zuggeschwindigkeiten bisher überhaupt noch nicht erreicht sind. Indessen kann es sich natürlich nicht um absolut richtige Werthe handeln, sondern um Gewinnung mehr oder weniger wahrscheinlicher Grundlagen unter Berücksichtigung der bisherigen Erfahrungen und Versuchsergebnisse bei Zuggeschwindigkeiten, die in Amerika thatsächlich bis auf 150 km in der Stunde gesteigert worden sind. Die Aufgabe liegt daher wesentlich im Zusammentragen und kritischen Sichten des in der Litteratur vorhandenen Materials und in dem Versuche, danach die für die überschläglichen Ermittelungen erforderlichen wahrscheinlichsten Annahmen über Zug- und Luftwiderstand, Bremswirkung usw. bei einer Zuggeschwindigkeit von 200 km in der Stunde rechnerisch zu begründen. Auch dieser Theil der Aufgabe bietet daher nach Ansicht des Preisrichterausschusses den Bewerbern ein reiches Feld der Bethätigung."

— **Personalnachrichten.** Der Regierungsrath Altmann, Mitglied der Eisenbahndirektion in Köln, ist zum Ober-Regierungsrath ernannt worden.

Es ist verliehen: dem Eisenbahndirektor Michalke unter Belassung in der Beschäftigung als Hilfsarbeiter in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion in Magdeburg und dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Maeltzer in Magdeburg die Stelle des Vorstandes der Betriebsinspektion 1 daselbst.

Versetzt sind: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Ortmanns, bisher in Paderborn, nach Osnabrück als Vorstand (auftrw.) der daselbst am 1. Januar 1900 neu errichteten Betriebsinspektion 3, sowie der Eisenbahnverkehrsinspektor Paul Schmidt, bisher in Cüstrin, als Vorstand der Verkehrsinspektion nach Kiel.

Zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren sind ernannt: die Regierungs-Baumeister Roth in Leipzig und Schwemann in Soltau.

Oesterreich-Ungarn.

— **Eisenbahnminister Dr. von Wittek Präsident des Klubs österreichischer Eisenbahnbeamten.** Die „Oesterr. Eisenbahnzeitung", das Organ des Klubs österreichischer Eisenbahnbeamten, bespricht in der Neujahrsnummer an leitender Stelle die für den genannten Klub sowie für den Eisenbahnbeamtenstand überaus bedeutungsvolle Thatsache, dass der Eisenbahnminister die in der Generalversammlung des Klubs vom 19. Dezember 1899 einstimmig vollzogene Wahl zum Präsidenten des Klubs angenommen habe (vergl. Nr. 100 Jahrg. 1899 d. Ztg.). Die Klubzeitung begrüsst den Minister als Klubpräsidenten in der, seiner hervorragenden Stellung und Persönlichkeit gebührenden Ergebenheit auf das freudigste mit ganz besonderer Genugthuung, indem sie in seinem, in Oesterreich ganz ungewöhnlichen Entschlusse, als aktiver Minister an die Spitze eines Vereins von Beamten aller Grade seines Ressorts zu treten, auch eine ganz ungewöhnliche Ehrung dieser Beamtenschaft im allgemeinen und des Klubs im besonderen erblickt. Der Minister habe hierdurch zu erkennen gegeben, dass er, ganz im Geiste modernster Anschauungen, sich als primus inter pares fühle, dem es zukomme, auch an der Spitze der Vereinigung der Eisenbahnbeamten zu stehen, in welcher sich alle Mitglieder, ohne Rücksicht auf Rang und Würde als gleichberechtigte Träger eines und desselben Zweckgedankens, der Pflege der Fachwissenschaften, würdiger Geselligkeit und insbesondere der Hebung des Standesbewusstseins fühlen, einer Vereinigung, welche es von jeher als ihre Hauptaufgabe erkannt hat, diesen Zwecken zu dienen und mit berechtigtem Stolze von sich sagen kann, zur Erreichung dieses Zieles mit Erfolg gewirkt zu haben.

— Mit der kaiserlichen Verordnung vom 27. Dezember 1899 wurde an Stelle des Finanzgesetzes für das Jahr 1899, welches mit Rücksicht auf die parlamentarischen Verhältnisse auf verfassungsmässigem Wege nicht zustande gekommen ist, eine **„Zusammenstellung der staatlichen Ausgaben und Einnahmen für das Jahr 1899“** verlautbart. Die Ansätze in dieser Zusammenstellung entsprechen jenen, welche in den im Dezember 1898 dem Abgeordnetenhause vorgelegten, jedoch unerledigt gebliebenen Staatsvoranschlag für das Jahr 1899 aufgenommen waren. Die Gesammtsumme der ordentlichen und ausserordentlichen Ausgaben im Ressort des Eisenbahnministeriums stellt sich auf 215 052 380 Kr., wovon auf den Staatsbahnbetrieb 176 775 960 Kr. entfallen. Die Bedeckung stellt sich auf 259 657 240 Kr., wovon auf den Staatsbahnbetrieb 254 748 720 Kr. entfallen.

Das geforderte Erforderniss für Investitionsausgaben im Eisenbahnressort beträgt 52 436 800 Kr., welchem Erforderniss eine Bedeckung von 2 867 820 Kr. gegenübersteht.

Gleichzeitig verlautbart das „Reichsgesetzblatt“ eine weitere kaiserliche Verordnung vom 27. Dezember 1899, betreffend die **Ermächtigung der Regierung zur Bestreitung des Staatsaufwandes** in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Juni 1900 für Rechnung der durch das Finanzgesetz für das Jahr 1900 festzustellenden Kredite sowie betreffend die Verwendung von verschiedenen Krediten, welche nur bis Ende 1899 bewilligt waren.

— **Die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen** betrugen im Monate November 1899 im Personenverkehre 2 067 488 fl., im Güterverkehre 7 709 434 fl., zusammen somit 9 776 922 fl. Befördert wurden 4 819 447 Reisende und 3 408 039 t Güter. Gegen den Monat November 1898 zeigt sich im Personenverkehre eine Zunahme der Einnahme um 195 682 fl., im Güterverkehre dagegen eine Verminderung derselben um 161 564 fl., wobei um 1 418 725 Reisende und 20 751 t Güter mehr als im gleichen Monate des Vorjahres befördert wurden. Auf der Wiener Stadtbahn betrugen die Einnahmen im Personenverkehre 150 347 fl. bei 1 805 451 beförderten Personen. Vom 1. Januar bis 30. November 1899 beziffern sich die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen insgesammt mit 102 961 120 fl. gegen 101 190 199 fl. aus dem gleichen Zeitabschnitte im Jahre 1898, daher sich für das Jahr 1899 eine Mehreinnahme von 1 770 921 fl. ergibt.

— **Regelung der Unfallversicherung zwischen dem Deutschen Reich und Oesterreich bezüglich der auf das Nachbargebiet übergreifenden Unternehmungen.** Wie das „Oesterr.-Ungarische Eisenbahnblatt“ mittheilt, schweben z. Zt. Verhandlungen zwischen Oesterreich und dem Deutschen Reiche wegen Regelung der Unfallversicherung rücksichtlich jener Unternehmungen, welche in das Gebiet des Nachbarstaates hinübergreifen, also insbesondere auch der Eisenbahnen und Binnenschifffahrtsunternehmungen. Hierbei handelt es sich fürs erste um Behebung der Unzukömmlichkeit, welche darin liegt, dass die Unternehmungen sowohl für die österreichische, als auch für die deutsche Unfallversicherung Beiträge zu leisten haben. Ueberdies aber ereignet es sich, dass die Arbeiter des österreichischen Unternehmens, wenn sie auf deutschem Gebiete von einem Unfalle betroffen werden, die Entschädigungsrente auf Grund des deutschen Unfallversicherungsgesetzes zugesprochen erhalten. Dieses ist aber für die Arbeiter in mehrfacher Hinsicht ungünstiger, als das österreichische. So erhält nach dem letzteren der verletzte Arbeiter in dem Falle, in welchem die Haftpflicht Anwendung zu finden hätte, eine Rente von 90 bis 120 % des Jahresverdienstes, während die Rente nach dem deutschen Gesetze ausnahmslos 66⅔ % beträgt.

Es soll nun zwischen den Regierungen vereinbart werden, dass der von einem Unfalle betroffene Arbeiter die Entschädigung nach dem Gesetze jenes Staates zu erhalten hat, in welchem das Unternehmen seinen Sitz hat. Ueberdies soll vereinbart werden, dass das Unternehmen auch in Ansehung des auf das Gebiet des anderen Staates übergreifenden Zweiges seine Beiträge nur an die Unfallversicherungsanstalt des Heimathlandes zu leisten hat.

— Mit Rücksicht auf den ausserordentlich gesteigerten Güterverkehr und den hierdurch hervorgerufenen Wagenmangel hatten sich die österreichischen Staatsbahnen im November 1899 bemüssigt gesehen, zu einer Herabsetzung der **Be- und Entladefrist** zu schreiten. Da im Vormonate der Wagenbedarf erheblich nachgelassen hat, sind vor kurzem auf dem ganzen Netze der Staatsbahnen wieder die gewöhnlichen Ladefristen in Kraft gesetzt worden.

— **Verbesserungen zur Hebung der Betriebssicherheit auf der österreichischen Südbahn.** Dieser Tage hat im Eisenbahnministerium unter Vorsitz des Eisenbahnministers eine Berathung stattgefunden, an welcher auch der Generalinspektor der österreichischsn Eisenbahnen theilnahm. Gegenstand war die Erörterung der Maassnahmen, die vom Standpunkte der Staatsaufsicht anlässlich der bedauerlichen Unfälle der letzten Zeit zur Hebung der Betriebssicherheit auf der Südbahn im Einvernehmen mit der gesellschaftlichen Verwaltung durchzuführen wären. Seitens der Generalinspektion sind in dieser Hinsicht eingehende Erhebungen im Zuge, deren Ergebniss für die durchzuführenden Vorsorgen von Belang sein wird.

Wie verlautet, dürfte die Regierung das Hauptgewicht zunächst auf eine entsprechende Vermehrung des Personals und auf eine Abkürzung der Dienstzeiten des Betriebspersonals, sowie andererseits auf gewisse Verbesserungen der Stationsanlagen legen. In letzterer Hinsicht kommt u. a. die Vermehrung der Nebengleise in Frage. Ein wichtiges Mittel zur Einführung der Betriebssicherheit bildet zweifellos die Erweiterung der Knotenstationen. Mit Rücksicht auf die ausserordentlichen Kosten solcher Erweiterungsbauten können jedoch dieselben selbstredend nur allmählich in Angriff genommen werden.

Wie die „Neue Freie Presse“ meldet, hat die Verwaltung der Südbahn bereits im August und September 1899 angesichts der grossen Verkehrshindernisse ein Programm für die Herstellung von Nebengleisen ausgearbeitet, und befindet sich die Ausführung dieser Projekte für das nächste Jahr schon in Vorbereitung. Die Projekte für die Anlage zweiter Gleise in den Strecken Blumau-Bozen, Waidbruck-Klausen und Franzensfeste-Grassstein, ferner für die Legung eines dritten Gleises von der Militärhaltestelle Franzensfeste zur Station sind bereits bewilligt. Der Umbau der Station Bruck an der Mur ist mit einem Kostenaufwand von 1 500 000 fl. vor zwei Jahren in Angriff genommen worden. Für den Umbau grösserer Stationen auf der Hauptlinie, so Wiener-Neustadt, Mürzzuschlag usw., werden gleichfalls Studien angestellt. Nach dem Abschlusse der Erhebungen der Generalinspektion wird vermuthlich ein genauer Plan der vorzunehmenden Umgestaltungen und Aufwendungen von der Regierung im Einvernehmen mit der Gesellschaft festgestellt werden. Dieser Plan dürfte sowohl die allerdringendsten als auch die einer ferneren Zukunft vorbehaltenen Maassnahmen umfassen.

— Wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, ist nunmehr der preussischen Regierung seitens der österreichischen eröffnet worden, dass die Sicherstellung der **Eisenbahnlinie Tannwald-Grünthal** im Wege der Konzessionirung erfolgen werde. Damit ist der in dem österreichisch-preussischen Staatsvertrage seitens der österreichischen Regierung übernommenen Verpflichtung Genüge gethan. Die Konzessionsertheilung für die Eisenbahnlinie Tannwald-Grünthal wird alsbald erfolgen.

— Mit 1. Januar d. J. ist in **Triest** auf Grund einer Vereinbarung zwischen der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung und der Südbahngesellschaft eine im Interesse des Publikums auf das lebhafteste zu begrüssende **Vereinfachung in der Abwickelung des Güterabfertigungsdienstes** eingetreten. Bisher bestanden sowohl in Triest Zollgebiet als in Triest Freihafen getrennte, räumlich weit von einander entfernte Abfertigungsstellen und Gütermagazine für die Staatsbahnen und die Sudbahn. Hieraus ergab sich für die Parteien, welche bei mehreren Abfertigungsstellen Güter aufzugeben oder abzunehmen hatten, ein erheblicher Zeitverlust. Nunmehr wurde die gesammte Güteraufgabe und Abgabe nach den entsprechend erweiterten Gütermagazinen am Triester Südbahnhof verlegt, und befinden sich daselbst auch die Amtsräume der Abfertigungsstelle der Staatseisenbahnverwaltung. Im Zusammenhange mit dieser Maassregel wurde die besondere Abfertigungsgebühr aufgelassen, welche bisher von den Parteien in dem Falle gezahlt werden musste, wenn Güter, welche nach den Wegleitungsvorschriften über die Linie Divacca-Herpelje nach Triest zu befördern sind, am Südbahnhof in Triest zur Aufgabe oder Abgabe gelangten.

— Die Betriebsergebnisse der **Pinzgauer Lokalbahn,** welche mit staatlicher Unterstützung hergestellt wurde und für deren Vorzugskapital das Land Salzburg die Garantie übernahm, haben sich ungünstig gestaltet. Angesichts dieser Sachlage wird, wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, seitens der Regierung eine Unterstützung der Pinzgauer Lokalbahn innerhalb der im Lokalbahngesetze vorgesehenen Grenzen in Erwägung gezogen, welche mittelbar auch dem garantirenden Lande zu statten käme. Voraussichtlich wird der Salzburger Landtag in die Lage kommen, sich in der bevorstehenden Tagung mit der Angelegenheit zu befassen.

— **Elektrische Bahn Trient-Malé.** Die technischen Studien, welche seitens der Organe der Staatseisenbahnverwaltung rücksichtlich des Projektes einer Lokalbahn von Trient über Lavis nach Malé gepflogen werden, dürften im Laufe des Winters zum Abschlusse gelangen. Sie werden die Linienführung sowie die Kosten klarstellen. An den Abschluss der Studien wird sich sodann die Prüfung der Frage, betreffend die

Beistellung und Sicherung der elektrischen Kraft anschliessen. Für das Bahnprojekt ist eine ausgiebige staatliche Unterstützung in Aussicht genommen.

— Wie Lemberger Blätter berichten, ist die für Anfang Dezember 1899 vereinbarte Fertigstellung der **Eisenbahn Rozwadow-Przeworsk** durch die Zahlungseinstellung der Unternehmer, welche den Bau der Theilstrecke Rudnik-Przeworsk übernommen hatten, verhindert worden.

— Die Anzahl der nach dem Sommerfahrplan 1899 an Werktagen in Verkehr gestandenen regelmässigen **Personenzüge** stellt sich in den wichtigsten Stationen der **Wiener Stadtbahn** und auf den Bahnhöfen der in Wien einmündenden Bahnen wie folgt: Hütteldorf-Hacking 556, Meidling-Hauptstrasse 448, Hauptzollamt 348, Heiligenstadt 326, Praterstern 280, Westbahnbahnhof 111, Südbahnhof 110, Franz Josefbahnhof 82, Staatsbahnhof 64, Wien-Aspanger Bahnhof 44, Nordwestbahnhof 41 und Nordbahnhof 37.

— Wie alljährlich hat der **Weihnachtsbescheerungs- und Ferienkolonienverein der Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen** auch anlässlich des diesjährigen Weihnachtsfestes sowohl in Wien als auch an anderen Orten im Bereiche der österreichischen Staatsbahnen Weihnachtsbescheerungen veranstaltet, bei welchen mehrere tausend Kinder unbemittelter Bediensteten der Staatsbahnen mit Winterkleidern, Lehrmitteln, Esswaaren u. dgl. beschenkt wurden. In Wien fand die vom genannten Vereine veranstaltete Feier am 20. Dezember 1899 in Anwesenheit des Eisenbahnministers statt und wurde hierbei die Bescheerung von 670 Kindern vorgenommen.

— **Betriebseröffnungen.** Am 21. Dezember 1899 wurde die Privatbahn Unterdrauburg-Wollan (36,9 km) und am 22. Dezember 1899 die Staatsbahnlinie Stryj-Chodorów (41,8 km) dem öffentlichen Verkehre übergeben. Der Betrieb beider Linien wird von der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung geführt.

Ferner ist im Laufe des Monats Dezember 1899 die den Biharer Lokalbahnen gehörige, im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen stehende Lokalbahn Szilágy-Somlyó-Margitta dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Die 47 km lange Bahn hat zum Theile den Charakter einer Gebirgsbahn und wurden auf ihr grössere Objekte, u. a. fünf grössere Brücken, ausgeführt. Trotz der ungünstigen Witterungsverhältnisse und der durch Hochwasser verursachten grossen Hindernisse wurde der Bau der Bahn in verhältnissmässig kurzer Zeit in tadelloser Weise ausgeführt.

— Der Gesetzentwurf über die **Revision des ungarischen Vizinalbahngesetzes** ist, wie verlautet, im Handelsministerium bereits fertiggestellt und dürfte der ungarische Handelsminister die Gesetzvorlage bereits in nächster Zeit dem Abgeordnetenhause unterbreiten.

— **Personalnachrichten.** In der letzten Zeit sind zwei überaus verdiente ungarische Eisenbahnfachmänner gestorben und zwar der pensionirte Generalinspektor der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, königlicher **Rath** Bexheft und der Generalinspektor der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Rindskopf. Ersterer war seit 1889 technischer Generalinspektor und Budapester Direktionsmitglied der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft. Anlässlich der im Jahre 1891 erfolgten Verstaatlichung der ungarischen Linien der Staatseisenbahngesellschaft trat Bexheft in den Ruhestand. Zu wiederholten Malen war er Abtheilungspräsident im ungarischen Ingeniör- und Architektenverein. Rindskopf war viele Jahre als Vorstand der kommerziellen Abtheilung bei der Generaldirektion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Im Stande des Eisenbahnministeriums wurde der mit dem Titel und Charakter eines Sektionschefs ausgezeichnete Ministerialrath Dr. Haberer, Vorstand der Sektion für administrative und juridische Angelegenheiten, zum wirklichen Sektionschef, und der Sektionsrath v. Leber zum Ministerialrath ernannt.

Vereinsausland.

— **Ueber Unfälle beim Bau der Jungfraubahn infolge von Lawinenstürzen** berichtet eine Korrespondenz der „N. Zürch. Ztg." folgendes: Am Eigergletscher herrschte in den letzten Wochen wunderschönes Wetter. Was im letzten Jahre um diese Zeit unmöglich war, das vermochte man heuer; bis gegen Weihnachten die fast schneefreie Linie bis zur Station Scheidegg herunter zu befahren. Trotzdem war die Kälte sehr empfindlich; das Thermometer zeigte — 26 Grad Celsius und sogar zu Mittag noch — 20 Grad Celsius. In der Nacht vom 13. auf den 14. Dezember 1899 stieg die Temperatur auf — 8 Grad Celsius, ein Kältegrad, der in der trockenen Hochgebirgsluft durchaus nicht belästigt.

Sonnabend, den 23. Dezember 1899 nachmittags, stürzten eine Anzahl grosser Eigerlawinen die Rothstockschlucht hinunter, in die der oberste Seitenstollen für die Förderung des Ausbruchsmaterials mündet. Auf der Plattform der Schutthalde vor dem Stollenmundloch war ein Arbeiter damit beschäftigt, für die elektrische Schneeschmelze Schnee zu schaufeln, als plötzlich die erste Lawine herabstürzte. Durch das Getöse auf sie aufmerksam gemacht, stürzten einige Beamte und Arbeiter durch den Seitenstollen ins Freie, sahen aber, dass der Schneeschmelzer, der unverheirathete 27 jährige Giacomo Poli, verschwunden war, mit ihm verschiedene Schienen des Rollgleises, ein Rollwagen, mehrere Hebeisen, Schaufeln, Pickel usw. Vermuthlich suchte sich der Mann beim Kommen der Lawine in seiner Angst anstatt in den sicheren Stollen, nach einer anderen Richtung hin zu retten, wurde von dem gewaltigen Sturzschnee erfasst und in die Tiefe hinabgezogen. Während man noch daran arbeitete, den Schnee nach dem Vermissten zu durchsuchen, donnerte eine zweite Lawine vom Eiger in die Rothstockschlucht hinunter. Noch konnte der die Arbeit leitende Ingeniör die Mannschaft rechtzeitig in den Stollen zurückeilen lassen, einer der Leute aber wurde — 3 m vor der Stollenendung, wie sich nachher herausstellte — von der Lawine verschüttet. Abermals begannen die Rettungsarbeiten, und nach anderthalb Stunden gelang es, den Verunglückten unversehrt aus dem Schnee herauszugraben. Nun begann man abermals nach dem vermissten Schneeschmelzer zu suchen, aber eine dritte, viel grössere Lawine trieb die Rettungsmannschaft, die nur mit Mühe der Todesgefahr entrinnen konnte, in den Seitenstollen zurück, dessen Oeffnung nun von der Lawine verschüttet wurde. Diese Lawine nahm auch die Schutthalde mit in die Schlucht hinab. Die Bergungsarbeiten bezüglich Poli, die mit grossem Muth unternommen wurden, blieben erfolglos und mussten aufgegeben werden. Er wird wohl unter den gewaltigen Schnee- und Gesteinsmassen nie wieder hervorgeholt werden können.

— Nach einer Drahtmeldung aus Mailand vom 3. d. Mts. an die „Voss. Ztg." ist des andauernden grossen Wagenmangels wegen auf der **italienischen Mittelmeerbahn die Frachtgutannahme** auf zahlreichen piemontesischen Stationen für mehrere Tage **eingestellt.**

— **Eisenbahnunfall bei Perth (Schottland).** Ein Eisenbahnzug, der am 2. d. Mts. 225 Mann Hochländer nach Southampton zur Einschiffung nach Südafrika beförderte, rannte auf dem Bahnhof von Blackford gegen die Puffer des Bahnsteiges. Durch den Aprall wurden zwei Wagen in einander geschoben, wobei 12 Mann verletzt wurden.

— Seit 1./13. Dezember 1899 ist die **Schmalspurbahn Ochotschewka** (Station an der Theilstrecke Kursk-Woronesh)-**Kolpny**, wie die amtliche „Handels- und Industriezeitung" bekannt gibt, in den direkten Verkehr mit dem ganzen Eisenbahnnetz eingeschlossen. Die Zweigbahn gehört der Gesellschaft der Moskau-Kiew-Woronesher Eisenbahn.

— **Die transkaukasische Eisenbahn** ist jetzt mittelst der Linie von Baladshary (letzte Station vor Baku) über Derbent nach Petrowsk, das Anschluss an die Wladikawkas Bahn hat, mit dem allgemeinen russischen Eisenbahnnetz und folglich auch mit westeuropäischen Bahnen verbunden. Die neue Linie ist von grosser Bedeutung für die Orte, die sie durchschneidet, wie z. B. für den Kubaner und Derbenter Kreis, deren verschiedenartige landwirthschaftliche Erzeugnisse und Bodenreichthümer, namentlich das vorzügliche Naphta, nunmehr leicht auf den Markt gebracht werden können. In kurzer Zeit soll Transkaukasien sogar durch neue Eisenbahnen mit den Grenzländern verbunden werden. Es wurde die Anordnung getroffen, topographische Untersuchungen anzustellen für neue Bahnlinien in der Richtung nach Rescht (Persien), Täbris und noch nach anderen Punkten. Die Untersuchungen werden binnen Jahresfrist abgeschlossen.

— **Zugvermehrungen auf der sibirischen Bahn.** Die sibirischen Züge, die jeden Sonnabend von Moskau abgefertigt werden, sind so stark überfüllt, dass beabsichtigt wird, binnen kurzem noch zwei oder drei Züge in der Woche einzustellen. Die Züge gehen gegenwärtig bis Irkutsk und befinden sich neun Tage unterwegs. Im Sommer nächsten Jahres soll der Verkehr bis nach Kurgan ausgedehnt werden. Die Petersburger Mittheilung bringt aber keine Nachricht darüber, ob die einzustellenden ferneren Züge, gleich den bereits im Verkehr befindlichen, auch als Luxuszüge mit Durchgangswagen und manchen anderen Bequemlichkeiten ausgestattet werden sollen, oder ob sie nur nach Art der sonst verkehrenden Personenzüge

mit Schlafeinrichtung usw. ausgerüstet sein werden. Von Personen, die auf der sibirischen Bahn die vorbezeichneten Luxuswagen benutzt haben, werden die gebotenen Bequemlichkeiten, wie Speisewagen, Leseraum, Turnsaal usw. sehr gerühmt, weil sie dem Reisenden die Möglichkeit gewähren, sich auf der langen Fahrt ein wenig körperliche Bewegung zu machen.

— Nachdem im Juni 1899 der zweite Theil der **Transbaikallinie der grossen sibirischen Eisenbahn**, von Tschita bis Ssretensk, verkehrsfertig geworden, ist nun vor kurzem auch auf der ersten Theilstrecke dieser Linie, zwischen der Station Myssowskaja (am östlichen Ufer des Baikalsees) und Tschita, der Betrieb eröffnet worden. Dieser Umstand berechtigt zu der Hoffnung, dass es im Sommer dieser Jahres möglich sein wird, eine direkte Verkehrsverbindung zwischen allen Stationen des russischen Eisenbahnnetzes und Wladiwostok herzustellen. Der Bahnverkehr wird natürlich beim Baikalsee, den man übersetzen muss, und bei Ssretensk durch andere Verkehrsmittel unterbrochen werden; über den Baikalsee werden die Eisenbahnzüge mittelst eines grossen Prahms befördert und von Ssretensk bis Chabarowsk muss die Weiterbeförderung mittelst Dampfer auf der Schilka und dem Amur erfolgen. Von Chabarowsk kann die Reise wieder mit dem Bahnzug bis Wladiwostok fortgehen.

— Ueber die Bildung eines fast ungeheuerlichen **Eisenbahnringes in den Vereinigten Staaten von Nordamerika** wird dem „B. B.-C.“ aus Newyork geschrieben:

Seit mehreren Monaten war es in unsern Finanz- und Eisenbahninteressentenkreisen kein Geheimniss mehr, dass eine Vereinigung der mächtigsten Eisenbahninteressenten des Ostens der Vereinigten Staaten in Bildung begriffen sei, als deren Endzweck ein inniges Handinhandgehen zum Zweck der Regulirung der Eisenbahnraten östlich vom Mississippi angegeben wurde. Diese Vereinigung ist nach einer vor zwei Tagen im hiesigen „Newyork Commercial“ erschienenen und in keiner Weise dementirten Meldung thatsächlich durchgeführt und bedeutet die grösste Vereinigung von Eisenbahninteressen, welche die Welt bisher gesehen hat. Alle bedeutenden Bahnen östlich vom Mississippi sind in der Hand eines Syndikats Newyorker Kapitalisten; demselben gehören an: die Vanderbilts, die Rockefellers, J. P. Morgan, J. A. Cassat (Präsident der Pennsylvaniabahn), George F. Baker und August Belmont. Die betreffenden Bahnen sind: die Newyork Central, Pennsylvania, Erie, Baltimore and Ohio, Chesapeake and Ohio, Southern Pacific, Louisville and Nashville, Newyork, Newhaven and Hartford, Cleveland, Cincinnati, Chicago and St. Louis (big four) nebst allen Zweiglinien, ferner die wichtigsten Anthracitkohlenbahnen, nämlich die Lehigh Valley, Philadelphia and Reading, Central of Newjersey, Delaware, Lackawanna and Western, Newyork, Susquehanna and Western, Delaware and Hudson. Das Gesammtkapital dieser Bahnen übersteigt eine Billion (Anm. d. Schriftl. soll wohl heissen: Milliarde) Dollars. Eine förmliche Konsolidirung ist nicht geplant, da man einer solchen gegenüber eine faktiöse Gesetzgebung und feindselige Haltung der Arbeiterschaft fürchtet, aber die Ratenpolitik wird in strengster Einheitlichkeit durchgeführt werden: kein Ratenkrieg mehr, keine Ermässigungen, „zeitgemässe“ Erhöhungen. An dieser ungeheueren Transaktion wurde seit zwei Jahren gearbeitet; das schwerste Stück derselben war der nach und nach in den letzten Monaten durchgeführte Ankauf des grössten Theiles der Aktien der Baltimore und Ohiobahn.

Allgemeines.

— **Gepanzerte Eisenbahnzüge.** Der im Verlag der k. und k. Hofbuchhandlung Karl Prochaska (Wien, Teschen, Leipzig) erscheinenden vortrefflichen Monatsschrift „Die Reform“*) entnehmen wir einige Mittheilungen über Panzerzüge, die in dem zur Zeit tobenden Kriege, den die englische Grossmacht dem Boerenvölklein verkündet hat, anfangs eine bedeutende Rolle zu spielen schienen und daher die Aufmerksamkeit in besonderem Maasse auf sich lenkten. Derartige Züge sind übrigens bereits früher von den Engländern gegen die Mahdisten und andere halbcivilisirte und wilde Völkerschaften als Kampfmittel verwendet worden. Bei den gegen die Boeren verwendeten Zügen ist die Maschine, besonders deren Triebwerk, durch starke Stahlplatten, die nur von Geschossen gezogener Geschütze durchbohrt werden können, geschützt, ebenso sind die an die Maschine gehängten gewöhnlichen Güterwagen an den beiden Langseiten mit dichten Panzern ausgekleidet, die oben nur einen schmalen Spalt frei lassen, durch den die in den Wagen aufgestellten Schützen die Läufe der Gewehre stecken. Maschinenführer und Heizer befinden sich in gepanzertem Verschlage und erhalten ihre Weisungen vom Zugführer durch elektrische Glockensignale.

Eine solche fahrende Festung hat auf den ersten Blick viel Bestechendes. Doch darf ihr Werth nicht überschätzt werden. Gelingt es dem Feinde, die Schienen aufzureissen und so die Bewegung nach beiden Seiten zu hemmen, so ist die Gefahr abgewendet, wenn sich der Angegriffene in der Ueberzahl befindet. Dann genügt eine Kanone, um die im Zuge Blockirten zur Uebergabe zu zwingen. Thatsächlich haben denn auch die Engländer über wesentliche Erfolge mit ihren Panzerzügen nicht berichten können.

In allerneuester Zeit geht die englische Regierung daran, auch gepanzerte Automobilen für Kriegszwecke zu bauen, und zwar einen „Motor Scout“, einen „Motor car“ und einen Eisenbahninspektionswagen. Der erste vierrädrige Wagen soll Kundschafterzwecken dienen. Er hat einen Benzinmotor von 1½ PS, der 18 englische Meilen zurücklegen kann; der Benzinvorrath reicht für eine Fahrt von 120 englischen Meilen aus. Der Wagen kann zwei Personen oder eine Person und ein leichtes Maximgeschütz tragen. In einem unter dem Sitz angebrachten Kasten befindet sich Raum für 1000 Schuss für das Maximgeschütz. Der Kriegsmotorwagen ist mit Stahlpanzerplatten umgeben und besitzt vorn und hinten einen Rammsporn. Die Geschützausrüstung besteht aus zwei schnellfeuernden Maximgeschützen und zwei sich drehenden Thürmen. Gesteuert wird der Wagen vermittelst Spiegel; die Mannschaft braucht sich also nicht ausserhalb des Stahlpanzers zu zeigen. Ein elektrischer Scheinwerfer ist ebenfalls vorgesehen. Die Dynamomaschine wird von einer Treibmaschine, welche 16 PS entwickelt, bewegt. Die Radreifen sind so stark, dass der Wagen selbst über schlechte Strassen mit geringer Erschütterung fahren kann. Der Inspektionswagen ist vollständig mit Panzerplatten umgeben und führt ein Maximgeschütz. Alle drei Fahrzeuge werden von der Firma Vickers Sons and Maxim gebaut.

— **Eine elektrische Strassenbahn mit Kontaktleitung.** In Wien sollen Versuche mit einer elektrischen Strassenbahn gemacht werden, bei welcher ein in verschiedenen Einzelheiten dem Dr. Hillischer patentirtes Kontaktsystem der in Nr. 53 Jahrg. 1899 d. Ztg. eingehender beschriebenen Art zur Anwendung kommen wird. Dr. Hillischer lässt nunmehr, wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, mit Genehmigung des Stadtrathes auf dem Platze, der für die Anstellung der Versuche bewilligt wurde, einen Holzbau aufführen, der, im Falle die Versuche ein befriedigendes Ergebniss liefern sollten, den Bahnhof und Ausgangspunkt der sodann weiter zu führenden Bahn bilden soll. Das System besteht bekanntlich im wesentlichen darin, dass zwischen den Schienen in kurzen Abständen in den Strassenboden eiserne Gehäuse eingefügt werden, die in ihrem Innern einen Magnet bergen, während an der oberen Fläche ein Knopf in der Höhe eines Centimeters hervorragt. Die ganze Vorrichtung reicht nicht über den Strassenboden hinaus. Ein unter dem Wagen angebrachtes Kupferband schleift bei der Fahrt über den Knopf, letzterer zieht den Magnet an und dadurch wird der elektrische Strom in den Wagen übergeleitet. Hört der Kontakt beim Weiterfahren des Wagens auf, so wird auch sofort der Strom unterbrochen. Da die Hillischer'sche Anordnung mit der in Nr. 53 Jahrg. 1899 d. Ztg. beschriebenen im wesentlichen übereinstimmt, wolle man dort das Nähere nachlesen. Die Versuche dürften in allernächster Zeit beginnen.

— Im abgelaufenen Jahre wurden bei den bayerischen Staatseisenbahnen **Versuche mit einer für Acetylenbeleuchtung eingerichteten Mastsignallaterne** der Firma Kolb in Nürnberg vorgenommen, die bisher zu einem zufriedenstellenden Ergebniss führten. Die stark leuchtende Flamme brannte über 18 Stunden lang, ohne während dieser Zeit ein Nachfüllen von Wasser oder Carbid oder eine sonstige Bedienung zu erfordern. Der Zutritt von Wasser zum Calciumcarbid regulirt sich selbstthätig, wobei eine zu rasche Entwickelung von Gas unschädlich gemacht wird. Wie die Versuche bei einer Kälte bis zu 17° R. ergaben, wird durch die Gasentwickelung so viel Wärme erzeugt, dass ein Einfrieren des Wassers besonders während des

*) Von der ausgezeichneten Veröffentlichung, die unter der Schriftleitung von Hermann Strach in reich illustrirten und trefflich ausgestatteten Heften erscheint, liegen bis jetzt drei Lieferungen vor. Die Zeitschrift beschäftigt sich in gemeinverständlich geschriebenen Aufsätzen mit den Fortschritten im Verkehrswesen der Kulturvölker, neuen Erfindungen und Erfahrungen in der Technik und im Betriebe. Jede Lieferung kostet 1 ℳ (= 60 kr.).

Brennens der Flamme nicht zu befürchten ist. Das Füllen, Reinigen sowie die übrige Handhabung der Laterne ist durch jedermann leicht zu bethätigen, weshalb nach Vornahme einiger, gelegentlich der Versuche als nothwendig befundener geringer Abänderungen einer praktischen Erprobung in grösserem Umfang nichts im Wege steht.

— Am Kanal von Charleroi fanden kürzlich die ersten Versuche in Belgien von **Schiffszügen mittelst elektrischen Lokomotiven** statt und fielen nach einem im „Handelsmuseum" abgedruckten österreichisch-ungarischen Konsulatsberichte zur vollsten Befriedigung der maassgebenden Kreise aus. Am gewöhnlichen Treppelwege, also nicht auf Schienen, laufen kleine Lokomotiven, die das Schiff wie beim gewöhnlichen Schiffszuge mit Tauen vorwärts ziehen. Die Lokomotive wird durch eine Dynamomaschine vorwärts bewegt, die von einer längs des Weges laufenden dreidrahtigen Leitung den elektrischen Strom erhält; durch das Gewicht der auf sehr breiten Rädern ruhenden Lokomotive wird die zur Fortbewegung nöthige Reibung erzeugt, die genügend stark ist, um die Maschine den schlechten Weg der Versuchsstrecke, der stückweise schlecht gepflastert, stückweise durch Regen erweicht war und einige Steigungen aufwies, bequem, mit einem 70 t schweren Schiffe im Schlepptau, bewältigen zu lassen. Auch das Schleppen durch die Schleusen und Brücken wurde durch die Maschine nicht nur gerade so gut wie durch Pferde verrichtet; es ging sogar mit der zwei- und selbst dreifachen Geschwindigkeit. In dieser Zeitersparniss erblickt die belgische Binnenschiffahrt ihre Rettung aus der Noth, da sie ihre Schiffe zwei- und dreimal mehr auszunutzen imstande ist. Bekanntlich hat sich in Brüssel vor Jahresfrist die Compagnie de la traction électrique gebildet, welches dieses neue Verkehrsmittel ausbeuten wird.

— Ein eigenartiger **Unglücksfall infolge der Kälte** ist einem **Eisenbahnschaffner** auf der Strecke von Stumsdorf nach Köthen in Anhalt widerfahren. Der Mann war, wie der „Hamb. Corresp." mittheilt, am Schlusse des Zuges mit der Anbringung der Zugschlusssignale beschäftigt, als das Signal zur Abfahrt des Zuges gegeben wurde und dieser sich in Bewegung setzte. Um nicht zurückzubleiben, sprang der pflichttreue Beamte auf den Seitentritt eines Güterwagens, klammerte sich krampfhaft an einen eisernen Griff und durchfuhr so die obenbezeichnete Strecke. Dem Bedauernswerthen erstarrten infolgedessen die Hände und die Arme völlig. Bei der Ankunft in Köthen waren die beiden Hände erfroren und bereits schneeweiss. Nur mit Mühe konnten dieselben von dem eisernen Griffe, an dem sie festgefroren waren, gelöst werden. Der Schaffner musste sofort in das Krankenhaus übergeführt werden.

— **Winden für Bahnmeister, Wagenrevisoren usw.** Bei Montirungen, auch bei der Bearbeitung schwerer Maschinentheile auf Drehbänken und Hobelmaschinen usw., macht sich das Bedürfniss besonders fühlbar, schwere Arbeitsstücke schnell und sicher ausrichten, festlegen oder auch um ein Geringes verschieben zu können. Für diese Zwecke wird eine kleine, kräftig wirkende, teleskopförmig gestaltete Winde empfohlen, die von der Firma M. H. Thofehrn in Hannover hergestellt und vertrieben wird. Die Firma empfiehlt sie insbesondere für den Wanderdienst der Wagenrevisoren, Bahnmeister und Montöre und weist darauf hin, dass Arbeiten, z. B. an den Eisenbahnwagen oder beim Ausrichten von Weichen, bei denen sonst eine Anzahl Hilfskräfte erforderlich sind, sich mit dieser kleinen sogenannten Teleskopwinde leicht durch einen Mann ausführen lassen. Auch für die technischen Zugbediensteten (Wagenwärter) wird die Winde als ein besonders nützliches Werkzeug empfohlen, um die während des Betriebes auftretenden kleineren Schäden an den Eisenbahnwagen, besonders die an den Federn häufig auftretenden Schäden während des Aufenthaltes der Züge auf den Stationen schnell beseitigen zu können.

— Die „Zeitschr. d. Oesterr. Ingen.- u. Archit.-Vereins" veröffentlicht einen Bericht über die **Festsitzung,** welche aus Anlass der **Feier des 25 jährigen Bestandes der Maschineningeniörfachgruppe** am **7. Dezember v. J. in Wien** stattgefunden hat. Dem vom Hofrath Prof. v. Radinger gehaltenen Festvortrage über das Schaffen des Maschineningeniörs entnehmen wir folgende malerische Schilderung:

„Denken wir, wir stünden in einem weiten Gebirgsthal, ich denke an den Strandweg in Zell am See. Friedlich glänzt das blaue Wasser und spiegelt die schöngeformten Berge mit ihren schneegekrönten Häuptern, und ein wegesmüder, rauher Mann schreitet vor uns, der uns die Pfahlbürgerzeit in Erinnerung ruft. Denn damals war die Landschaft so wie heute, und an der Rauchsäule, die dort zu Himmel steigt, bäckt etwa sein Weib an der das Thal sperrenden Felswand das Baumrindenbrot. Doch was ist das, die Rauchsäule wächst und kommt mit einer Geschwindigkeit näher, die den Vogelflug überholt? Und ein riesiges Etwas kommt mit Donnergang auf dem Eisenschienenweg nahe, den wir jetzt erst gewahren. Und eine fürchterliche Macht tost mit unermesslicher Wucht klirrend über die bebende Erde, doch ehe wir nur unsere Sinne sammeln, ist alles verschwunden und verweht. Nur das tausendpferdige Schnauben klingt noch in unserem Ohr, und nur dunkel scheint es uns, als ob wohlgekleidete fröhliche Menschen in einem Speisewagen gesessen hätten, der mit durch die Landschaft dahinflog. Jetzt erkennen wir erst, dass die Felswand durchbrochen ist und der Lokomotive die Strasse öffnen musste, auf der sie wie ein Sieger einherzieht. Würde sich ihr ein gigantisches Vorweltsthier, würden sich ihr tausend Menschenhelden entgegenstemmen, so würde dennoch deren Kraft gebrochen werden, wie ein Reis vom Sturme. Und die Güter der Erde schleppt sie willig über die Gebirge und die meilenweiten Ebenen, mehr als eine Sintfluth es je gethan. Und eines ruhigen Mannes erinnern wir uns noch, der auf der Maschine stand und mit klugem Auge und sicherer Hand den Riesen überwachte. Und ein anderer Mann steht dort am Wechsel der Abzweiggleise, der mit gespannten Sinnen und erprobter Treue seines Dienstes waltet. Aber höher hinauf schweift unser Blick, in die Zimmer der Bahnverwaltung, und endlich, nachdem er die Werkstätte durchmaass, wo die Maschine gebaut wurde, zu höchst in den Studirraum des Ingeniörs. Welche Summe von Geist und Thatkraft (Intelligenz und Energie würden andere sagen) und vor allem Gewissenhaftigkeit, welche herrliche Treue begegnet uns allüberall! Vom Weichenwärter an bis zum hohen Ingeniör ist die Treue in Erfüllung der übernommenen Pflicht die Bedingung für den Bestand. Mit dem weiten Blicke eines höchstbegabten Mannes und einem durch langjährige ideale und wissenschaftliche Studien zur Erkenntniss der Wahrheit abgeklärten, allumfassenden Geist muss der Plan der Maschine erwogen und entworfen werden, und in Treue muss jedes ihrer 1000 Glieder berechnet und bemessen, geschmiedet und gedreht und auf $^1/_{100}$ mm genau rund geschliffen und gepasst und dann dauernd geölt und überwacht werden, denn das Ganze stürzt zusammen, falls ein einziger Bolzen versagt. Und welche Riesenkräfte (das Wort ist zu schwach) schwingen sich da in klug geregeltem Spiele! 20000 kg rechts, 20000 kg links greifen, viermal in der Sekunde ziehend, viermal in der Sekunde drückend, also achtmal in jeder Sekunde wechselnd, treibend aufs rollende Radpaar, welches der Volksgeist mit Adlerflügeln (das Bild ist kindlich) darstellt."

— Ueber die Einrichtung eines **regelmässigen Seeschiffsdienstes zwischen Paris und London** schreibt das „Journal des Transports" folgendes:

„Das kostspielige Projekt ‚Paris-Seehafen' ist häufig von uns bekämpft worden, weil uns die Vertiefungsarbeiten der Seine, welche ihr zwischen Paris und Rouen eine Wassertiefe von 3,20 m gaben, für einen Schifffahrtsverkehr ohne Umladung vollkommen zu genügen schienen. Die Engländer haben auch nicht gezögert, von Zeit zu Zeit Dampfer mit geringem Tiefgang bis Paris zu schicken.

Zu unserer Freude erfahren wir nun, dass eine Anzahl unserer Mitbürger soeben die ‚Compagnie maritime de la Seine' gegründet haben, eine Gesellschaft, welche einen regelmässigen Dienst für Waarentransport ohne Umladung zwischen Paris und London auf der Seine und Themse einrichten will.

Die Urheber dieses schon in voller Ausführung begriffenen interessanten Projektes nehmen mit Recht an, dass auf sie ein erheblicher Theil des gesammten Handelsverkehrs zwischen Paris und London sowohl der Ausfuhr wie der Einfuhr, eines Handelsverkehrs, der sich im letzten Betriebsjahre auf 1500000 t belief, fallen wird. Sie beabsichtigen dafür fünf Dampfer einzustellen, deren jeder eine Länge von 52 m, eine äussere Breite von 7,30 m und eine Tragfähigkeit von 500 t, ungerechnet die Last der Kohlen, haben wird.

Diese Schiffe, deren grösste Wassertauchung 3 m betragen wird, erhalten zwei Schrauben, zwei Verbundmaschinen, davon jede eine Kraft von 300 PS entwickeln kann und legen 9—10 Seemeilen in der Stunde zurück. Sie fahren wöchentlich zwischen Paris und London nach jeder Richtung zweimal ab und legen die 398 Seemeilen = rund 716 km lange Strecke in 72 Stunden zurück mit einem sechsstündigen Aufenthalt in Rouen.

Wir glauben, dass die ‚Compagnie maritime de la Seine' gute Ergebnisse erzielen wird, da sie alle Anzeichen eines ernsthaften Unternehmens und eines vernünftigen Betriebes aufweist.

Die Schiffe der bis jetzt bestehenden 11 Schifffahrtslinien für den französisch-englischen Handelsverkehr fahren mit einer einzigen Ausnahme alle von französischen Küstenhäfen ab; die Waaren, die aus Paris und aus dem Innern Frankreichs kommen, bedürfen also stets einer ganzen Reihe von Umladungen. Da die ‚Compagnie' in Paris ein- und ausladet, vermeidet sie diese immerhin kostspieligen Umladungen und bietet den Speditören einen grossen Vortheil."

Rechtsprechung.

Einfluss der Wiederverheirathung auf die wegen Todes des Ehemannes der Ehefrau gewährte Rente.

Durch Urtheil des Landgerichts in Mülhausen i/E. vom 2. Juni 1896 war die dortige Strassenbahngesellschaft zur Zahlung einer lebenslänglichen Rente von 400 ℳ. an die Wittwe D. sowie einer solchen von je 100 ℳ. an deren Kinder erster Ehe bis zu deren 18. Lebensjahre verurtheilt, weil deren Ehemann durch Verschulden der Strassenbahn getödtet worden war. Der Rentenberechnung lag die Erwägung zu Grunde, dass der getödtete Ernährer der Familie durch den eifrigen Betrieb seiner Landwirthschaft jährlich mindestens 1 100 ℳ. erübrigte, wovon nach Abzug von 300 ℳ. für seine persönlichen Bedürfnisse 800 ℳ. der Familie zu gute kämen.

Nachdem sich die Wittwe D. nach Rechtskraft dieses Urtheils am 25. Februar 1898 zum dritten Male verheirathet hatte, erhob die Strassenbahngesellschaft auf Grund des § 7 Abs. 2 des Reichshaftpflichtgesetzes sowie des Art. 1383 des code civil Klage auf Aufhebung des vorstehenden Rentenurtheils mit der Begründung, die Wiedererlangung des Familienhauptes und Ernährers enthalte eine wesentliche Aenderung der Verhältnisse und stelle die Vermögenslage vor dem Unglücksfalle wieder her. Zudem wird die Rechtmässigkeit der den Kindern erster Ehe zugesprochenen Rente bestritten. Das Landgericht vermochte sich dieser Auffassung nicht anzuschliessen und wies die neue Klage durch Urtheil vom 24. Januar 1899 ab.

Dieses Urtheil ist durch diejenigen des Oberlandesgerichts in Colmar vom 5. Juni und 17. Oktober 1899 aufgehoben und die Aenderung des Rentenurtheils dahin ausgesprochen, dass die Rentenansprüche aller Betheiligten um $^1/_4$ gekürzt werden. Zur Begründung wird folgendes ausgeführt:

Die Einrede der Rechtskraft gegenüber dem Rentenurtheile ist schon von dem angefochtenen Urtheile als nicht begründet erklärt worden und dieser Entscheidung ist beizutreten. Durch die Verurtheilung zur Zahlung einer lebenslänglichen bezw. einer bis zum 18. Lebensjahre dauernden Rente ist kein unabänderlicher Rechtszustand geschaffen worden, vielmehr findet auf dieses Urtheil in seinem vollen Umfange der § 7 Abs. 2 des Reichshaftpflichtgesetzes Anwendung. Nachdem erwiesen ist, dass der Unfall durch ein Verschulden der Bahn verursacht ist, kann auch die Begründung des Anspruches auf Art. 1383 des code civil der Aenderung nicht entgegenstehen, da § 9 Abs. 1 des Reichshaftpflichtgesetzes den genannten § 7 Abs. 2 auch auf diese landesrechtlichen Vorschriften ausdehnt.

Die erste Entscheidung entspricht der damaligen Sachlage, der erste Richter musste daher auf eine bestimmte Rente erkennen und hatte auf die Möglichkeit des Eintrittes von Veränderungen keine Rücksicht zu nehmen.

Ob den Kindern erster Ehe in dem ersten Urtheile eine Rente zu Recht bewilligt war, darf in dem zweiten Prozesse nicht geprüft werden, weil der Anspruch rechtskräftig zuerkannt ist und in dem gegenwärtigen Verfahren nur der Einfluss der seit der Rechtskraft des ersten Urtheiles eingetretenen Veränderungen in den Verhältnissen zu untersuchen ist.

Zu der Frage der Veränderung der Verhältnisse bemerkt das jüngste Urtheil:

„Es kann einem Zweifel nicht unterliegen, dass die blosse Thatsache der Wiederverheirathung eine wesentliche Veränderung im Sinne des Haftpflichtgesetzes an sich nicht in sich schliesst. Es frägt sich vielmehr, ob der neue Ehemann das leistet, was erwiesenermaassen der Verunglückte geleistet hat. Die Beweisaufnahme hat nun ergeben, dass letzterer trotz seines um acht Jahre höheren Lebensalters kräftiger war als ersterer. Dieser ist Handweber, versteht von der Landwirthschaft weniger und ist in derselben nicht so thätig. Ist er mithin einerseits nicht in der Lage, aus der Landwirthschaft denselben Nutzen zu ziehen wie sein Vorgänger, so hat er andererseits durch die Handweberei, die er als Nebenbeschäftigung betreibt, einen allerdings nur geringfügigen Verdienst.

Daraus ist zu schliessen, dass er keineswegs seinen Vorgänger ersetzt, so dass auch der durch den Tod des Vorgängers der Familie erwachsene Schaden durch ihn nicht ausgeglichen wird. Es erscheint daher angemessen, dem Antrage auf Aufhebung der Renten nicht stattzugeben, vielmehr nur der Leistung entsprechend die Renten um $^1/_4$ zu kürzen." W. C.

Bücherschau.

— Das bekannte und bewährte, zunächst dem bei den Eisenbahnprüfungen hervorgetretenen Bedürfniss zu verdankende Lehrbüchelchen des Geh. Seehandlungsrath a. D. Dr. P. Schubart: **Die Verfassung und Verwaltung des Deutschen Reichs und des preussischen Staates** in gedrängter Darstellung nebst einem Abdruck der deutschen und der preussischen Verfassungsurkunde und des Allerhöchsten Erlasses vom 4. Januar 1882, mit alphabetischem Sachregister, ist in vierzehnter, neu durchgesehener Auflage (Verlag von Wilh. Gottl. Korn in Breslau. Geb. Preis 1,60 ℳ.) erschienen.

Die Vorzüge des Buches, welche ihm eine so grosse Verbreitung verschafft haben, die Reichhaltigkeit des Stoffes, die allgemein verständliche klare Darstellung und die Zuverlässigkeit der Angaben sind schon früher von uns hervorgehoben. Die neue Auflage ist auf das sorgfältigste bearbeitet und unterrichtet als Nachschlagebuch den Beamten, den Politiker, überhaupt den Gebildeten, der den Tagesereignissen mit Verständniss folgen will, über jede Frage der Staatsverfassung und -Verwaltung. Vor allem werthvoll bleibt das Buch für den praktischen Eisenbahnbeamten, insofern es alles für ihn aus dem behandelten Gebiete Wissenswerthe enthält, und ihm daher sowohl bei der Vorbereitung auf Prüfungen wie später im Bürodienst und beim Unterricht die schätzenswerthesten Dienste leistet.

Die im August 1899 abgeschlossene neue Auflage berücksichtigt schon die jüngsten Vorgänge in der Gesetzgebung, wie auf sonstigen Gebieten staatlicher Bethätigung, so die Erwerbung der Karolinen, die Militärvorlagen, die Neugestaltung des Invaliden- und Altersversicherungswesens, die mit der Einführung des Bürgerlichen Gesetzbuchs zusammenhängenden gesetzgeberischen Maassnahmen u. a. m.

— **Die Eisenbahntechnik der Gegenwart.** Unter Mitwirkung von Bathmann, Berlin; Berndt, Darmstadt; von Beyer, Posen; Blum, Berlin; Borchart, Berlin; von Borries, Hannover; Brückmann, Chemnitz; Clausnitzer, Elberfeld; Ebert, München; Fränkel, Berlin; Garbe, Berlin; Giesecke, Harburg; Gölsdorf, Wien; Grimke, Ratibor; Groeschel, Nürnberg; Grossmann, Wien; Halfmann, Essen; Himbeck, Berlin; Jäger, München; Kohlhardt, Berlin; Laistner, Stuttgart; Lehners, Cassel; Leissner, Berlin; Leitzmann, Erfurt; von Littrow, Villach; Müller, Trier; Nitschmann, Berlin; Patte, Harburg; Paul, Lippstadt; Reimherr, Altena; Scholkmann, Berlin; Schrader, Berlin; Schubert, Sorau; Schuhmacher, Potsdam; Sommerguth, Potsdam; Troske, Hannover; Wagner, Breslau; Walzel, Villach; Wehrenfennig, Wien; Weiss, München; Zehme, Nürnberg. Herausgegeben von Blum, Geh. Oberbaurath, Berlin, von Borries, Regierungs- und Baurath, Hannover und Barkhausen, Professor an der Technischen Hochschule Hannover. Zweiter Band. Der Eisenbahnbau. Abschnitt A: Linienführung und Bahngestaltung. Bearbeitet von Paul, Schubert, Blum, Zehme. Mit 82 Abbildungen im Text und 4 lithographirten Tafeln. Preis 4 ℳ. Abschnitt B: Oberbau. Bearbeitet von Blum, Schubert, Zehme. Mit 92 Abbildungen im Text. Preis 5 ℳ. Abschnitt C: Bahnhofsanlagen. Bearbeitet von Berndt, von Beyer, Eberth, Fränkel, Groeschel, Himbeck, Jäger, Laistner, Lehners, Leissner, Sommerguth, Wehrenfennig, Zehme. Mit 616 Abbildungen im Text und 7 lithographirten Tafeln. Preis 24 ℳ. Wiesbaden. C. W. Kreidel's Verlag. 1897 bis 1899.

Der zweite Band des Werkes ist mit den vorliegenden drei Abschnitten zum grössten Theil fertiggestellt. Es fehlt noch der vierte über die Signale und Sicherungsanlagen. Beim Studium dieser weiteren Abschnitte kann die Anerkennung für die Verdienste, die sich die Herausgeber und Verfasser durch die Schöpfung des gross angelegten und in hervorragendem Maasse praktische Zwecke verfolgenden Werkes an die Fachwelt erworben haben, nur noch weiter Boden gewinnen. Die Theorie ist aufs Nöthigste beschränkt; dem mitten im Beruf stehenden Techniker ist mit den Nutzanwendungen in Verbindung mit begründeten Erfahrungsergebnissen mehr gedient, als mit den theoretischen Studien. Der auf das Praktische gerichtete Charakter des Werkes ist dadurch gesteigert, dass, wie bereits früher bemerkt, die geschichtliche Entwickelung, wenn zwar in ihrem Einfluss auf das Bestehende zum Ausdruck kommend, doch nur insoweit behandelt ist, wie zur Beurtheilung des jetzigen Zustandes unbedingt erforderlich, dieser aber unter Heranziehung der weitesten Gebiete und unter Berücksichtigung auch des Auslandes beleuchtet ist. Das Werk ist daher auch ein Nachschlagewerk im besten Sinne, in dem beiläufig auch das Zurechtfinden durch ausführliche Inhaltsverzeichnisse sehr erleichtert ist.

Dem Werk in seinen Einzelheiten nachzugehen, kann nicht der Zweck einer kurzen Besprechung sein. Nachstehend ist lediglich eine Inhaltsübersicht gegeben.

Abschnitt A behandelt in sechs Kapiteln die Bahngattungen und die Grundlagen für deren Gestaltung und Wahl, die Grundsätze über das Aufsuchen und Entwerfen einer Bahnlinie, die Anforderungen des Betriebes an die Gestaltung und Eintheilung der Bahn (Paul), die Lage der Bahn zum Hochwasser, Schutzmaassregeln gegen Wasserschäden, Rutschungen, Frost, Felsstürze, Feuersgefahr und Schnee (Schubert), die Lage der Bahn mit Rücksicht auf darüber herführende Verkehrswege, Ausrüstung der Bahn auf der freien Strecke mit Nebenanlagen (Blum) und

die Linienführung elektrischer Bahnen (Zehme). Der Abschnitt A nimmt 133 Seiten des Werkes ein; weitere 195 Seiten sind dem Oberbau zugewiesen, der in fünf Kapiteln besprochen ist, und zwar mit Bezug auf die allgemeinen Grundlagen für dessen Anordnung und den Bau des Gleises, die Ergebnisse der theoretischen Untersuchungen über die Berechnung des Oberbaues (Blum), die Herstellung und Entwässerung des Planums, der Bettung und der Bahnkrone auf der Strecke und den Bahnhöfen (Schubert), sodann den Bau des Gleises (Blum) und die Gestaltung des Oberbaues für elektrische Bahnen (Zehme).

Den weitaus grössten Theil des Bandes — 578 Seiten — füllen die Bahnhofsanlagen, die in fünf Abschnitte gegliedert sind. Im ersten sind der Betrachtung unterzogen die Gleisverbindungen, und zwar Weichen und Kreuzungen (Himbeck), Drehscheiben sowie Schiebebühnen für Wagen und Lokomotiven (Fränkel), im zweiten Abschnitt die Bahnhöfe, die allgemein nach Zweck, Eintheilung, Anordnung, dann nach den einzelnen Gattungen, von den kleinsten Anlagen anfangend einschliesslich der Güterbahnhöfe (Laistner) und der Verschubbahnhöfe (Jäger) besprochen sind. Der dritte Abschnitt bringt die Bahnhofshochbauten für Personenverkehr, Güterverkehr und für Betriebszwecke; dieser ist fast durchweg von Groeschel bearbeitet, mit Ausnahme des Abschnittes über Bahnsteigbedachungen und Bahnhofshallen, bei dem Ebert mitgewirkt hat, des kleinen Unterabschnittes über Ausrüstung der Lokomotivschuppen und die Betriebswerkstätten, der von Fränkel herrührt, der Ausführungen über Wasserstationen und Krahne, die von Lehners und der Bemerkungen über Reinigung des Speisewassers, die von Wehrenfennig herrühren. In dem dritten Abschnitt, der die sonstigen Bahnhofseinrichtungen bespricht, sind behandelt die Bahnsteige, Bahnsteigtunnel und Brücken, die Bahnsteigabsperrung, die Rampen durch von Beyer, die Kohlenladevorrichtungen, Hebevorrichtungen, Brücken- und Gepäckwaagen von Berndt, die Beleuchtungsanlagen von Sommerguth, die Entseuchungsanstalten von Leissner, die Bahnhofsanlagen elektrischer Bahnen von Zehme.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Am 1 Januar d. J. ist die an der Strecke Liegnitz-Raudten, zwischen Raudten und Koslitz gelegene Haltestelle Gross-Rinnersdorf für den Personen-, Gepäck-, Wagenladungsgüter- und Viehverkehr eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Die Entfernung von Gross-Rinnersdorf nach Koslitz beträgt 2,41 km, nach Lüben 9,28 km und nach Raudten 7,78 km.

Lieferfristen.

Wegen aussergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse sind die Lieferfristen für die über die niederländische Centraleisenbahngesellschaft beförderten Güter verlängert und auf das Dreifache der gewöhnlichen Frist festgesetzt worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4571 vom 27. Dezember 1899 an sämmtliche Mitglieder des Unterausschusses zur Ausarbeitung gemeinsamer Bestimmungen für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck, Begleitschreiben zur Niederschrift über die Verhandlungen des Unterausschusses in Dresden am 23./24. November 1899 (abgesandt am 30. Dezember 1899).

Nr. 4580 vom 30. Dezember 1899 an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend den Entwurf eines neuen Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 4. Januar 1900).

Nr. 4600 vom 30. Dezember 1899 an sämmtliche Mitglieder des Unterausschusses zur Vorberathung der Anträge auf Abänderung der Artikel 15 und 25 des Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement. Begleitschreiben zur Niederschrift über die Verhandlungen des Unterausschusses in München am 5./6. Dezember 1899 (abgesandt am 3. Januar 1900).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrplanbekanntmachungen.

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn. Fahrplan.
Gültig vom Tage der Betriebseröffnung.

Rinteln-Stadthagen.								Stadthagen-Rinteln.						
Entfernung km	* Zug 1 2.—3. Kl.	* Zug 3 2.—3. Kl.	* Zug 5 2.—3. Kl.	* Zug 7 2.—3. Kl.	† Zug 9 2.—3. Kl.		Stationen.		* Zug 12 2.—3. Kl.	† Zug 2 2.—3. Kl.	* Zug 4 2.—3. Kl.	* Zug 6 2.—3. Kl.	* Zug 8 2.—3. Kl.	* Zug 10 2.—3. Kl.
—	6.42	10.04	1.50	6.35	9.23	ab	Rinteln R. St.	an	1.39	7.26	9.54	12.37	5.14	9.19
3,78	6.52	10.13	2.00	6.45	9.34	„	Steinbergen	ab	1.30	7.15	9.46	12.29	5.05	9.10
7,55	7.02	10.22	2.10	6.55	9.45	„	Bad Eilsen	„	1.20	7.03	9.37	12.20	4.55	9.00
9,11	7.07	10.27	2.15	7.00	9.51	„	Krainhagen-Röhrkasten	„	nur Montags 1.15	6.51	9.32	12.15	4.50	8.55
11,60	7.14	10.34	2.22	7.07	9.59	„	Obernkirchen	„	nur Montags 1.08	6.42	9.25	12.08	4.43	8.48
14,49	7.22	10.42	2.30	7.15	10.08	„	Sülbeck	„	nur Montags 1.00	6.32	9.17	12.00	4.35	8.40
15,99	7.27	10.47	2.35	7.20	10.23	„	Osterholz bei Stadthagen	„	12.55	6.25	9.12	11.55	4.30	8.35
20,42	7.36	10.56	2.44	7.29	10.34	an	Stadthagen R. St.	ab	12.45	6.05	9.02	11.45	4.20	8.25

Der Fahrplan kann bei den betheiligten Stationen sowie bei der Bahnverwaltung in Rinteln eingesehen und von letzterer käuflich bezogen werden.

Rinteln, den 27. Dezember 1899. Der Vorstand. (47H&V)

Kremmen - Neuruppin - Wittstocker Eisenbahngesellschaft.

Vom 15. Januar 1900 ab verkehrt Zug 15 zwischen Neuruppin und Wittstock wie folgt:

Abfahrt	Neuruppin	4.13 Uhr
„	Wolsleben	4.35 „
„	Netzeband	4.50 „
„	Fretzdorf	5.14 „
„	Dossow	5.29 „
Ankunft	Wittstock	5.41 „

Neuruppin, den 30. Dez. 1899. (48)
Die Direktion.

2. Güterverkehr.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1900 werden die Stationen der Strecke Bünde-Rahden (K. E.-D. Münster) in den direkten Verkehr mit den mitteldeutschen Privatbahnen einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen vom genannten Tage an die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 2. Januar 1900. (49)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 5. Januar d. J. werden die Stationen Alsdorf, Astenet, Brand, Cornelimünster, Düren, Eschweiler, Eschweiler Aue, Eschweiler Thal, Eupen, Geilenkirchen, Haaren, Herbesthal, Hergenrath, Herzogenrath, Jülich, Kohlscheid, Langerwehe, Mariagrube, Raeren, Stolberg, Stolberg Hammer, Stolberg Mühle, Walheim und Würselen in den Ausnahmetarif Nr. 34 für rohe Bruchsteine zum Bauen aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 2. Januar 1900. (49a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-französischer Güterverkehr.

Frachtbegünstigungen für die Weltausstellung in Paris im Jahre 1900.

Zu den „Vorschriften für die Hin- und Rückbeförderung von Gegenständen, welche auf der im Jahre 1900 in Paris stattfindenden Weltausstellung ausgestellt werden usw." ist ein Ergänzungsblatt erschienen.

Die Abgabe erfolgt unentgeltlich.

Köln, den 2. Januar 1900. (50)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Die auf Seite 3 des VI. Nachtrags zum Tarifheft I A (Verkehr badische Bahn-Mittel- und Westschweiz) enthaltenen Frachtsätze für Würzburg bad. Bahn werden, mit Ausnahme jener des Spezialtarifs III a und b, auf 31. Dezember 1899 aufgehoben und durch die im bayerisch-schweizerischen Tarifheft 3 vom 1. Januar 1900 vorgesehenen Taxen für Würzburg badische und bayerische Staatsbahn ersetzt. Die seitherigen Taxen des Spezialtarifs III a und b für Würzburg bad. Bahn treten mit dem 15. April 1900 ohne Ersatz ausser Kraft. Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 30. Dezember 1899. (51)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.

Die im Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899 auf Seite 260 im Ausn.-Tarif Nr. 3 (Zucker aller Art) für Adlerkosteletz, Caslau, Daudleb, Dobrowitz, Jiritz (Ladestelle), Mesic, Neratovic, Neubydzow, Pecek, Rositz, Slatinan, Taxis-Dobrowitz und Wlkawa enthaltenen Frachtsätze finden ab 15. Februar 1900 nur für Pilé- und Raffinadezucker Anwendung.

Wien, am 3. Dezember 1899. (52)
K. k. pr. österr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

Binnengüterverkehr.

Mit dem 1. Januar 1900 treten für Frachtgutsendungen von Hamburg über Lübeck nach Finland und nach Riga und Libau bis zum 31. Dezember 1900 geltende neue Ausnahmetarife in Kraft.

Abdrücke der Tarife sind von unserem Verwaltungsbüreau hierselbst und von unseren Güterverwaltungen in Hamburg und Lübeck kostenfrei zu beziehen.

Lübeck, den 30. Dezember 1899. (53)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Französisch-belgisch-deutsch - russischer Güterverkehr.

Vom 1. Januar 1900 ab wird die Umrechnung der in Rubeln ausgedrückten Frachten und Nebengebühren etc. in die Frankenwährung und der in Franken ausgedrückten Frachten und Nebengebühren etc. in die Rubelwährung zum festen Kurse von 266,70 Franken = 100 Rubel erfolgen.

Köln, den 30. Dezember 1899. (54)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-preussisch-südfranzösischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1900 wird ein Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Alt-Münsterol transit, Genf transit, Verrières transit und Delle transit einerseits und Stationen der königlich sächsischen Staats- und der mitverwalteten übrigen Eisenbahnen, ferner den Stationen Görlitz des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau, Kamenz, Leipzig-Eutritzsch, Leipzig (Berl., Eilenb., Magdeb. u. Thür. Bhf.), Plagwitz-Lindenau und Schönefeld bei Leipzig des Eisenbahndirektionsbezirks Halle, Gera (Reuss) und Zeitz des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt andererseits eingeführt werden.

Durch den neuen Tarif werden die nachstehenden Tarife und Frachtsätze aufgehoben:

1. die im Tarif Theil II a für den deutsch-französischen Güterverkehr über Elsass-Lothringen vom 1. Mai 1895 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit Alt-Münsterol tr. a—d und zwar
   a) für die Stationen der königlich sächsischen Staatseisenbahnen (Heft 4);
   b) für die Station Görlitz i. Schl. (Pr. St. B.) (Heft 5) und
   c) für die Stationen der königlich preussischen Staatseisenbahnen Gera (Reuss), Kamenz i. S, Leipzig (Berl., Eilenb., Magdeb. u. Thür. Bhf.), Leipzig-Eutritzsch, Plagwitz-Lindenau und Zeitz (Heft 6);
2. die in den Nachträgen I—IV zum Tarife für den sächsisch-schweizerischen Güterverkehr über Lindau vom 1. Januar 1887 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit Genf tr., Verrières tr. und Delle tr.;
3. die im Nachtrag 7 vom 1. Januar 1894 zum provisorischen Tarifheft für den norddeutsch-schweizerischen Güterverkehr vom 1. Januar 1887 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Genf tr., Verrières tr. und Delle tr. einerseits und den Stationen Gera (Reuss), Görlitz, Kamenz i. S., Leipzig (Berl., Eilenb., Magdeb. u. Thür. Bhf.), Plagwitz-Lindenau und Zeitz der königlich preussischen Staatseisenbahnen andererseits;
4. die mit Gültigkeit vom 26. Oktober und 15. November 1899 und 1. Januar 1900 im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze für die Beförderung von Nüssen aus Südfrankreich von Alt-Münsterol transit und Verrières transit nach Chemnitz, Dresden (Altstadt, Friedrichstadt und Neustadt) und Leipzig (Bayer., Dresdn., Eilenb., Magdeb. und Thür. Bahnhof);
5. die am 10. November 1899 im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze für die Beförderung von Wolle, gewaschene (von Mazamet) von Alt-Münsterol transit und Genf transit nach Leipzig (Bayer., Dresdn., Magdeb. und Thür. Bhf.).

Durch den neuen Tarif treten gegenüber den bisherigen Frachtsätzen neben zahlreichen Frachtermässigungen auch Frachterhöhungen ein.

Bis zur Ausgabe des neuen Tarifs, worüber noch besondere Bekanntmachung erlassen wird, ertheilen über die Höhe der neuen Frachtsätze die betheiligten Eisenbahnverwaltungen, sowie unser Verkehrsbüreau hier (Wienerstrasse 4 II) auf Verlangen Auskunft.

Dresden, am 2. Januar 1900. (55)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Russisch - ostpreussischer Getreideverkehr über Grajewo.

An Stelle des russisch-ostpreussischen Ausnahmetarifs 7 für die Beförderung von Getreide usw. vom 20. Dezember 1897/1. Januar 1898 nebst Nachträgen tritt mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1899/1. Januar 1900 ein neuer Ausnahmetarif in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze in deutscher und russischer Währung, wobei die Umrechnung in Mark z. C. von 216 erfolgt ist. Die Frachtzahlung hat jedoch ausschliesslich in der Währung desjenigen Landes zu erfolgen, in welchem die Fracht entrichtet wird. Die Frachtsätze in russischer Währung entsprechen im allgemeinen den bestehenden Sätzen. Neu aufgenommen sind Frachtsätze von den Stationen der Strecke Brjansk-Moskau der Moskau-Kiew-Woroneschbahn, Ljublin-Lukow der Weichselbahn, sowie von den Stationen Podgorodnaja und Rudniza der Südwestbahnen und Poliwanowo der Moskau-Kasanbahn. Druckexemplare des Tarifs sind zum Stückpreise von 2,10 ℳ in unserer hiesigen Fahrkartenausgabe-

stelle Südbahnhof, sowie in der Fahrkartenausgabestelle in Memel zu haben.

Königsberg, den 30. Dez. 1899. (H&V56)

Direktion
der ostpr. Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr mit Russland einschliesslich Polen über Grajewo.

Vom 20. Dezember 1899 a/1. Januar 1900 n. St. ab hat im russisch-ostpreussischen und Königsberg-Warschauer Tarifverbande die Fracht- etc. Zahlung in der Währung desjenigen Landes zu erfolgen, in welchem die Frachten- und Nachnahmen- etc. Beträge entrichtet werden. Bei Umwandelung dieser Beträge aus der Tarifwährung kommt sowohl in Deutschland, als auch in Russland ein fester Umrechnungskurs von 216 ℳ = 100 R. zur Anwendung. Bei dem zum obengenannten Zeitpunkt neu erscheinenden Ausnahmetarif 7 für Getreide des russisch-ostpreussischen Verkehrs über Grajewo ist diese Maassnahme bereits durchgeführt. Bei den übrigen Tarifen, welche zum 1. Januar 1900 noch nicht neu herausgegeben werden, wie

a) der allgemeine Gütertarif für den russisch-ostpreussischen Verkehr über Grajewo vom 1./13. Februar 1899,
b) die zugehörigen Ausnahmetarife 8 für Flachs etc. und Hanf etc. vom 1./13. April 1893 und
c) der Ausnahmetarif 24 für Holz etc. vom 17. Februar/1. März 1899, ferner
d) der Gütertarif für den Königsberg-Warschauer Verkehr über Grajewo vom 20. Oktober/1. November 1897,
e) der Ausnahmetarif für die Beförderung von Gütern von Prostken transito nach Königsberg, Pillau, Memel etc. vom 25. Mai 1895,
f) der Reexpeditionstarif e) des Lokalgütertarifs vom 15. November d. J. für russische Flachssendungen,

können in Deutschland bis auf weiteres die Rubelfrachtsätze auch in russischer Währung gezahlt werden.

Nachnahmen werden wie bisher in der Mark- oder Rubelwährung zugelassen, die Auszahlung derselben erfolgt indessen ausschliesslich in der Währung desjenigen Landes, in welchem die Nachnahmen abgehoben werden und zwar ebenfalls unter Anwendung des vorerwähnten Umrechnungskurses von 216 ℳ = 100 R.

Königsberg, den 30. Dez. 1899. (H&V57)

Direktion
der ostpreussischen Südbahngesellschaft

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.

Mit dem 1. Februar k. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag IV in Kraft. Der Nachtrag enthält u. a. Erweiterung der Ausnahmetarife 4 (Eisen), 7 (Wolle), 12 (Thon), 43 (Eier), 45 (Obst), 49 (Butter), 50 (Fische), neue Ausnahmefrachtsätze für unbearbeitete Bruchsteine sowie Berichtigungen. Abzüge des Nachtrages sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 27. Dezember 1899. (58)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Böhmisch-norddeutscher Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1900 an werden die Stationen Köditzberg und Königsee, Thür., des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt in den direkten Kohlenverkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 30. Dezember 1899. (59)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 tritt für die Beförderung von Holz in Wagenladungen von 10 000 kg im direkten Verkehr der Nordostbahn etc. mit den Centralwestschweizerischen Bahnen ein neuer Tarif, welcher auch für die Station Waldshut Gültigkeit hat, in Kraft. Durch denselben wird der seitherige Ausnahmetarif vom 1. Juli 1891 nebst Nachtrag I aufgehoben und ersetzt. Der neue Tarif enthält u. a. Erleichterungen für die Beförderung von Kleinholz im Gewicht von 8 500 kg und für die zurückgehenden, eisernen Reife, welche zu Kleinholzsendungen verwendet wurden. (60)

Auskunft ertheilt das Gütertarifbüreau, sowie die Station Basel und Waldshut.

Rumänisch-süddeutscher Eisenbahnverband. Güterverkehr Rumänien-Lindau-Vorarlberg.

Erneuerung direkter Frachtsätze für Petroleum-Naphta (Rohbenzin) und Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl) pro 1900.

Die in Nr. 43 dieses Blattes, vom 10. Juni 1899, auf Seite 766, unter Z. (1573), verlautbarten Frachtsätze, deren Gültigkeit mit Ende Dezember 1899 erlischt, werden unter den gleichen Bedingungen für die Zeit vom 1. Januar 1900 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1900 erneuert.

Wien, am 28. Dezember 1899. (61)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterr.-ungar.-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Aufnahme der Station Lochau k. k. St. B. in die Ausnahmetarife für Getreide etc., Theil III, Heft 1—4, gültig vom 1. Dezember 1898, bezw. 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900 gelangen im Verkehre mit der Station „Lochau k. k. St. B." die nachstehend angeführten Frachtsätze, bezw. Frachtberechnungen zur Anwendung:

a) für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz und Oelsaaten, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg per Frachtbrief und Wagen;
b) für gebrauchte Getreide- und Mehlsäcke, bei Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte

werden im Verkehre zwischen den im Ausnahmetarif, Theil III, Heft 1 vom 1. Dezember 1898 angeführten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: Fehring, Feldbach, Feldkirchen, Gleisdorf, Graz St. B., Hartberg, Krainburg, Laibach, Lees-Veldes, Leoben, St. Veit a. d. Glan, Studenzen-Fladnitz, Treibach-Althofen und Villach, ferner den Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft: Ala, Ehrenhausen, Graz, Klagenfurt, Laibach, Lebring, Leibnitz, Leoben, Marburg, Pettau, Puntigam, Spielfeld, Villach und Wildon,

sowie im Verkehre zwischen den im Ausnahmetarife, Theil III, Heft 2 vom 1. Januar 1899 angeführten Stationen einerseits und der Station

„Lochau k. k. St. B."

anderseits, die in diesen Ausnahmetarifen für „Lindau" enthaltenen Frachtsätze und im Verkehre zwischen den übrigen im Ausnahmetarife, Theil III, Heft 1, sowie zwischen den in den Ausnahmetarifen, Theil III, Heft 3 und 4 vom 1. Dezember 1898 angeführten Stationen einerseits und der Station

„Lochau k. k. St. B."

anderseits, die in diesen Tarifen für „Bregenz" enthaltenen Frachtsätze auf Grund der Bestimmungen dieser Ausnahmetarife zur Anwendung gebracht.

Für die Berechnung der Lieferfristen werden die Kilometerzeiger in den „Gemeinschaftlichen Heften A, B, C und D" wie folgt ergänzt:

Abtheilung B

Von oder nach	im Verkehre mit den übrigen Tarifstationen vom Schnittpunkte I	II
	Kilometer	
Heft A, Seite 26: Lochau k. k. St. B.	7	223
Heft B, Seite 31: Lochau k. k. St. B.	—	223
Heft C, Seite 32: Lochau k. k. St. B.	7	223
Heft D, Seite 20: Lochau k. k. St. B	7	223

Wien, am 29. Dezember 1899. (62)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Mitteldeutsch-schweizerischer Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1 März 1900 tritt an Stelle des Tarifs für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der schweizerischen Eisenbahnen und Stationen des mitteldeutschen Eisenbahnverbandes vom 1. Januar 1891 unter der gleichen Bezeichnung ein neuer Tarif in Kraft. Gleichzeitig werden die Fahrpreise für den Verkehr zwischen Berlin, Dresden, Eisenach, Erfurt, Gotha, Halle a/S., Leipzig und Magdeburg einerseits und Chaux de Fonds, Chiasso, Clarens, Genf, Interlaken, Lausanne, Luzern, Montreux, Neuchâtel, Territet, Thun und Zürich andererseits für einzelne Wagenklassen um geringe Beträge erhöht. Nähere Auskunft hierüber ertheilt unser Verkehrsbüreau hierselbst. Mit dem gleichen Zeitpunkt wird die direkte Personen- und Gepäckabfertigung im Verkehr von Berlin Stadtb. und Potsd. Bhf. nach Viège, von Berlin Anh. Bhf. und Leipzig nach Zürich und Luzern über Hanau-Erbach, von Leipzig nach Thun, Vevey, Clarens, Territet, Viège, Biel, Neuchâtel, Chaux-de-Fonds, von Halle nach Bern, von Zürich nach Eisenach, Gotha, Magdeburg über Frankfurt a/M., von Zürich nach Leipzig und Berlin über Erbach-Hanau, von Luzern nach Leipzig und Berlin über Erbach-Hanau, von Bellinzona und Lugano nach Halle, von Chiasso nach Eisenach, Erfurt, Gotha und Halle und von Viège nach Leipzig, Dresden und Berlin wegen mangelnder Benutzung aufgehoben.

Erfurt, den 1. Januar 1900. (63)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-süddeutscher Eisenbahnverband. Theil II, Heft 1.

(Einführung von Frachtsätzen für Rohpetroleum etc., Petroleum raff. und Rohbenzin ab rumänischen Stationen nach Eislingen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1900 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1900, gelangen bei Beförderung als Frachtgut und Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung:

Von den Stationen der rumänischen Eisenbahn	nach Eislingen (Station der kgl. württemb. Staatsbahnen)		
	für Rohpetroleum (ungereinigt, nicht raffin.), Blau-, Grün-, Berg-, Erd-, Stein-Oel, Mineraltheer	für raffinirtes Petroleum	Petroleum-Naphta, Rohbenzin
	in Fässern oder Reservoirwagen		
	Centimes pro 100 kg		
Baicoi	463	670	644
Bucarest (Nordb.)	—	681	655
Campina	457	674	648
Doftana	459	676	650
Doicesti	493	702	676
Gageni	469	669	643
Moinesti	475	633	607
Monteor	486	646	620
Onesti	461	619	593
Ploesti	470	663	637
Plopeni	471	670	644
Targovistea	490	699	673

Das Aufladen oder Abladen ist von den Parteien zu bewirken.

Wien, am 28. Dezember 1899. (64)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

4. Verdingungen.

Oeffentliche Ausschreibung von Werkstattsmaterialien für die Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz, Breslau und Posen für 1900.

Gruppe C XI: Eisendraht, Stahldraht, Sprungfedern, Splinten, Stahlblech, Drahtstiften, Ketten, Weissblech, Kesselnieten, Blechnieten, Holzschrauben, Bekleidungsschrauben, Schrauben mit und ohne Muttern für Wagen, für Lokomotiven und für Achsbuchsbügel, sowie Muttern, Drahtgeflecht, Nägeln, Unterlagsscheiben und Bolzen für Wagen.

Gruppe C XII: Schraubenschlüssel.

Verschlossene Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermine am 20. Januar 1900, Vormittags 10½ Uhr, portofrei an uns einzureichen. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 2 des Empfangsgebäudes eingesehen, sowie auch gegen Einsendung von 1,50 ℳ für Gruppe C XI, und von 0,30 ℳ für Gruppe C XII in baar (nicht Briefmarken) von unserem Rechnungsbüreau portopflichtig bezogen werden.

Bei der Bestellung wird ersucht die Materialien, auf welche geboten werden soll, genau zu bezeichnen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 62 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 17. Februar 1900.

Kattowitz, den 2. Januar 1900. (65)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ausschreibung von Kohlenstiften.

Eröffnung der Angebote am 1. Februar 1900, Vormittags 11 Uhr, im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes auf dem oberschlesischen Bahnhof in Breslau. Die Angebote sind, mit entsprechender Aufschrift versehen und versiegelt, spätestens bis zu obigem Termin postfrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen.

Angebotsbogen und Bedingungen liegen in unserem Rechnungsbüreau hier — Gartenstrasse 106, Zimmer 87 — aus, können auch von dort gegen Einsendung von 50 ₰ — nur in baar und ohne Bestellgeld — postpflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 1. März 1900.

Breslau, den 30. Dezember 1899. (66)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

nachstehender Betriebsmaterialien für die Bezirke der königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W. und zwar:

190 000 kg dickflüssiges Mineralöl (Cylinderöl),

400 000 bis 600 000 kg Mineralöl besserer Qualität, für Sommer- und Winteröl,

2 835 000 kg Mineralschmieröl, gewöhnliches, für Sommer- und Winteröl,

3 910 000 „ Petroleum,

830 000 „ rohes Rüböl,

599 000 „ gereinigtes Rüböl,

1 330 000 „ Oel zur Gasbereitung,

70 000 „ Putzöl,

59 800 „ Rindstalg,

7 500 „ Uhrenöl II (früher Oleonaphta).

Die Lieferung ist für das Etatsjahr 1900 in der Zeit vom 1. April 1900 bis Ende März 1901 im Bedarfsfalle bis 1. Juli 1901 in Theillieferungen nach Maassgabe des Bedarfs auszuführen.

Eröffnung der Angebote Mittwoch, den 24. Januar 1900, Vormittags 10 Uhr, im Rechnungsbüreau, Abthl. M. hierselbst Joachimstrasse 8 A. I Erdgeschoss.

Zuschlagsfrist bis zum 26. Februar 1900, für rohes und gereinigtes Rüböl, Gasöl und Putzöl bis zum 10. Februar 1900.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen vorherige kostenfreie Einsendung von 1 ℳ **(nicht in Briefmarken)** von unserem obengenannten Büreau abgegeben.

Hannover, den 30. Dezember 1899. (67)

Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar Eisenbahn.

Der Bedarf des für das Jahr 1900 bei diesseitiger Bahn erforderlich werdenden Eisengusses von circa 112 000 kg soll durch öffentliche Verdingung gedeckt werden.

Die Lieferungsbedingungen können bei dem Hauptmagazinsverwalter der Main-Neckarbahn dahier eingesehen und auf Verlangen gegen postfreie Einsendung von 80 ₰ in baar von demselben bezogen werden.

Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Eisenguss für das Jahr 1900“ bis längstens den 14. l. Mts., Vormittags 11 Uhr frankirt an den Hauptmagazinsverwalter hier einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Darmstadt, den 2. Januar 1900. (68)

Der Ober-Betriebsinspektor.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Unsere gegenwärtigen Vorräthe an Altmaterialien als:

Eisen- und Stahlschienen, Schrott, Tirefonds, Schmelzeisen, Eisenguss, eiserne und stählerne Drehspäne, Heizrohre, Gummiabfälle, Gussstahlradreifen, Rothguss, Messing, Kupfer, Phosphorbronze, Zink, Blei und weisses Bruchglas

werden hiermit zum Verkaufe gestellt. Die Verkaufsbedingungen nebst Verzeichniss der Mengen und Lagerorte der Materialien können gegen Einsendung der Schreibgebühren von 30 ₰ von dem Hauptbüreau der grossherzoglichen General-Eisenbahndirektion zu Schwerin bezogen werden.

Angebote, verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf den Kauf von Altmaterial“ versehen, sind unter Wiederanschluss der unterschriftlich anzuerkennenden Bedingungen bis zum

17. Januar 1900 Mittags

an uns einzusenden.

Schwerin, den 29. Dezember 1899. (69)

Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Angebot auf alte, in den Werkstätteninspektionen Berlin 1 (am Markgrafendamm), Berlin 2 (Ostbahnhof), Nebenwerkstatt Berlin (Lehrter Bahnhof), Werkstätteninspektionen Grunewald, Tempelhof, Potsdam, Frankfurt a. Oder und Guben lagernden **Werkstattsmaterialien** sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift an das **Rechnungsbüreau Berlin, Schöneberger Ufer 1—4,** bis Dienstag, den 16. Januar 1900, Vormittags 11 Uhr, einzureichen.

Bedingungen und Angebotbogen sind einzusehen oder zu beziehen daselbst vom **Centralbüreau, Zimmer 420,** gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ baar (Briefmarken ausgeschlossen). Zuschlagsfrist bis 6. Februar 1900.

Berlin, den 23. Dezember 1899. (70)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 3 | 10. Januar 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Zur Frage des elektrischen Lokalbahnbetriebes in Italien.*)

Im Monat Dezember des Jahres 1897 beauftragte die italienische Regierung eine Kommission von Staatsingenióren und Delegirten des mittelländischen und adriatischen Eisenbahnnetzes mit dem Studium des elektrischen Betriebes auf Lokalbahnen. Es handelte sich hierbei um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welches der bekannten elektrischen Systeme eignet sich am besten für den Betrieb der Lokalbahnen besonders im Hinblick auf eine Verminderung der Betriebskosten und auf eine zweckmässigere Anpassung an die Verkehrsbedürfnisse durch Trennung des Personenverkehres von dem Güterverkehr und durch Vermehrung der täglich laufenden Züge?

2. Ist es nothwendig, einen Versuch durchzuführen? Wie hoch stellen sich die Kosten eines solchen Versuches?

3. Welche Betriebsweise würde sich für einen solchen Versuch empfehlen? Wäre der rein elektrische Betrieb oder ein gemischter Betrieb — Elektrizität und Dampf — anzuwenden? Welche Abänderungen müssten die bestehenden Gesetze und Verordnungen zu diesem Zwecke erhalten?

Die Kommission hat im Februar 1899 ihre Arbeiten beendigt und nunmehr einen ausführlichen Bericht veröffentlicht. Sie gelangte hierbei zu dem Ergebnisse, dass keine der bis heute gemachten Anwendungen des elektrischen Betriebes — seltene Ausnahmen abgerechnet — eine Entscheidung über die Frage gestattet, welches System sich am meisten zum Betrieb jener Lokalbahnen eignen würde, auf denen derzeit schon die Dampflokomotive den Dienst besorgt. Sie ist der Ueberzeugung, dass die elektrische Zugförderung auf vielen Lokalbahnen Italiens die technischen und wirthschaftlichen Betriebsverhältnisse wesentlich zu verbessern vermag — sie glaubt aber, dass nur die Erfahrung einen sicheren Aufschluss über die zweckmässigste Betriebsweise geben kann und sie hat daher im Sinne der Vorschläge der Delegirten der beiden Bahngesellschaften die versuchsweise Einführung des elektrischen Betriebes auf den Linien Rom-Frascati, Mailand-Monza, Bologna-San Felice, Lecco-Colico-Sondrio mit Abzweigung nach Chiavenna der königlichen Eisenbahninspektion in Vorschlag gebracht. An Stelle der Linie Rom-Frascati trat später die Linie Mailand-Laveno.

Bezüglich der Aenderungen, die an der gegenwärtigen Betriebsweise der Lokalbahnen anlässlich der Anwendung des elektrischen Betriebes durchzuführen wären, empfiehlt die Kommission die Unterdrückung des Sicherheitswagens, die Anwendung des Stabsystems Webb-Thompson, die Ausgabe der Fahrkarten im Zuge selbst, die Anwendung des Fernsprechers, die Einführung von Bahnagenten, die Beseitigung der Schlussbremse bei den elektrischen Zügen, die mit einer durchgehenden selbstthätigen Bremse ausgerüstet sind. Die Kommission schlägt weiter vor:

1. Verminderung der Klassen bei den Lokalzügen auf zwei, Unterdrückung der Abtheilungen für Raucher, welche die überdeckten Plattformen besetzen können;

2. Beschränkung des Postdienstes, der vom Zugpersonal zu besorgen wäre;

3. Zulässigkeit des Verkehres von Motorwagen mit einer grösseren Geschwindigkeit, als der jetzt erlaubten;

*) Anm. d. Schriftl. In Nr. 74 des vorigen Jahrgangs dieser Zeitung ist zwar der gleiche Gegenstand schon eingehend behandelt. Indessen bietet der vorliegende uns von sehr geschätzter Seite zugehende Aufsatz wieder eine solche Reihe neuer Thatsachen und Gesichtspunkte, dass seine Veröffentlichung von allgemeinem Interesse sein wird.

4. Ermächtigung der Betriebsgesellschaft zur Verminderung der Frachtsätze in den durch die Erfahrung festgestellten Grenzen.

Die Kommission erklärt schliesslich, dass die Versuche als zufriedenstellende bezeichnet werden können, wenn

1. bezüglich der Fahrordnung, der Häufigkeit und des Gewichtes der Züge keine grösseren Unzukömmlichkeiten sich ergeben, als bei dem Dampfbetriebe, und wenn
2. die Betriebsausgaben unter Berücksichtigung der Einrichtungskosten des elektrischen Betriebes geringere sind, als bei dem gegenwärtigen Betriebssystem.

Der Mittheilung dieser grundsätzlichen Beschlüsse der Kommission möge eine kurze Beschreibung der Versuche mit dem elektrischen Betriebe bezw. der hierfür bereits getroffenen Einrichtungen auf den oben erwähnten Bahnen angeschlossen werden. Wir folgen hierbei vornehmlich einer Abhandlung Godfernaux's im Dezemberheft der „Revue générale des chemins de fer" aus dem Jahre 1899.

a) Mailand-Monza. Diese Linie, ein Theil der grossen Weltlinie von Mailand über den St. Gotthard, durchzieht eine sehr bevölkerte Gegend; zwischen Mailand und der blühenden Industriestadt Monza besteht ein überaus reger Verkehr, dem eine grosse Zahl schnellfahrender Nahzüge genügen muss. Dieser Umstand bestimmte die Mittelmeerbahngesellschaft, die Anwendung des elektrischen Betriebes für den Nahverkehr zu erproben. Da die Neigungsverhältnisse sehr günstige sind und die Entfernung zwischen Mailand und Monza nur 13 km beträgt, so wählte man zweckmässig den Betrieb mit Akkumulatoren.

Der elektrische Betrieb wurde am 8. Februar 1899 eingeführt; es laufen täglich in jeder Richtung 11 Züge; die Lokomotivzüge verkehren ohne Einschränkung wie früher.

Der 18,5 m lange Wagen ruht auf zwei Drehgestellen und fasst 88 Personen; die beiden äussersten Achsen werden durch die elektrischen Motoren bethätigt. Die Akkumulatoren, welche in zwei Kästen unter dem Wagen zwischen den Drehgestellen untergebracht sind, bestehen aus 130 Elementen, deren jedes 105 kg wiegt. Das Gesammtgewicht der Batterien stellt sich auf rund 18 000 kg. Mit einer Füllung kann der Wagen bei einer mittleren Geschwindigkeit von 40 km in der Stunde 50 km zurücklegen, also zweimal zwischen Mailand und Monza verkehren. Die Lüftung der Akkumulatorenbehälter bewirken kleine, auf dem Wagendache befindliche Ventilatoren. Die zwei elektrischen Motoren sind vierpolig mit einfacher Verminderung der Geschwindigkeit im Verhältniss von 1 : 3,05; jeder von ihnen hat eine Stärke von 50 PS. In jedem der beiden Führerabtheile an den Enden des Wagens befindet sich ein Regulator, der zur Herstellung der Verbindung des Motors mit der Batterie und zur Regelung der Fahrgeschwindigkeit dient, bei welcher Thätigkeit ihn auch verschiedene, rasch einschaltbare Stromwiderstände unterstützen. Die Beleuchtung der Wagen erfolgt mit 20 Lampen, welche eine in dem Führerraum untergebrachte Batterie von 12 Elementen speist. Die Wagen sind je mit einer Hand- und einer Luftdruckbremse ausgerüstet; die gepresste Luft liefert eine elektrisch angetriebene Luftpumpe, welche auch Luft für die Signalpfeife abgibt. Der Wagen wiegt leer 58 t, besetzt 65 bis 66 t.

Der Strom wird den elektrischen Anlagen der Stadt Mailand entnommen und von 3 600 Volt auf 300 bis 350 Volt transformirt. Die Ladung erfordert beiläufig anderthalb Stunden und vollzieht sich ohne Ausschaltung der Akkumulatoren aus dem Wagen.

Nach den Erfahrungen, die bisher beim Betriebe gewonnen wurden, wechselt auf der Fahrt von Mailand nach Monza der mittlere Entladungsstrom zwischen 280 und 300 Ampère bei 220 und 230 Volt; der mittlere Kraftverbrauch beträgt sonach 65 Kilowatt, wobei der Wagen auf etwa 2 km Länge ohne Strom läuft. Auf der Rückfahrt liegt die Stärke des Entladungsstromes zwischen 230 und 250 Ampère bei 220 bis 240 Volt; dies entspricht einem Kraftverbrauch von 55 Kilowatt, wobei der Strom auf zusammen 7 km Länge abgesperrt wird, weil der Wagen durch die erworbene Geschwindigkeit allein seinen Lauf fortsetzt. Der Gesammtverbrauch an elektrischer Kraft beträgt sonach bei 40 km stündlicher Fahrgeschwindigkeit für eine Hin- und Rückfahrt auf der 13 km langen Strecke und bei einem Wagengewicht von 58 t

$$\frac{\left(\frac{55\,000 \times 65\,000}{2}\right) 2 \times 13}{40 \times 2 \times 13 \times 58} = 26 \text{ Wattstunden}$$

für 1 tkm.

Das Zugpersonal besteht aus einem Wagenführer und einem Schaffner, der mit der Führung des Wagens ebenfalls vertraut sein muss. Die Fahrpreise wurden gegenüber den für die Dampfzüge gültigen um beiläufig 50 % vermindert. Die Gesellschaft ist nicht verpflichtet, alle Reisenden, die zu den elektrischen Zügen sich einfinden, zu befördern; die zurückbleibenden Reisenden haben kein Recht zur Beschwerde — es ist ein Strassenbahnbetrieb im vollsten Sinne des Wortes.

b) Mailand-Laveno mit Abzweigung nach Arona und Varese. Diese Strecke ist 116 km lang. Den Strom liefert die „Société Lombarde d'Electricité". Die dreiphasigen Ströme von 13 000 Volt werden mittelst einer längs der Bahn laufenden Luftleitung sechs Transformationsstationen zugeführt, welche die Wechselströme in Gleichströme von 500—800 Volt umwandeln. Akkumulatorenbatterien sollen den Gang der Transformatoren regeln und zugleich gestatten, dass die aufgewendete Menge elektrischer Kraft eine wesentliche Verminderung erfährt. Der Strom wird den Wagenmotoren durch eine dritte Schiene zugeleitet; die Rückleitung erfolgt in den Schienensträngen des Gleises. Die Einrichtung ist noch nicht vollendet.

c) Bologna-San Felice. Auf dieser 42 km langen Strecke sollen in Rücksicht auf die günstigen Neigungsverhältnisse — die grösste Neigung beträgt nur 5,6 ‰ — Akkumulatorwagen in Verkehr gesetzt werden. Es sollen täglich fünf, an Markttagen sechs Züge in jeder Richtung laufen. Den täglich einmal verkehrenden Güterzug wird eine Dampflokomotive befördern. Die 18 m langen, von zwei vierrädrigen Drehgestellen getragenen Wagen fassen 52 Personen und wiegen leer 33 t, besetzt 38 t, wovon 13 t auf die Batterie und die Motoren entfallen. Die Akkumulatorenbatterie besteht aus 280 Elementen, die ihren Platz unter dem Wagen zwischen den Drehgestellen erhalten. Die Akkumulatoren haben nach Mittheilung der Erbauer — Maison Cruto de Turin — eine Kapazität von 180 Ampèrestunden bei 500 Volt. Mit einer Ladung soll der Wagen zwischen Bologna und San Felice hin- und zurücklaufen und hierbei eine mittlere Fahrgeschwindigkeit von 37 km einhalten können. Es ist abzuwarten, ob der Betrieb diese Angaben, die eine ganz ungewöhnliche Leistungsfähigkeit darthun, bestätigen wird. Die Ladung der Batterie dauert zwei und eine halbe Stunde, und da nach dem Fahrplane gleichzeitig zwei Wagen geladen werden müssen, so sind im Laderaum zwei Gruppen, deren jede 50 Kilowatt in der Sekunde liefert, aufgestellt. Den elektrischen Strom spendet die Lichtanlage von Bologna. Die hier erzeugten dreiphasigen Ströme werden in Gleichströme von 510 Volt umgewandelt und den Wagen mittelst biegsamer Hebel zugeführt.

Die zwei elektrischen Motoren sind vierpolig, in Serien gekuppelt; die Geschwindigkeitsverminderung erfolgt im Verhältniss von 1 : 3,6. Die sonstigen Einrichtungen für die elektrische Bethätigung, Bremsung und Beleuchtung sind die gleichen, wie bei den Wagen der Linie Mailand-Monza.

Die Einrichtungsarbeiten waren zum Zeitpunkte der Berichterstattung noch nicht vollendet.

d) Lecco-Colico-Sondrio mit Abzweigung nach Chiavenna. Dieser Versuch, dessen Durchführung der Firma Ganz & Co. in Budapest übertragen ist, bietet ganz besondere Eigenthümlichkeiten, wie solche bisher noch bei keinem elektrischen Betriebe zur Anwendung gelangt sind.

Die ganze Linie ist 116 km lang. Den elektrischen Strom liefert eine Wassermotorenanlage an der Adda mit 3 000—6 000 PS. Die dreiphasigen Ströme von 15 000 Volt werden in drei Luftleitungen zehn Transformatoren, die längs der Bahn aufgestellt sind, zugeleitet, um hier in gleichfalls dreiphasige Ströme von 3 000 Volt umgewandelt zu werden. Diesen letzteren Strom führen zwei Leitungsdrähte und die Schienenstränge des Geleises den Motorwagen zu. Die Leitungsdrähte befinden sich über dem Gleise und zwar in freier Strecke in einer Höhe von 6 m, in den Tunnels in einer solchen von 4,8 m. Die Stromentnahme vermitteln zwei für diesen Zweck besonders angeordnete Rollenarme.

Es geschieht das erste Mal, dass eine Spannung von 3 000 Volt für den dreiphasigen Betriebsstrom zur Anwendung kommt und es bleibt immerhin fraglich, ob es möglich sein wird, allen Unfällen sicher vorzubeugen und die Weichen und Kreuzungen zweckentsprechend zu konstruiren.

Alle Bahnhöfe sind mit der Blockeinrichtung Bianchi-Servettaz und dem Stabsystem Webb-Thompson ausgerüstet.

Die Leitungen, welche den Betriebsstrom den Wagen zuführen, sind ausser in den — 10 km von einander entfernten — Transformationsstationen auch noch zwischen diesen untertheilt; in jede Theilstrecke kann der Strom nach Belieben gesendet werden. Weiter ist der Strom in jedem Bahnhofe zwischen den Deckungssignalen von dem Strom der freien Strecke isolirt. Die Apparate Bianchi-Servettaz und die Unterbrecher sind nun derart angeordnet, dass man den Strom den Streckenleitungen nicht zusenden kann, bevor nicht der betreffende Stab gezogen ist und die Signale und Weichen die richtige Stellung einnehmen. Wenn also z. B. ein Signal auf Halt steht, so ist der Strom im Leitungsdraht unterbrochen, der Zug wird vor dem Signale aufgehalten und kann dasselbe nicht überfahren. Bei der Abfahrt bleibt der Motorwagen ebenfalls solange ohne Strom, bis der Stab gezogen ist und dies kann nur geschehen, wenn die betreffende Fahrstrasse frei und vollkommen gesichert ist. Jeder Motorwagen trägt ein selbstthätiges elektrisches Relais, das durch den Linienstrom bethätigt wird und bei Mangel eines solchen auf die Westinghousebremse einwirkt.

Die Motorwagen haben zwei vierrädrige Drehgestelle; jede Achse wird von einem dreiphasigen Strome ohne Geschwindigkeitsänderung betrieben. Zwei Motoren empfangen den Strom von 3 000 Volt durch die Trolleys und sind während der ganzen Fahrt in Thätigkeit; die beiden anderen Motoren sind eine Art Hilfsmotoren, welche nur in den stark ansteigenden Strecken in Wirksamkeit zu treten haben; sie wirken mit Hilfe des dreiphasigen Induktionsstromes, welchen der Hauptmotor erzeugt. Auf solche Weise wird die Geschwindigkeit auf die Hälfte vermindert und der Verlust an Nutzwirkung, der sonst bei beträchtlichen Verringerungen der Fahrgeschwindigkeit unvermeidlich ist, nahezu aufgehoben. Die Personenzüge werden mit 60 km, die Güterzüge mit 30 km Fahrgeschwindigkeit in der Stunde verkehren; auf den Steigungen von mehr als 10 ‰ werden die Züge mit 30 bezw. 15 km laufen. Uebrigens sind die Motoren auch für eine Fahrgeschwindigkeit von 80 und 40 km in der Stunde eingerichtet. Der Betrieb wird ausschliesslich elektrisch durchgeführt werden, sowohl für Personen- als für Güterzüge. Die ersteren werden aus einem Motor- und einem Anhängewagen bestehen und 65 t wiegen; die Güterzüge von 200 t grösstem Gewicht wird eine elektrische Lokomotive („locomotive car“) mit der halben Fahrgeschwindigkeit der Personenzüge befördern. Es sollen in jeder Richtung täglich zehn Personenzüge verkehren. Das Betriebsmaterial wird fünf Luxusmotorwagen, fünf Motorwagen II. und III. Klasse und zwei elektrische Lokomotiven umfassen.

Da die Linie Lecco-Colico-Sondrio nahezu dieselben Längen-, Steigungs- und Betriebsverhältnisse besitzt wie die Linie Mailand-Laveno, auf welcher — wie oben gesagt — der elektrische Betrieb mit Hilfe einer dritten Schiene und mit Gleichstrom bewirkt werden soll, so ist ein Vergleich der beiden Betriebsarten seiner Zeit vollkommen zulässig und man darf den Versuchen mit berechtigten grossen Erwartungen entgegensehen. A. B.

Die fehlenden und überzähligen Güter.

Von **Georg Muschweck**, königlichem Generaldirektionssekretär in **München**.

Nach § 58 Abs. 4 und 5 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und des österreichisch-ungarischen Betriebsreglements, sowie nach den Zusatzbestimmungen der einzelnen Verbände zum Art. 9 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (Zusatzbestimmungen 1 und 2 zu § 47 des Betriebsreglements des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen) sind die Stückgüter in haltbarer, deutlicher und Verwechslungen ausschliessender Weise, genau übereinstimmend mit den Angaben im Frachtbriefe, äusserlich zu bezeichnen (signiren). Auch ist die Eisenbahn berechtigt, zu verlangen, dass Stückgüter vom Absender mit der Bezeichnung der Bestimmungsstation in dauerhafter Weise versehen werden, sofern deren Beschaffenheit dies ohne besondere Schwierigkeit gestattet. Lediglich bei den in den Seehafenplätzen zum Versand gelangenden Gütern ist die Angabe der Bestimmungsstation nachgesehen, doch müssen auch sie mit Zeichen und Nummer versehen sein.

Während die Bezeichnung der Stückgüter Sache der Absender ist, obliegt der Versandstation die Aufgabe, die Frachtstücke mit einem Beklebezettel zu versehen, welcher

1. die Versandbahn, 2. die Abgangsstation, 3. den Tag der Annahme, 4. die Bestimmungs- oder Kartenschlussstation enthalten soll.

Bei dieser doppelten Bezeichnung der Frachtstücke kann, sollte man meinen, kein Zweifel über ihre Hingehörigkeit aufkommen. Wenn auch die eine Bezeichnung verloren geht oder sich verwischt, so muss immer noch die andere Bezeichnung auf dem Frachtstücke stehen.

Und doch kann man sich von dem Mangel der Angabe der Bestimmungsstation auf den Frachtstücken tagtäglich überzeugen. Ebenso häufig wird man Frachtstücke finden, die weder Zeichen noch Nummer tragen. Die unausbleibliche Folge sind dann Verwechslungen, Verschleppungen und unfreiwillige Lagerungen der Sendungen.

Wie viel Güter herrenlos in den Stationen lagern, zeigt ein Blick in den Anzeiger überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke, welchen das Büro des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen monatlich zweimal herausgibt. Nicht weniger als 10 000 Meldungen, die oft mehrere Frachtstücke umfassen, sind im Jahre 1899 eingelaufen. Berechnet man den Werth der überzähligen Frachtstücke im Durchschnitt nur mit 30 ℳ, so erhält man einen Gesammtwerth von mehr als 300 000 ℳ. Dabei darf man nicht vergessen, dass von dieser Vereinseinrichtung ausschliesslich nur die deutschen Bahnen Gebrauch machen.

Es dürfte deshalb keine undankbare Aufgabe sein, den Ursachen dieser Unregelmässigkeiten nachzuspüren und nach Mitteln zu deren Unterdrückung oder zur Abwendung der nachtheiligen Folgen zu suchen. Die Schuld an den Unregelmässigkeiten tragen sowohl die Versender wie auch die Annahmestellen. Die Absender machen sich von dem Umfange des Trans-

portgeschäftes selten eine richtige Vorstellung. Sie berücksichtigen nicht, dass die Eisenbahn es nicht mit ihren Gütern allein, sondern mit einer Unzahl von anderen oft ganz gleichartigen Gütern zu thun hat und somit ihre ganze Sorgfalt nicht auf ein Frachtstück vereinigen kann, sondern auf alle ihr anvertrauten Güter vertheilen muss. Sie berücksichtigen nicht, dass die Begleitpapiere aus irgend welchen Ursachen einmal vom Gute getrennt werden können und dass das Gut auch ohne Papiere seinen Weg zur Bestimmungsstation finden soll. Das verkehrstreibende Publikum muss deshalb vor allem dazu gebracht werden, den der Eisenbahn eigenthümlichen Transportverhältnissen Rechnung zu tragen. Dies geschieht durch Erfüllung nachstehender Bedingungen:

1. Die Güter müssen mit Marke, Nummer und Bestimmungs*station* (*nicht* Bestimmungs*ort*) oder mit einer vollständigen Adresse versehen werden.

Die Marke kann aus einem oder mehreren (in der Regel den Anfangsbuchstaben der Versandfirma) oder aus Handelszeichen (mathematischen Figuren, Schutzmarken u. dergl.) bestehen. Es genügt nicht, die Güter mit Marken *oder* mit Nummern zu bezeichnen, sie müssen zur Vermeidung von Verwechslungen Marke *und* Nummer tragen. Werden mehrere Frachtstücke zu einer Sendung vereinigt, so müssen sich die einzelnen Stücke schon äusserlich unterscheiden. Bei gleicher Marke müssen die Nummern verschieden sein. Die Nummern sollen womöglich fortlaufen. Je höher die Nummer ist, um so weniger ist die Sendung der Verwechslung ausgesetzt, da höhere Nummern seltener vorkommen. Einfache Striche, Dreiecke, Kreuze, Kreise und ähnliche Zeichen sind als Bezeichnung unzureichend. Die beste Bezeichnung ist und bleibt die Angabe der vollen Adresse, weil sie Verwechslungen nahezu ausschliesst. Sie kann deshalb jedermann, der auf die sichere Beförderung seines Gutes Werth legt, empfohlen werden. Leider besteht keine Aussicht, dass sie sich bei dem Handelsstande einbürgert, weil dieser befürchtet, durch die Preisgabe der vollen Adresse könne das Geschäftsgeheimniss verletzt und dem unlauteren Wettbewerb Vorschub geleistet werden.

2. Die Bezeichnung der Güter muss deutlich und auffällig sein. Undeutliche und zu kleine Aufschriften erschweren das Annahme-, Verlade-, Umlade-, Entlade- und Abgabegeschäft ungemein, besonders wenn bei schwacher Beleuchtung gearbeitet werden muss.

3. Die Bezeichnung muss dauerhaft angebracht sein. Die Haltbarkeit der Bezeichnung wird am besten durch direktes Aufschreiben, Aufzeichnen oder Aufmalen auf die Transportgegenstände erreicht. Wo dies nicht angeht, kann die Bezeichnung auch aufgeklebt werden. Doch muss in diesem Falle ein haltbarer Klebestoff zur Befestigung verwendet werden.

4. Die Bezeichnung muss an der rechten Stelle angebracht werden. So sind z. B. Fässer nicht am Bauche sondern am Kopfe, Koffer und Kisten am Deckel zu bezeichnen, lebende Pflanzen, in Stroh verpackte Glasballons an der Spitze, gefüllte Säcke am Bunde mit den Bezeichnungstäfelchen zu versehen. Grundsatz ist, die Aufschriften auf den Gütern so anzubringen, dass sie bei zweckentsprechender Lage der Transportgegenstände ohne Umständlichkeit abgelesen werden können.

5. Die Güter dürfen nicht verschiedene Bezeichnungen tragen. Wenn sich also auf einem Frachtstücke zweierlei Bezeichnungen (z. B. G G 7 und C L S M 251) finden, so ist die eine als unnütz und verwirrend zu durchstreichen. Auch müssen alle aus früheren Transporten herrührenden Bezettelungen (insbesondere alle Stationsnamen) entfernt werden. Vor der Uebung, alte Bezeichnungen durch neue zu überkleben, kann nicht eindringlich genug gewarnt werden. Springt nämlich der obere Klebezettel unterwegs ab, so findet das Gut mit der alten nirgends gebuchten Bezeichnung selten seinen Herrn mehr.

6. Die Bezeichnung muss mit den Angaben im Frachtbriefe genau übereinstimmen.

7. Die Bezeichnung ist auf allen Frachtstücken anzubringen. Besteht eine Sendung aus mehreren Theilen, so muss jedes einzelne Stück gezeichnet werden. Bei Päcken und Bunden empfiehlt es sich sogar, jeden Theil des Packes und Bundes zu zeichnen. Denn die Erfahrung lehrt, dass sich die Verbindungen oft während des Transportes lösen und einzelne Theile, wie Körbe, Eisenwaaren (z. B. Schaufeln, Gabeln, Rohre), Stühle u. dergl. in Verstoss gerathen. Bei einigermaassen gutem Willen kann der Absender die Bezeichnung fast bei allen Gütern unschwer und ohne besondere Kosten anbringen. Sind die Frachtstücke nicht oder mangelhaft gezeichnet, so muss sich der Absender gefallen lassen, dass dieselben zur Ergänzung zurückgewiesen oder auf seine Kosten ergänzt werden.

Die Hauptschuld an den Anständen tragen jedenfalls die Annahmestellen, indem sie einerseits unterlassen, eine ordnungsmässige Bezeichnung von den Absendern zu verlangen oder gegen Erhebung einer festen Gebühr vorzunehmen, andererseits die ihnen obliegende Bezettelung nur mangelhaft oder gar nicht ausführen, sei es aus Bequemlichkeit oder weil sie die bahnseitige Bezettelung für überflüssig halten.

Und doch vermag die parteiseitige Bezeichnung die bahnseitige Bezettelung keineswegs zu ersetzen. Denn der Beklebezettel gibt über den Aufgabetag und die Versandstation Aufschluss. Diese Angaben muss aber die Empfangsstation wissen, wenn zwar das Gut angekommen, aber der Verlust der Begleitpapiere zu beklagen ist. Ueberdies kann sie aus der Art der Farbe der Zettel sofort auf die Art der Beförderung (Schnellzugsgut, Eilgut, Frachtgut) schliessen und danach das Nachforschungsverfahren richten.

Ob es gerade zweckmässig ist, die Stückgüter, welche nicht direkt kartirt werden können, bahnseitig mit der Kartenschlussstation versehen zu lassen, möchte ich übrigens bezweifeln. Denn da die Güter sofort bei der Annahme und noch vor ihrer Abstellung auf dem Lagerplatze in der Güterhalle bezettelt werden müssen, der Annahmebedienstete aber selten in der Lage ist, zu wissen, wohin die Sendung kartirt wird, muss er sich in jedem einzelnen Falle zuerst am Annahmeschalter Aufschluss erholen. Diese ständigen Anfragen verzögern jedenfalls die glatte Abwickelung des Güterabfertigungsdienstes. Ferner wird der Umkartirungsstation durch die Entfernung der alten und die Anbringung der neuen Bezettelung eine Mehrarbeit aufgebürdet, die sich ganz besonders fühlbar macht, wenn das Frachtstück in dem angekommenen Wagen belassen werden könnte. Der Einwand, dass die Verladung Schwierigkeiten verursache, wenn die Bestimmungsstation in der Frachtkarte anders lauten würde als auf dem Frachtstücke, wäre nicht zutreffend, da den Verladebeamten neben den Frachtkarten auch die Frachtbriefe zur Verfügung stehen.

Eine weitere Kette von Unregelmässigkeiten erwächst daraus, dass die Stationen unterlassen, die Gepäckräume, Güterhallen und sonstigen Lagerplätze von Zeit zu Zeit durchzusehen. Die Durchsicht sollte mindestens jede Woche einmal und zwar an dem Tage vorgenommen werden, an dem erfahrungsgemäss in der Station die wenigsten Transportgegenstände lagern. In der Halle für abgehende Güter wird dies in der Regel der Montag sein. Auch darin fehlen die Stationen, dass sie nicht sofort alle Mittel aufbieten, um die in ihren Lagerräumen vorgefundenen Güter der Bestimmungsstation zuzuführen.

In dem Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke findet man in der mit Inhalt überschriebenen Spalte oft einen Gedankenstrich oder ein Fragezeichen oder Ausdrücke wie „gefüllt", „anscheinend" usw., lauter Anzeichen dafür, dass die Fundstationen den Inhalt der Umhüllungen nicht festgestellt haben. Es gibt ja gewisse Originalverpackungen, die schwer oder nur mit Schaden geöffnet werden können. Bei der Mehrzahl der Frachtstücke lässt sich aber der Inhalt mühelos feststellen. Das Recht der Prüfung ist den Eisenbahnen im § 53 Abs. 2 der Verkehrsordnung und des Betriebsreglements und § 45 Abs. 2 des Vereinsbetriebsreglements sowie Art. 7 Abs. 2 des Internationalen Uebereinkommens eingeräumt. Nur ist die Beiziehung von zwei Zeugen und die protokollarische Feststellung des Thatbestandes

erforderlich. Von diesem Rechte sollten die Stationen auch dann Gebrauch machen dürfen, wenn durch die Oeffnung kleinere Auslagen erwachsen. Diese werden reichlich aufgewogen durch die Ersparung von Entschädigungen.

Was will z. B. eine Schlosserrechnung über eine Mark besagen, wenn durch die Oeffnung eines Koffers der Eigenthümer festgestellt und eine Entschädigungsforderung von mehreren Hundert Mark hintangehalten werden kann. Häufig finden sich in den Koffern, Kisten, Fässern, Ballen persönliche Papiere des Eigenthümers, Firmenaufschriften, Plakate usw., welche Anhaltspunkte über den Absender oder den Adressaten ergeben. Häufig vermisst man auch die Angabe des Gewichtes oder die nähere Beschreibung der Frachtstücke (wie z. B. die Angabe der Länge von Röhren, Stangen, Brettern), obwohl sie zur Feststellung der Identität mit als fehlend gemeldeten Gütern kaum entbehrt werden können. Nur wenn die Absender und die Annahmestellen zusammenwirken und beide im wohlverstandenen partei- und bahnseitigen Interesse ihre Schuldigkeit thun, ist zu erwarten, dass die Güter sicherer als bisher ihr Ziel erreichen.

Ganz hintanhalten lassen sich die Anstände auch bei der grössten Sorgfalt nicht. Darum muss das weitere Streben der Bahnen darauf gerichtet sein, die trotzdem eingetretenen Anstände so rasch als möglich zu ordnen. Gegenwärtig vergehen mindestens fünf Wochen, bis eine Verwaltung durch den Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke davon Kenntniss erhält, dass ein ihr fehlendes Gut in der Station einer anderen Verwaltung überzählig lagert.

Da aber der Verfügungsberechtigte die Waare als verloren betrachten kann, wenn sich die Ablieferung um mehr als 30 Tage bei Gütersendungen (§ 79 der Verkehrsordnung und des Betriebsreglements, § 71 des Vereinsbetriebsreglements und Art. 33 des Internationalen Uebereinkommens) und um mehr als drei Tage bei Gepäcksendungen (§ 35 der Verkehrsordnung und des Betriebsreglements) verzögert, so erfährt die Bahn von dem Ueberschusse oft erst dann, wenn sie den Reklamanten bereits befriedigt hat. Nun lässt sich aber der Reklamant in den seltensten Fällen herbei, das Gepäck bezw. Gut gegen Rückerstattung der erhaltenen Entschädigung nachträglich anzunehmen (§ 35 Abs. 2 und § 82 Abs. 2 der Verkehrsordnung und des Betriebsreglements, § 74 Abs. 2 des Vereinsbetriebsreglements und Art. 36 Abs. 2 des Internationalen Uebereinkommens). Es bleibt also der Bahn nichts anderes übrig, als die Sendung bestmöglich zu veräussern. Dass dabei grössere Ausfälle entstehen, bedarf keiner weiteren Erörterung.

Derartige Schäden können nur hintangehalten werden, wenn das bisherige Nachforschungsverfahren geändert wird. Ich schlage deshalb nachstehende Aenderungen vor:

1. Die Stationen sämmtlicher Vereinsbahnen melden den Ueberschuss von Transportgegenständen in dringenden Fällen (Gepäck, Schnellzugsgut, Expressgut, Eilgut, leichtverderbliche, besonders werthvolle, hochversicherte Waaren, Wagenladungen) innerhalb drei Tagen, in gewöhnlichen Fällen innerhalb acht Tagen einer zu errichtenden Vereinsmeldestelle mittelst Eisenbahnkarten (Postkartenformat — Anlage I und II).

Anlage I. (Farbe des Papiers: blau.)
Bahnverwaltung: B. St. B.
~~Gepäck~~
Eilgut- } Abfertigungsstelle: Nürnberg Centr.
~~Frachtgut~~
Nummer des Meldebuches: 22.
Ueberzählig seit: 5. X. 99.
A K 95. 1 Kiste Spielwaaren 50 kg.
Nähere Angaben, welche zur Aufklärung dienen können: —

Antwort der Meldestelle:
Die Kiste ist der Eilgutabfertigungsstelle Salzburg, Station der B. St. B., unter Berufung auf ihre Meldung Nr. 259 zu übersenden.

Anlage II. (Farbe des Papiers: gelb.)
Bahnverwaltung: B. St. B.
~~Gepäck~~
Eilgut- } Abfertigungsstelle: Salzburg.
~~Frachtgut~~
Nummer des Meldebuches: 259.
Abgängig seit: 7. X. 99.
A K 95. 1 Kiste Spielwaaren 50 kg.

Antwort der Meldestelle:
Die Kiste erhalten Sie von der Eilgutabfertigungsstelle Nürnberg Centralbhf. (Meldenummer 22).

2. Die Vereinsmeldestelle trägt die Ueberschüsse und Abgänge in besondere arithmetisch, bezw. alphabetisch, bezw. nach Waarengattungen geordnete Bücher (Anlage V und VI) ein,

Anlage V. Verzeichniss der überzähligen Güter.

Der Güter		Name der meldenden Station	Meldenummer	Der Güter		Name der meldenden Station	Meldenummer	Der Güter		Name der meldenden Station	Meldenummer
Zeichen	Nummer 1401/50			Zeichen	Nummer 1451/1500			Namen Z.	Nummer ohne		
M D	1422	Dahlhausen	14	Rizzi	1478	Hannover	45	Zörbig	—	Bukarest	35
△ N	1417	Brünn FN.	44	Z	1452	Wien West	127	Zabel	—	Hamburg	109
				A	1499	Leva	9				

Anlage VI. Verzeichniss der fehlenden Güter.

Der Güter		Name der meldenden Station	Meldenummer	Der Güter		Name der meldenden Station	Meldenummer	Der Güter		Name der meldenden Station	Meldenummer
Zeichen	Nummer 1401/50			Zeichen	Nummer 1451/1500			Namen Z.	Nummer ohne		
F G	1449	Karlsbad	35	Rizzi	1478	Lichtenfels	20	Zörbig	—	Budapest	52
△ N	1417	Olmütz St. E. G.	87	M O	1499	Emmerich	107	Zink	—	Ausbach	15
B	1409	Ruttka	19	✡	1451	Cottbus	79	Zirngiebel	—	München Centr. Fr.	175

gleicht die Differenzen soweit als möglich aus und schickt die bezüglichen Ueberschuss- und Abgangsmeldungen mit Absendungsauftrag und Erledigungsvermerk an die Stationen zurück.

3. Die überzähligen Güter, deren Hingehörigkeit nicht festgestellt werden kann, werden in dem Anzeiger veröffentlicht. Derselbe erscheint wöchentlich zweimal.

4. Sobald sich ein der Vereinsmeldestelle bereits gemeldeter

Anstand ohne Zuthun der Meldestelle geordnet hat, ist ihr Erledigungsanzeige (Anlage III und IV) zu übersenden. Der Gegenstand wird dann in dem einschlägigen Buche gestrichen.

Anlage III. (Farbe des Papiers: blau.)
Bahnverwaltung: Direktion Mainz.
~~Gepäck-~~ / ~~Eilgut-~~ / Frachtgut- } Abfertigungsstelle: Bingerbrück.
Nummer des Meldebuches: 20.
F G 4411. 1 Sack Kaffee 98 kg.
Der Ueberschuss ist beglichen.

Anlage IV. (Farbe des Papiers: gelb.)
Bahnverwaltung: K. k. priv. Südbahn.
Gepäck- / ~~Eilgut-~~ / ~~Frachtgut-~~ } Abfertigungsstelle: Innsbruck.
Nr. 88. 1 Korb 30 kg.
Der Abgang ist beglichen.

5. Wenn die Stationen die Ueberschüsse und Abgänge verspätet oder mangelhaft melden oder die Erledigungsanzeigen nicht rechtzeitig übersenden, oder wenn die Anstände einen ungewöhnlichen Umfang erreichen, verständigt die Vereinsmeldestelle hiervon die der Station vorgesetzte Behörde.

Von der Annahme meines Vorschlages verspreche ich mir einen doppelten Erfolg. In erster Linie werden die Stationen entlastet. Dem noch immer herrschenden Laufzettelunwesen würde endlich der Garaus gemacht. Die Laufzettel mögen vielleicht in den Anfängen der Eisenbahnzeit einen Werth gehabt haben, doch haben sie sich schon lange überlebt und verursachen nur unnütze Schreibereien. Man kann doch einer grösseren Güterstation nicht zumuthen, dass sie täglich mehrere Male die ganze Halle stürzt, um nach verloren gegangenen Gütern zu suchen. Thatsächlich werden mit Hilfe der Laufzettel selten Güter zur Stelle gebracht. Eher noch war dies möglich durch die direkte Verständigung sämmtlicher Stationen, nach welchen Wagen abgefertigt wurden. Doch ist die Verständigung trotz des Durchschreibverfahrens keine kleine Arbeit gewesen. Für die Folge würde die Verständigung der Versand-, Grenz- und Umladestation vollauf genügen.

Aber auch die Reklamationsbüros werden entlastet werden. In der Zukunft bekommen sie die Meldungen über fehlende und überzählige Güter nicht mehr zu Gesicht. Es entfällt damit auch die Verbuchung und Vergleichung der fehlenden und überzähligen Güter und die Uebersendung der Verzeichnisse über die überzähligen Güter an das Vereinsbüro oder an andere Bahnen.

Das Vereinsbüro wird zwar eine grössere Anzahl von Beamten aufnehmen müssen, um seiner erweiterten Aufgabe gerecht zu werden. Doch wird von den Vereinskosten sicher ein geringerer Betrag auf die einzelnen Bahnen treffen, als diese für den gleichen Zweck bisher ausgegeben haben. Die Gesammtkosten werden sich um deswillen niedriger stellen als die Summe der Einzelausgaben der Verwaltungen, weil die Arbeit in einer Hand vereinigt ist und damit systematischer und mit geringerem Zeitaufwand erledigt werden kann.

Der Haupterfolg besteht in der rascheren Begleichung der Anstände. Zeitgewinn bedeutet, wie nicht leicht anderswo, gerade bei der Regelung der in Frage stehenden Anstände Geldgewinn. Zeit aber wird gewonnen, wenn die Stationen die Anstände der Meldestelle direkt statt auf dem Umwege über die Reklamationsbüros anmelden. Zeit wird gewonnen, wenn die Meldestelle eine Reihe von Anständen selbst begleichen kann. Zeit wird aber auch gewonnen, wenn der Anzeiger achtstatt zweimal im Monate erscheint. In Zukunft werden Anstände schon innerhalb 8—14 Tagen geordnet werden, deren Begleichung zur Zeit vor 6 Wochen keinenfalls zu erhoffen ist.

Um der Meldestelle ihr Geschäft zu erleichtern, empfiehlt es sich, ihr Verzeichnisse der Handelszeichen, welche grössere Firmen bei dem Transport ihrer Güter benutzen, zuzustellen. Die Meldestelle kann dann die einschlägigen Stationen von dem Ueberflusse der mit solchen Marken versehenen Frachtstücke verständigen und sie zur Behebung des Anstandes im Benehmen mit den Firmen veranlassen.

So lange alle Stückgüter an der deutschen Reichsgrenze umgeladen und von der Nachbarbahn thatsächlich übernommen wurden, war die Verschleppung von Transportgegenständen ins Ausland gar nicht oder nur wenig zu befürchten. Nachdem jedoch die symbolischen Uebergaben an der Grenze nach und nach zur Regel geworden sind, verschärft sich auch die Gefahr, dass Transportgegenstände vom Inland ins Ausland oder umgekehrt verschleppt werden. Da aber die fremden Bahnen mit wenigen Ausnahmen die Veröffentlichung der überzähligen Gegenstände unterlassen, sind die ohne Bezeichnung der Versand- oder Bestimmungsstation in fremden Stationen vorgefundenen Gegenstände für die deutschen Bahnen als verloren zu betrachten. Die deutschen Bahnen müssen deshalb die übrigen Vereinsbahnen einladen, an der Einrichtung theilzunehmen.

Ein durchschlagender Erfolg wäre dann zu erwarten, wenn es gelänge, auch die dem Vereine nicht angehörigen, aber in regen Verkehrsbeziehungen zu den Vereinsbahnen stehenden Verwaltungen zur Betheiligung an dem Unternehmen zu veranlassen.

Nachrichten.

Deutschland.

— Die „Berl. Pol. Nachr.“ schreiben in Bezug auf den Zeitpunkt der Einbringung der **Kanalvorlage** und der **Nebenbahnvorlage** beim preussischen Landtage folgendes:

Die in einigen Pressorganen vertretene Auffassung, dass die Nebenbahnvorlage erst dann dem Landtage zugehen werde, wenn über das Schicksal der Kanalvorlage entschieden sei, dürfte nicht zutreffen. Voraussichtlich wird die Einbringung der erweiterten Kanalvorlage erst im Monat Februar, vielleicht erst gegen Ende desselben sich ermöglichen lassen. Dass eine kommissarische Berathung von längerer Dauer eintreten wird, unterliegt keinem Zweifel. Die Entscheidung über die bezeichnete Vorlage dürfte daher erst in dem auf die Osterpause folgenden Abschnitte der Landtagssession erfolgen. Allein schon diese geschäftliche Lage der Sache weist darauf hin, dass die bereits um eine Tagung verschobene Sekundärbahnvorlage nicht erst dann dem Landtage zugehen wird, wenn die Entscheidung über die Kanalvorlage gefallen sein wird. Man darf vielmehr darauf rechnen, dass der Landtag sehr bald in die Lage gesetzt werden wird, sich mit der Erweiterung des Staatsbahnnetzes und der weiteren Förderung des Kleinbahnwesens zu befassen.

— Dem Vernehmen nach werden in den zuständigen Kreisen der preussischen Eisenbahnverwaltung Erwägungen über die **Einschränkung der Lieferfrist für Thiere** angestellt. Die Erwägungen sind vom Reichseisenbahnamt unter Hinweis auf die gesteigerten Bedürfnisse des Handels und Verkehrs und die Fortschritte in der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen in Anregung gebracht worden.

— Unter der Ueberschrift: **Angriffe auf die preussische Eisenbahnverwaltung** schreibt die „Berl. Corresp.“:

Das „Leipziger Tageblatt“ wendet sich in seiner Abendausgabe vom 28. Dezember 1899 gegen die preussische Eisenbahnverwaltung, weil angeblich die Eisenbahndirektion in Erfurt — ohne Angabe von Gründen — die Ertheilung der Erlaubniss zu den Vorarbeiten für die Strecke Pössneck-Ranis-Knau abgelehnt habe. Gleichzeitig druckt es zwei den gleichen Gegenstand behandelnde Artikel des „Saalfelder Anzeigers“ und des „Pössnecker Tageblatts“ ab, welche die heftigsten Angriffe gegen die preussische Eisenbahnpolitik enthalten.

Wie wir erfahren, ist ein Antrag auf Genehmigung von Vorarbeiten für eine derartige Verbindung weder bei dem Minister der öffentlichen Arbeiten noch bei der — übrigens hierfür unzuständigen — königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt gestellt worden. Von dem Ausbau der Linie für Rechnung des Staats war schon früher und auch neuerdings wieder abgesehen.

— Die **preussisch-hessische Staatseisenbahnverwaltung** hat mit einer Vereinigung von Radreifenwalzwerken unter dem 14. Dezember 1899 einen Vertrag abgeschlossen, wonach der gesammte Bedarf an **Radreifen**, soweit sie aus Martinstahl hergestellt werden, von jetzt ab bis zum 31. März 1902 zum Preise von 20 M. für 100 kg Wagen- und Tenderradreifen und 21,50 M. bezw. 23,50 M. für 100 kg Lokomotivradreifen (je nach dem Festigkeitsgrad) frei Bahnwagen der dem liefernden Werke zunächst gelegenen Tarifstation der Staatsbahnverwaltung von dieser Vereinigung zu liefern ist. Ausgenommen sind 15 % des Gesammtbedarfs an Radreifen, welcher anderen, ausserhalb der Vereinigung stehenden Werken übertragen werden kann.

— Nach einer der „Deutschen Strassen- u. Kleinb.-Zeitung" aus Eisenberg zugegangenen Mittheilung wird der **Ankauf der Eisenberg-Crossener Bahn** durch **den preussischen Staat** nunmehr zur Thatsache. Der Vertrag soll mit Gültigkeit vom 1. d. Mts. an geschlossen werden. Der preussische Staat verpflichtet sich gleichzeitig zum Weiterbau nach Westen, also nach Bürgel-(Jena-)Apolda und übernimmt die Aktien zu 125 % des Nennwerthes. Die Angelegenheit wird demnächst auch den Altenburger Landtag (Anm. d. Schriftl.: und, wenn die Mittheilung zutrifft, natürlich auch den preussischen Landtag) beschäftigen.

— Ueber das von uns gemeldete schreckliche **Eisenbahnunglück auf Bahnhof Bischweiler** erfährt die „Köln. Ztg." noch folgende Einzelheiten. Als infolge falscher Weichenstellung der D-Zug auf den haltenden Güterzug, dessen letzter Wagen ein mit Spiritus gefüllter Cisternenwagen war, auffuhr, bäumte sich dieser auf, die Cisterne fiel auf die Lokomotive und explodirte. Hinter dem Tender der Maschine folgten der Postwagen und der Packwagen. Der Packwagen entgleiste und ging in Trümmer, wobei der Packmeister Baldes verletzt wurde. Ueber den Postwagen ergoss sich der brennende Spiritus, und die drei dienstthuenden Postbeamten, Praktikant Behnecke, Assistent Merkel und Bote Wengers, fanden sofort den Verbrennungstod. Der Lokomotivführer Baumgarter, ein Pfälzer und der Heizer Lechner aus Schlettstadt erlitten schreckliche Brandwunden und wurden in hoffnungslosem Zustande ins Spital gebracht. Somit hat das schreckliche Unglück fünf Menschenleben gekostet, Lokomotive, Tender, Postwagen, Packwagen, Küchenwagen und drei Güterwagen sind verbrannt. Der schuldige Weichensteller ist verhaftet. Oberbeamte der Post- und der Bahnverwaltung in Strassburg trafen sofort an der Unglücksstätte ein und ordneten alles Nothwendige an. Die Beamten der Bischweiler Jutespinnerei und die Bischweiler Feuerwehr haben bei den Rettungsarbeiten ausgezeichnetes geleistet.

— Die Firma Lenz & Co., G. m. b. H., hat bekanntlich vor drei Jahren eine normalspurige Bahn Strausberg-Hennickendorf-Herzfelde erbaut, welche hauptsächlich der Verfrachtung von Ziegelsteinen dient. Nach langen Verhandlungen mit den Ziegeleibesitzern hat nunmehr die genannte Firma eine **Fortsetzung dieser Bahn** nach dem **Flakensee, unmittelbar am Bahnhof Erkner**, beschlossen. Die Interessenten, welche eine bedeutende Menge Steine herstellen, haben sich mit grösserem Kapital an diesem Unternehmen betheiligt. Die Fortsetzung bietet den Ziegeleibesitzern bedeutende Vortheile, da der Wasserweg nach Berlin sehr verkürzt wird und zeitgemässe Be- und Entladevorrichtungen vorgesehen sind. Der bauenden Gesellschaft gegenüber haben 13 grosse Dampfziegeleien, welche angeschlossen werden, für eine lange Reihe von Jahren die Verpflichtung übernommen, ihr Material nur auf den genannten beiden Transportwegen zu versenden. („Voss. Ztg.")

— Der „Reichsanz." enthält die Konzessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer vollspurigen **Nebeneisenbahn von Ahaus nach Enschede** innerhalb des preussischen Staatsgebietes durch die Ahaus-Enscheder Eisenbahngesellschaft. Der Sitz der Gesellschaft ist Ahaus. Die Bestimmungen des mit den Niederlanden wegen des Baues und Betriebes der Bahn abzuschliessenden Staatsvertrages sollen für die Gesellschaft dieselbe Verbindlichkeit haben, als wenn sie ausdrücklich in diese Konzessionsurkunde aufgenommen wären. Das zur Vollendung und Ausrüstung der Bahn erforderliche Anlagekapital wird auf den Betrag von 1 500 000 M. festgesetzt.

— **Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.** Die Eröffnung des Betriebes auf der 20,42 km langen vollspurigen Nebenbahn Rinteln-Stadthagen, welche in Rinteln und Stadthagen an die Strecken Löhne-Hagen bezw. Löhne-Hannover der königlichen Eisenbahndirektion Hannover anschliesst, soll Mitte dieses Monats erfolgen.

Der Betrieb dieser der Rinteln-Stadthagener Eisenbahngesellschaft gehörigen Nebenbahn wird von der Betriebsabtheilung Köln der westdeutschen Eisenbahngesellschaft in Köln geleitet. In Rinteln besteht eine Bahnverwaltung als örtliche Betriebsleitung.

— **Akkumulatorenbetrieb auf Strassenbahnen und die Verkehrsstockungen auf der Grossen Berliner Strassenbahn.** Von Herrn Dr. R. Kieseritzky vom Kraftwerk der Berlin-Charlottenburger Strassenbahn erhalten wir die folgende Zuschrift, die wir mit Rücksicht auf das grosse Interesse, das der Akkumulatorenbetrieb beansprucht und mit Rücksicht darauf, dass von den mit Akkumulatoren betriebenen Strassenbahnen wohl nur die Grosse Berliner Strassenbahn unter den Witterungseinflüssen der letzten Wochen besonders stark zu leiden hatte, hier wiedergeben, ohne dass es unsere Absicht wäre, für ein bestimmtes Akkumulatorensystem an dieser Stelle Propaganda zu machen. Herr Dr. Kieseritzky schreibt:

„Die grossen Betriebsstörungen auf der Grossen Berliner Strassenbahn während des Schneewetters in den Tagen vom 11. bis zum 14. Dezember 1899 haben einen grossen Sturmlauf gegen den Betrieb von Strassenbahnen durch Akkumulatoren veranlasst, welcher in hohem Grade ungerechtfertigt ist. Auch in Nr. 98 der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" wird daher anknüpfend an diese Störungen die Einführung eines erprobten Unterleitungsbetriebes befürwortet. Als Leser Ihrer w. Zeitung will ich es nicht unterlassen darauf aufmerksam zu machen, dass trotz der eifrigen Diskussion über die Akkumulatorenfrage ein wichtiger Punkt meines Wissens nie berührt worden ist. Derselbe betrifft das Akkumulatorensystem. Ist es ein Grund, den Akkumulatorenbetrieb an und für sich zu verurtheilen und von unseren Strassen als unsicher zu verbannen, wenn irgend ein Akkumulatorensystem den Beweis liefert, dass es den Anforderungen des Strassenverkehres nicht genügt? Während man sonst auf allen Gebieten der Technik der konstruktiven Seite stets grosse Beachtung schenkt, kann man dieselbe doch in der Akkumulatorentechnik nicht derartig unberücksichtigt lassen. Die Leistungsfähigkeit eines Akkumulators steht in enger Beziehung zu seiner Konstruktion. Dabei ist unter Leistungsfähigkeit nicht nur, wie es so häufig geschieht, das Resultat von Laboratoriumsversuchen zu verstehen, sondern namentlich das Ergebniss, welches ein langer Betrieb geliefert hat. Hier wird die Tauglichkeit eines Systems erst bewiesen, hier zeigt es sich, welch grosse Rolle das System dabei spielt. Leider wird dieser Umstand zu wenig berücksichtigt, sonst liesse es sich gar nicht erklären, dass die Grosse Berliner Strassenbahn gerade nur einem System auf ihren Linien das Monopol ertheilt, während es doch in ihrem eigenen Interesse liegen würde, die Verbesserungen, welche andere Systeme in sich schliessen, zu erproben.

Es ist ja bekannt, dass während der Betrieb auf der Grossen Berliner Strassenbahn durch den bei grosser Kälte gefallenen Schnee völlig lahm gelegt war, die Berlin-Charlottenburger Strassenbahn ohne jede Störung funktionirte. Nicht darin ist der Grund zu suchen, dass die Akkumulatoren hier unter günstigeren Bedingungen arbeiten. Man denke nur an die grossen Wagenkolosse, die auf der Hauptlinie, Strassenbahnhof-Berlin-Kupfergraben-Strassenbahnhof, verkehren. Sie repräsentiren gerade nicht günstige Verhältnisse für einen Akkumulatorenbetrieb. Und dabei ist die mit einer Ladung der Akkumulatoren zurückzulegende Strecke 15,5 km lang. Man denke ferner an die so überaus ungünstigen Schienenverhältnisse, die während der Kälte und des Schneewetters überall im Thiergarten herrschten. Selbst die Dorotheenstrasse in Berlin zeichnete sich in dieser Zeit nicht durch Sauberkeit der Schienen aus. Wie ungeheuer auf dieser Linie auch der Stromverbrauch gewesen sein muss, ergibt sich schon daraus, dass durch Messfahrten festgestellt worden ist, dass sogar auf der Nebenlinie Strassenbahnhof-Lützowplatz in dieser Zeit der Stromverbrauch rund viermal höher war als gewöhnlich. Und dennoch traten weder auf der Linie mit reinem Akkumulatorenbetriebe noch auf denjenigen mit gemischtem Betriebe der Berlin-Charlottenburger Strassenbahn Störungen ein. Ist das nicht genügend Beweis dafür, dass der Akkumulatorenbetrieb selbst den hohen Anforderungen, welche der Strassenbahnverkehr in Berlin stellt, gewachsen ist, wenn nur das richtige Akkumulatorensystem zur Anwendung gelangt?

Das auf der Berlin-Charlottenburger Strassenbahn herrschende Akkumulatorensystem sind die Watt-Trockenakkumulatoren der Watt-Akkumulatorenwerke in Zehdenick a. d. Havel. Es ist hier nicht der Ort, auf die Vorzüge des Trockenbaues wie auf die Abwesenheit von Säuredämpfen und infolge dessen auf die Geruchlosigkeit der Wagen, auf die Unmöglichkeit, dass Säure verspritzt wird und Säureschäden verursacht werden usw.

hinzuweisen; die Thatsache allein ist der beste Beweis für die Tauglichkeit dieses Trockenakkumulators, dass nachdem die Versuche mit demselben auf der Hauptlinie günstige Resultate lieferten, die Berlin-Charlottenburger Strassenbahn 40 ganz neue Wagen mit 20 Sitzplätzen für den gemischten Betrieb im Laufe des Oktober 1899 mit demselben ausrüsten liess.

Von welcher Bedeutung für die Sicherheit des Betriebes namentlich in schweren Zeiten das System ist, zeigte sich so recht während des oben erwähnten Schneewetters auf der Berlin-Charlottenburger Strassenbahn, wo die Gelegenheit geboten ist, mit den Ergebnissen dieser Watt-Akkumulatoren auch andere Akkumulatorensysteme auf ihre Leistungen hin zu beobachten.

Es herrscht vielfach auch die Meinung, dass die Schuld an den Störungen auch der Umstand trägt, dass einzelne Gleisstrecken der Grossen Berliner von zu vielen Linien zu gleicher Zeit benutzt werden. Für den Akkumulatorenbetrieb ist jedoch darin nur ein Vortheil zu sehen, wenn die Linien möglichst frequentirt sind, denn falls die Batterie eines Wagens doch einmal versagen sollte, so kommt um so schneller ein neuer Wagen, der die Verkehrsstockung beseitigen kann. Ein grosser Fehler liegt aber darin, wenn zwischen Akkumulatorenwagen Pferdebahnwagen verkehren, die im Falle, dass ein Akkumulatorenwagen liegen bleibt, ein Hinderniss bilden, denselben fortzuschaffen. Dieser Uebelstand wird aber auf der Grossen Berliner hoffentlich dadurch bald beseitigt werden, dass der Pferdebahnbetrieb dem Akkumulatorenbetriebe möglichst bald weicht.“

Soweit Herr Dr. Kieseritzky. Wir möchten unsere Meinung wiederholt dahin zum Ausdruck bringen, dass die Stadtverwaltungen in den Anforderungen an die Strassenbahnen darin zu weit gehen, dass sie die Oberleitung vielfach auch in solchen Strassen verbieten, die sie ohne erhebliche Schädigung des Stadtbildes wohl vertragen können. In dieser Beziehung wird sich hoffentlich bald in weiterem Umfange eine Wandlung zum besseren vollziehen, wie sie durch Zulassung der Oberleitung in der Potsdamer und noch anderen Strassen bereits angebahnt ist.

— Die von der Generaldirektion der königlich bayerischen Staatseisenbahnen bei den bekannten grossen Baldwin Locomotiv-Works in Philadelphia in Bestellung gegebenen beiden **amerikanischen schweren Güterzuglokomotiven** sind vor einigen Wochen in grossen Kisten verpackt in München eingetroffen und wurden daselbst unter der Aufsicht und Leitung von amerikanischen Ingenören und Montören aufgebaut. Die Konstruktion der Maschinen zeichnet sich durch grosse Einfachheit, solide Arbeit und äusserst praktische Einrichtungen aus. Das Verbundsystem, nach amerikanischem Patentsystem, welches bei diesen Lokomotiven Anwendung gefunden hat, arbeitet tadellos; der Kessel hat den respektablen Durchmesser von 1 680 mm, die Siederohranzahl beträgt 270; die Gesammtheizfläche beträgt 176 qm, die Rostfläche über 3 qm; Tender und Maschine wiegen zusammen etwa 80 000 kg; die Lokomotiven arbeiten mit einem Dampfdruck von 14 Atmosphären und werden speziell für schwere Güterzüge in Verwendung genommen. Die verschiedenen Probefahrten, welche seitens der Generaldirektion mit diesen beiden Lokomotiven vorgenommen wurden, haben in jeder Beziehung sehr befriedigende Resultate ergeben.

— In Hohenzollern haben die **Kleinbahnbauten** ersichtlichen Fortgang genommen. Die Eröffnung der Linie Sigmaringendorf-Bingen steht unmittelbar bevor, die Killerthalbahn wird im Sommer, die Eyachbahn im Herbst 1900 und die Gammertinger Bahn Ende 1900 oder Anfang 1901 eröffnet werden. Die Kosten für die Linie Sigmaringendorf-Bingen (5,8 km) sind auf 384 600 *M*, die der Linie Hechingen-Burladingen (14,3 km) auf 939 600 *M*, die der Strecke Eyach-Stetten (13,2 km) auf 1 161 100 Mark und die Kosten der Linie Gammertingen-Engstingen (20,7 km) auf 1 213 100 *M*. veranschlagt.

— Im Anschluss an eine auf S. 184 Jahrg. 1899 d. Ztg. veröffentlichte, für den Beklagten ungünstige Entscheidung des Amtsgerichts zu Münster i/W. in einem **Hundeprozess gegen den preussischen Eisenbahnfiskus** theilen wir die folgende, den entgegengesetzten Standpunkt vertretende Entscheidung des Landgerichts zu Saarbrücken mit.

Am 18. März 1899 gerieth der Jagdhund des Ortsvorstehers S. in der Nähe des Bahnüberganges (in Schienenhöhe) zu R. auf den Bahnkörper und wurde von einem Zuge überfahren und getödtet. Wahrscheinlich war der Hund unter der Schranke hindurch auf den Bahnkörper gekrochen. Die Schranke war mit einem beweglichen Eisengitter versehen, unter welchem im Boden eine 17 cm tiefe Aushöhlung war, so dass der Hund die Schranke in die Höhe drücken konnte.

Nach Abweisung der Schadensersatzforderung des S. seitens der Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken verklagte S. den Eisenbahnfiskus bezw. die genannte Eisenbahndirektion beim Amtsgericht in Saarbrücken und gab das Werthobjekt auf 230 *M*. an.

Die Klage wurde von dem Gericht als berechtigt anerkannt, und der Eisenbahnfiskus zum Ersatze des Werthes des Thieres verurtheilt. Als Begründung führte das Amtsgericht aus, dass die Bestimmungen des § 25 des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838, welche die Eisenbahn von der Haftpflicht befreien (unabwendbarer Zufall usw.), in diesem Falle nicht in Betracht kommen könnten. Von einer Schuld des Besitzers könne keine Rede sein. Jagdhunde würden in der Regel nicht an die Kette gelegt. Das Thier sei auch nicht auf dem freien Bahnkörper herumgelaufen, sondern habe an einer Stelle die Bahn betreten, die für gewöhnlich von Menschen und Hausthieren benutzt wird. Ebenso wenig liege ein unabwendbarer äusserer Zufall vor. Die gefährliche Natur des Eisenbahnbetriebes sei kein vom Schadensersatz befreiender Zufall. Auch seien an die Eisenbahnverwaltung die höchstmöglichen Anforderungen bezüglich der Herstellung von Schutzvorrichtungen zu stellen. Offenbar sei der Hund nur dadurch auf den Bahnkörper gelangt, dass das Gitter der Schranke nicht vollständig schloss. Die Eisenbahnverwaltung habe also die Schrankenanlage nicht ordnungsmässig unterhalten. Auch sei nicht einzusehen, dass der Eisenbahnbetrieb an Zweckmässigkeit verloren hätte, wenn Maassregeln getroffen gewesen wären, welche den Hund in wirksamer Weise von dem Bahnkörper abgehalten hätten.

Gegen diese Entscheidung legte die Eisenbahndirektion Berufung beim zuständigen Landgericht ein. Das Landgericht hob das Urtheil des Amtsgerichts auf und wies die Klage ab. In den Gründen ist ausgeführt:

Ein unabwendbarer Zufall sei ein Ereigniss, dem man nicht durch geeignete Maassregeln vorbeugen könne. Betreffs der zur Abwendung eines Ereignisses erforderlichen Maassregeln könne aber kein absoluter, sondern nur ein relativer Maassstab angelegt werden (R.-G. Bd. 21 S. 13 fgd.). Es komme nicht darauf an, ob die Abwendung des schädigenden Ereignisses überhaupt möglich gewesen, sondern ob die Abwendung bei den gegebenen Verhältnissen durch die äusserste, diesen Umständen angemessene Sorgfalt und durch Mittel, deren Anwendung dem Haftpflichtigen vernünftiger Weise zugemuthet werden könnten, zu erreichen gewesen wäre. Müsse einerseits bei der Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes von dem Unternehmer die Aufbietung der äussersten Vorsicht und Sorgfalt zur Abwendung schädigender Ereignisse gefordert werden, so könnten andererseits doch nur solche Mittel in Betracht kommen, deren Anwendung überhaupt möglich ist, ohne den wirthschaftlichen Erfolg des Unternehmens vollständig auszuschliessen. Insbesondere könne nicht verlangt werden, dass die ganze Eisenbahnstrecke auf beiden Seiten mit Mauern eingeschlossen oder mit Wächtern besetzt werde, derart, dass es für einen Hund unmöglich sei, auf das Gleis zu gelangen. Unbestritten sei, dass die bei der Bahn üblichen Absperrungsvorrichtungen vorhanden gewesen sind. Dass sich dabei eine Aushöhlung unter der Schranke befunden habe, die dem Hunde das Durchschlüpfen ermöglichte, könne nicht in Betracht kommen, da auch Hecken, Draht- und und Holzzäune nicht ausreichend seien, um Hunden den Zutritt zu dem Gleise zu verschliessen. Einen vollkommenen Schutz nach dieser Richtung würden nur solche Maassregeln gewähren können, die, wie die oben angeführten, wegen des damit verknüpften unverhältnissmässigen Kostenaufwandes oder ihrer Unvereinbarkeit mit den Zwecken des Bahnbetriebes von der Bahnverwaltung nicht verlangt werden könnten.

Hiernach stelle sich der Unfall als ein unabwendbarer äusserer Zufall dar, für welchen nach § 25 des Gesetzes vom 3. November 1838 der Eisenbahnunternehmer nicht einzustehen habe.

— Unter dem Namen **„Spar- und Darlehensverein von Angehörigen der königlich württembergischen Verkehrsanstalten“** hat sich ein Verein gebildet mit dem Zweck, Ersparnisse der Mitglieder anzusammeln, sicher und nutzbringend anzulegen und durch Verzinsung und Antheil am Gewinn zu erhöhen sowie den Mitgliedern in Bedarfsfällen durch Gewährung von Darlehen beizustehen. Diesem Verein, welcher in Stuttgart seinen Sitz hat und seine Wirksamkeit am 1. d. Mts. begonnen hat, ist die Vergünstigung eingeräumt worden, sowohl zur Erhebung der Einnahmen als auch zur Ausbezahlung der Ausgaben die Kassenstellen der Verkehrsanstalten in Anspruch zu nehmen. Auch ist die Beförderung des Schriftwechsels zwischen den Kassenstellen und dem Vorstand des Vereins auf dem Dienstwege gestattet worden. Der Verein besitzt die Rechte einer juristischen Persönlichkeit.

— Am Sylvesterabend wurde in Stechert's Salon zu **Berlin** auf sozialdemokratische Einladung hin eine **Versammlung von „Eisenbahnern“** abgehalten. Nach dem Bericht der sozialdemokratischen Organe war die Versammlung sehr schwach besucht. Wirkliche „Eisenbahner“ scheinen gar nicht anwesend gewesen zu sein, da den Bericht über die wirthschaftliche Lage der im Eisenbahndienst beschäftigten Arbeiter und den Erlass des Eisenbahnministers Thielen ein Maler, Namens Link, erstattete. Was dieser Maler vortrug, war, soweit sich aus den Berichten in

sozialdemokratischen Blättern ersehen lässt, ein Gemisch von Unkenntniss und Böswilligkeit mit dem Zweck, den Eisenbahnarbeitern die sozialdemokratische Partei als das Universalheilmittel für alle Schäden und Schmerzen anzuempfehlen. Zu diesem Zweck forderte der Maler am Schluss seiner Rede die Arbeiter der Staatsbahnen auf, sich der sozialdemokratischen Organisation anzuschliessen. In der Erörterung ergriff dann noch jemand aus der Mitte der Versammlung das Wort, der vermuthlich auch kein Eisenbahner war, da in den sozialdemokratischen Berichten weder Name noch Stand angegeben wird.

— Der neu gegründete **Eisenbahnbeamtenverein zu Frankfurt a/Main** zählt bereits über 1500 Mitglieder, ist somit wohl einer der stärksten der dort bestehenden geselligen Vereine. Am 31. Dezember v. J. veranstaltete der Verein in den nördlichen festlich geschmückten Speise- und Wartesälen des Hauptbahnhofes eine „Jahrhundertfeier“. Es waren an 700 Mitglieder erschienen, welche Kopf an Kopf gedrängt standen, um der Rede des ersten Vorsitzenden, Präsidenten Thomé, zu lauschen. Letzterer gab in beredten Worten einen Ueberblick über das abgelaufene Jahrhundert, über unsere Errungenschaften während der hundert Jahre — wie sich Deutschland nach und nach von der Knechtung durch Napoleon I. dank des erwachten Nationalgefühles aufgeschwungen, wie es die Fremdherrschaft abgeschüttelt, sich in drei siegreichen Feldzügen behauptet und nunmehr als achtunggebietende Grossmacht aller Welt gegenüber dastehe, wie die Zeit grosse Männer, grosse Fürsten und Heerführer uns geschenkt, wie der alte Kaiser Wilhelm es verstanden habe, Fürsten und Völker zu einigen und mit seinem ersten Rathgeber, dem Fürsten Bismarck, ein einiges Deutschland zu schaffen. Redner verbreitete sich sodann über die wichtigsten Erfindungen und Entdeckungen des 19. Jahrhunderts, wie es den Dampf, die Elektrizität, die Chemie usw. sich zu nutze gemacht habe usw., gab eine Uebersicht über die Gesammtkilometerzahl der Eisenbahnen der Welt und hob zum Schlusse hervor, dass es sein Wunsch sei, wenn sich Beamte und Arbeiter der preussischen Staatsbahnen immer mehr näherten, immer enger verbänden zu gemeinsamen, friedlichen Zielen und Arbeiten. Die etwa ¾ Stunde dauernde Rede klang in ein Hoch auf Kaiser Wilhelm II. aus, in welches die grosse Versammlung dreimal begeistert einstimmte. Präsident Thomé dankte der Gesangsabtheilung des Staatseisenbahnvereins, welche das Fest durch sinnige Gesangsvorträge verschönern half.

Nach Beendigung der Rede des Präsidenten Thomé brachte die Versammlung diesem ein dreifaches Lebehoch. Ein Begrüssungstelegramm ging an Se. Majestät den Kaiser ab.

— Die vom **Eisenbahnverein Köln** am 31. Dezember v. J. Mittag im Fränkischen Hof veranstaltete **Feier der Jahrhundertwende** nahm einen glänzenden und patriotisch erhebenden Verlauf. Auf der Bühne des reichgeschmückten grossen Saales prangte die Kaiserbüste inmitten einer von bunten Lichtern durchsetzten Blumen- und Pflanzengruppe. Der mit vielen Oberbeamten erschienene Eisenbahndirektionspräsident Stieger begrüsste die in überaus grosser Zahl (etwa 800) versammelten Eisenbahnbeamten und -Arbeiter, die gekommen seien, um einen in der Geschichte und Kultur, besonders aber für unser engeres Vaterland hochbedeutsamen Zeitabschnitt nach Gebühr zu feiern. Mit Befriedigung vernahmen die Zuhörer, dass der Eisenbahnverein sich prächtig entfaltet habe, dass er in Kürze durch Hinzutritt von Beamten und Arbeitern der Werkstätten zu Nippes und Deutzerfeld noch einen bedeutenden Zuwachs erhalten werde, und dass reichliche Spenden es ermöglicht hätten, 80 Kindern in pietätvoller Erinnerung an verstorbene Beamte und Arbeiter ein Weihnachtsfest zu bereiten, dessen gelungener Verlauf die Hoffnung auf weitere Werke der Humanität innerhalb des Vereins berechtigt erscheinen lasse. Regierungsrath Schuch schickte seiner Festrede voraus, dass die Anwesenden als ernste Männer des ernsten Moments gedenken wollten, den zu erleben ein gütiges Geschick ihnen beschieden habe. Redner schilderte sodann in formvollendeter und packender Weise die zu Beginn des 19. Jahrhunders im deutschen Vaterlande bestehenden Verhältnisse, denen er die gegenwärtige glanzvoll veränderte Lage gegenüberstellte. Nachdem Redner zum Schlusse seiner Ausführungen noch auf die bedeutenden Errungenschaften, nämlich die sozialpolitische Gesetzgebung, womit wir als Pfadfinder allen Nationen vorausgegangen seien, ferner auf die Einheitlichkeit der Rechtsprechung durch das Inkrafttreten des neuen Bürgerlichen Gesetzbuches hingewiesen und der gewaltigen Entwickelung des Eisenbahnwesens in 65 Jahren gedacht hatte, fasste er die Pflichten der jetzigen Generation in dem Dichterwort zusammen: Was du ererbt von deinen Vätern hast, erwirb es, um es zu besitzen. Wie Friedrich der Grosse sich als den ersten Diener des Staates bezeichnet habe, so möge ein jeder in treuer Hingebung an seinem Berufe wirken zum Wohle des Ganzen. Das böse Wort, es fehle die Freude am Vaterlande, habe heutigen Tages keine Berechtigung mehr, da wir sie wiedergewonnen hätten mit der Liebe zum Vaterlande, die uns alle einige. Die Treue zum Herrscherhause, die uns in den wechselvollen Geschicken der Zeiten über alle Fährnisse hinweggeholfen hat, soll uns auch ein sicheres Geleit sein bei der dunklen Fahrt in das neue Jahrhundert. Mit stürmischem Jubel stimmte die Versammlung in das Kaiserhoch ein und sang dann die Nationalhymne. Dem Redner zollte man reiche Anerkennung. Zur Verschönerung der Feier trug der Nippeser Männergesangverein in hervorragendem Maasse bei. Der Verein, der viele Eisenbahnbeamte und -Handwerker zu seinen Mitgliedern zählt, sang unter des Herrn Fedor Berger vorzüglicher Leitung mehrere Chöre, darunter „Dem Rhein mein Lied“ von Schwartz, sowie „Der Löwe von Aspern“ von Neumann, so präcise und klangreich, dass unter lebhaften Beifallsspenden mehrmals mit Erfolg um Zugaben gebeten wurde und Präsident Stieger Veranlassung nahm, den wackern Sängern seinen allerbesten Dank abzustatten. Gemeinsam patriotische Lieder und Musikspenden der Trenks'schen Kapelle brachten die fröhlichste Stimmung zuwege, und zum Schlusse entbot Präsident Stieger allen Theilnehmern seine Glückwünsche zum Jahreswechsel sowie zum Antritt des neuen Jahrhunderts, die Rechnungsrath Hönig mit einem Hoch auf den allverehrten Dienstchef, das innigen Anklang fand, erwiderte. In dem gehobenen Gefühl, den Wendepunkt zweier Jahrhunderte in würdiger Weise genützt zu haben, trennte sich die grosse Versammlung.

— **Personalnachrichten.** Dem Eisenbahndirektor Michalke ist unter Belassung in der Beschäftigung als Hilfsarbeiter in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten die Stelle eines Mitgliedes der königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg und dem Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Maeltzer in Magdeburg die Stelle des Vorstandes der Betriebsinspektion 1 daselbst verliehen worden.

Versetzt sind: die Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren Ortmanns, bisher in Paderborn, nach Osnabrück, als Vorstand (auftrw.) der daselbst am 1. d. Mts. neu errichteten Betriebsinspektion 3, am Ende, bisher in Templin, zur Betriebsinspektion 2 in Cassel und Ritter, bisher in Fürstenberg i/M., zur Betriebsinspektion 1 in Magdeburg sowie der Eisenbahnverkehrsinspektor Paul Schmidt, bisher in Küstrin, als Vorstand der Verkehrsinspektion nach Kiel.

Zu Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren sind ernannt: die Regierungsbaumeister Roth in Leipzig und Schwemann in Soltau.

Der Centralkassirer bei der Generaldirektion der königlich bayerischen Staatseisenbahnen, Anton Dachs, welcher diesen Posten seit 1. Juli 1884 bekleidete, wurde wegen fortdauernden körperlichen Leidens auf gestelltes Ansuchen unter Allerhöchster Anerkennung seiner mit Eifer und Treue geleisteten erspriesslichen Dienste sowie unter gleichzeitiger Verleihung des Titels eines königlichen Generaldirektionsraths in den definitiven Ruhestand versetzt; an dessen Stelle wurde der Bezirkskassirer beim königlichen Oberbahnamte Rosenheim, Adolf Alexander, zum Oberinspektor und Vorstande der königlichen Eisenbahncentralkasse befördert.

Der Bezirksmaschineningeniör Karl Kuffer in Schweinfurt ist gestorben.

Oesterreich-Ungarn.

— **Das Zusatzübereinkommen über den Eisenbahnfrachtenverkehr.** Der Verein „Kommunikation“ hat dem österreichischen Eisenbahnminister für seine Bemühungen bei Revision des Berner Internationalen Uebereinkommens den Dank ausgesprochen. In dem Antwortschreiben dankt der Minister für die überaus freundliche Kundgebung. Es gereicht dem Minister, wie er in dem Schreiben hervorhebt, zur hohen Befriedigung, dass durch die nunmehr erfolgte Annahme des im Jahre 1896 zu Paris abgeschlossenen Zusatzübereinkommens zum Berner Internationalen Frachtrechtsübereinkommen in beiden Häusern des Reichsraths die baldige Vollziehung dieses Zusatzübereinkommens, welches in beinahe allen anderen Vertragsstaaten die parlamentarische Genehmigung erlangt hat, nunmehr in sicherer Aussicht steht. Hierdurch werde zu Gunsten der Verfrachter eine Reihe von Erleichterungen und Verbesserungen nicht nur im internationalen, sondern auch womöglich gleichzeitig im Binnenverkehre zur Einführung gelangen, da eine thunlichste Anpassung der Bestimmungen des Eisenbahnbetriebsreglements an jene des genannten Zusatzübereinkommens angelegentlichst angestrebt wird. Wenngleich bei der ersten Revisionskonferenz ungeachtet des nachdrücklichsten Bemühens der österreichischen Vertreter nicht alle berechtigten Wünsche der betheiligten Kreise Berücksichtigung finden konnten, so werde sich bei der fortschreitenden Ausgestaltung des internationalen Transportrechtes voraussichtlich Gelegenheit finden, in dieser Hinsicht

auch weiterhin für die Interessen der österreichischen Handelskreise einzutreten, soweit dies unbeschadet der Aufrechthaltung der so werthvollen Rechtseinheit im internationalen Eisenbahnverkehre nur immer geschehen kann. Der Minister versichert schliesslich, dass er diesem Gegenstande auch fernerhin sein besonderes Augenmerk zuwenden werde.

— **Vereinfachung des Geschäftsganges bei der amtlichen Behandlung von Eisenbahnprojekten.** Ueber Ersuchen des Reichskriegsministeriums und im Einvernehmen mit demselben hat das Eisenbahnministerium folgendes angeordnet:

Die Einladung des Reichskriegsministeriums zur Theilnahme an politischen Begehungen und kommissionellen Verhandlungen von Eisenbahnprojekten ist zu beschränken auf nachstehende Fälle:

a) Bau neuer Linien;
b) Umgestaltungen an bestehenden Bahnen, insofern hierdurch deren militärische Leistungsfähigkeit berührt werden könnte, ferner Umbau wichtiger Objekte (Brücken und Tunnels), insbesondere solcher mit Minenanlagen;
c) Erweiterung von Stationsanlagen an Bahnen mit einer Kriegsfahrordnung, wenn dem bezüglichen Projekte nicht schon vorher vom Reichskriegsministerium zugestimmt wurde;
d) auf alle jene Projekte, durch welche lokale militärische Interessen berührt werden könnten, wie z. B. solche, durch welche Exerzier- und Schiessplätze, Munitionsdepots, Kasernen, militärische Gründe, Bauverbotsrayons usw. in Mitleidenschaft gezogen werden.

Es hat daher die Einladung des Reichskriegsministeriums zu unterbleiben bei kommissionellen Verhandlungen über Schrankenänderungen, Herstellung von Wegrampen, Dammsicherungen, geringfügige Trassen- oder Nivellementsänderungen, Anlagen von Wächterhäusern, Desinfektions- und Wasserbeschaffungseinrichtungen. Errichtung und Vergrösserung von Lagerplätzen, insbesondere auch bei kommissionellen Verhandlungen über Schleppbahnen, Industriegleise und Bergwerksbahnen; in allen diesen Fällen jedoch nur dann, wenn nicht etwa aus den unter b), c) und d) hervorgehobenen Gesichtspunkten die Sondervertretung der militärischen Interessen als nothwendig erscheint.

Protokolle über politische Begehungen und kommissionelle Verhandlungen von Eisenbahnprojekten sind dem Reichskriegsministerium nur dann zuzusenden, wenn deren Uebermittelung von demselben besonders verlangt wird.

Die Vorlage der Tabelle der Wege und Wasserläufe an das Reichskriegsministerium hat in Zukunft zu entfallen.

— **Revision des Haftpflichtgesetzes.** Das Gesetz, betreffend die Haftpflicht der Eisenbahnen bei Verkehrsunfällen, stammt aus dem Jahre 1869, also aus einer Zeit, in welcher es ausschliesslich mit Dampf betriebene Eisenbahnen gab. Die Entwickelung und der Zuwachs elektrischer Bahnen sind aber in den letzten Jahren in einem solchen Maasse fortgeschritten, dass die Beschränkung der Gültigkeit des Haftpflichtgesetzes auf die Lokomotiveisenbahnen als eine Lücke empfunden werden muss. Wie verlautet, ist eine Revision des Haftpflichtgesetzes in Erwägung gezogen und es sind die Vorarbeiten für eine solche bereits eingeleitet worden. Es liegt nahe, dass bei diesem Anlasse nicht blos die Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes auf die elektrischen Bahnen in Betracht gezogen, sondern auch die Frage erwogen werden wird, ob das Gesetz an der Hand der gewonnenen Erfahrung nicht auch in anderer Richtung einer Abänderung zu unterziehen sein wird.

— **Zwischenverkehrsstatistik.** Das Eisenbahnministerium hat anlässlich des Erscheinens der mit 1. Januar d. J. in Kraft tretenden Ministerialverordnung vom 20. Dezember 1899, betreffend die statistische Erfassung des Waarenverkehres zwischen Oesterreich und Ungarn, mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten, denen die genaue Befolgung der in dieser Verordnung enthaltenen Bestimmungen voraussichtlich in der ersten Zeit begegnen dürfte, die Bahnstationsorgane durch die vorgesetzten Bahnverwaltungen anweisen lassen, den Parteien bei der Aufgabe von Sendungen möglichst entgegenzukommen und durch entsprechende Belehrungen und Aufklärungen bei der Ausstellung der Waarenerklärungen an die Hand zu gehen. Für die erste Zeit der Geltung dieser Verordnung soll nach dieser Anweisung von einer zu strengen Auslegung der Bestimmungen Umgang genommen und das Augenmerk vor allem auf die Gewöhnung des Publikums an die neuen Vorschriften gerichtet werden. Ein gleiches Verhalten soll seitens der Bahnorgane auch bei der Ueberprüfung der aus Ungarn einlangenden Waarenerklärungsduplikate beobachtet werden, da die in der Durchführungsverordnung enthaltene Anordnung, wonach es internen Verfügungen vorbehalten wurde, zu bestimmen, in welchen Fällen von der Ueberprüfung der Waarenerklärungsduplikate seitens der Empfänger bei der Abgabe abgesehen werden kann, erst in einem späteren Zeitpunkte, und zwar nach Maassgabe der in den ersten Monaten der Wirksamkeit der neuen Durchführungsverordnung gesammelten Erfahrungen zur Einführung gelangen kann. Es wird daher auch rücksichtlich der Abgabe der aus Ungarn einlangenden Sendungen im Hinblicke auf die bei derselben voraussichtlich zu erwartenden Schwierigkeiten, den Bahnstationsorganen nahegelegt, bei Ueberprüfung von aus Ungarn einlangenden Waarenerklärungsduplikaten seitens der Empfänger gleichfalls anfänglich schonend vorzugehen, insbesondere aber in jenen Fällen von dieser Ueberprüfung ganz abzusehen, in denen die Bahnorgane — wie beispielsweise bei lediger Verladung der Waaren — auf Grund eigener Wahrnehmungen selbst in der Lage sind, sich von der Richtigkeit der statistischen Angaben zu überzeugen.

— **Bahnprojekt Hartberg-Aspang.** Ein süddeutsches Blatt beklagte die angebliche Zurückhaltung, die der Eisenbahnminister gegenüber den Bestrebungen der Wien-Aspangbahn, ihre Linie in südlicher Richtung über den Wechsel nach Hartberg fortzusetzen, bethätigt. Es wird dem Minister zur Last gelegt, ein von seinem Vorgänger veranlasstes ernstes Bauprojekt der Aspangbahn durch starres Festhalten an der Bedingung des Staatsbahnbetriebes sowie durch die Anforderungen bezüglich des staatlichen Einlösungsrechts vereitelt zu haben. Das „Fremdenblatt" erinnert gegenüber diesen Angriffen daran, dass, wie den betheiligten Wiener Kreisen und den steiermärkischen Interessenten wohlbekannt sei, das seinerzeit der Trassenrevision unterzogene Vorprojekt der Aspangbahngesellschaft für den Wechselübergang deshalb ins Stocken gerathen sei, weil die Gesellschaft auf Grund eingehender kommerzieller Erhebungen zu der Ueberzeugung gelangen musste, dass die ihrerseits als Bedingung der Konzessionsübernahme beanspruchte Verkehrstheilung und Frachtenzuweisung, durch welche die Ertragsfähigkeit der Fortsetzungslinie unbedingt sichergestellt werden sollte, nach den obwaltenden Verhältnissen eine Illusion war. Damit war der Konzessionserwerbung der Gesellschaft der finanzielle Boden entzogen. Der Streit um den Staatsbetrieb, den die Lokalinteressenten lebhaft wünschen, hatte somit kaum eine andere Bedeutung als die eines Vorwandes zum Rückzuge gehabt, zumal diese Frage ebenso wie jene der Einlösung bei einigem guten Willen gewiss keine unübersteiglichen Schwierigkeiten geboten hätte.

— **In Angelegenheit der Feststellung einheitlicher Wagentypen für die österreichischen Eisenbahnen** wurden im Laufe der letzten Zeit mehrere Sitzungen der zu diesem Zwecke gebildeten Komitees, an welchen die Vertreter des Eisenbahnministeriums, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Südbahn, Staatseisenbahngesellschaft, Aussig-Teplitzer Bahn und Nordwestbahn sowie der Nesselsdorfer Wagenfabrik, der Wagenfabrik F. Ringhoffer in Smichov und der Simmeringer Wagenfabrik theilnahmen, unter dem Vorsitze der Vertreter des Eisenbahnministeriums abgehalten. In diesen Konferenzen ist über die Bauart und das Material für sämmtliche Theile des Laufwerkes und des Untergestelles der Güterwagen Beschluss gefasst worden. In den nächsten Sitzungen, welche jedenfalls noch im Januar beginnen werden, soll über die weiteren Bestandtheile der zunächst in Frage kommenden Wagenarten (gedeckte Güterwagen, Kohlenwagen und Lowris) berathen werden. Ausserdem sollen die Bedingnisshefte für das bei den Wagen verwendete Material festgestellt werden, um auch in dieser Beziehung die wünschenswerthe Einheit zu schaffen.

— **Zillerthalbahn.** Bekanntlich hat sich die österreichische Regierung gegen das Projekt des normalspurigen Baues der Zillerthalbahn entschieden und vor kurzem die Konzession für den Bau dieser Bahn mit Schmalspur ertheilt. In einer an das „Tiroler Tageblatt" gerichteten ausführlichen Zuschrift aus dem Zillerthale wird nochmals die normalspurige Ausführung der Zillerthalbahn befürwortet.

Gegenüber diesen Ausführungen muss darauf hingewiesen werden, dass alle auf die finanzielle Sicherstellung der normalspurigen Bahn gerichteten Bemühungen nicht das erwünschte Ergebniss brachten und auch in Hinkunft kaum bringen dürften, da wohl nicht anzunehmen ist, dass das Land Tirol oder der Staat bereit sein werden, den bedeutenden Mehraufwand auf sich zu nehmen. Uebrigens wird für geraume Zeit die schmalspurige Bahn den Bedürfnissen des Thales vollauf genügen. Sollte sich einmal in einer weiteren Zukunft die Nothwendigkeit einer Ausgestaltung der Bahn ergeben, dann werden die Mittel zu erwägen sein, durch welche der erwiesenen Nothwendigkeit Rechnung zu tragen sein wird.

— **Der Hilfsverkehr der Südbahn.** Bekanntlich wurde anlässlich der im September v. J. eingetretenen Hochwasserschäden auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen ein Theil des Güterverkehres von den letzteren auf die Südbahn abgelenkt. Aus der von der Direktion der Südbahn aufgestellten Uebersicht in betreff des Wagenüberganges im Hilfsverkehr vom 28. Sep-

tember bis 14. Oktober 1899 geht hervor, dass der Gesammtwagenübergang sich in dieser Zeit annähernd auf 33 900 belief. In der gleichen Zeit des Vorjahres, da kein Hilfsverkehr bestand, stellte sich der Wagenübergang auf 23 612 Wagen. Es ist demnach eine Steigerung um ungefähr 10 288 Wagen zu verzeichnen, von denen etwa 7 800 auf den Hilfsverkehr entfallen dürften, während sich der Rest aus der natürlichen Verkehrszunahme erklärt.

— **Unfall bei Kalsdorf.** Am 24. v. Mts. ereignete sich auf der Südbahn nächst der Station Kalsdorf ein beklagenswerther Unfall. Der Triester Schnellzug stiess bei dichtem Nebel an einen in Verschiebung begriffenen Güterzug. Infolge des Zusammenstosses wurde ein im Postwagen befindlicher Füllofen zertrümmert und setzten die glühenden Kohlen den Postwagen in Brand, welcher mit seinem werthvollen Inhalt (es befanden sich in dem Postwagen Postsendungen im Werthe von einigen Millionen Kronen) vollständig vernichtet wurde. Ein Postkonduktör erlitt schwere Brandwunden, denen er erlag. Angesichts dieses traurigen Falles wurde die Frage aufgeworfen, warum die Postwagen mit Oefen und nicht wie die Personenwagen mit Dampf von der Lokomotive aus erwärmt werden. In dieser Richtung verdient hervorgehoben zu werden, dass zwar viele Postwagen für Dampfheizung eingerichtet sind, dass aber bei denselben trotzdem eine selbständige Heizung nicht entbehrt werden kann. Die Postwagen können nämlich nur insolange mit dem Lokomotivdampf geheizt werden, als sie in den Zug eingereiht sind. Da jedoch der Postwagen, bevor er in den Zug eingereiht wird, oft stundenlang auf Seitengleisen in der Station steht und während dieser Zeit von den Postbediensteten im Wagen gearbeitet wird, so sind die Postbehörden genöthigt, Vorsorge für die Heizung der Wagen auch zu dieser Zeit zu treffen und dienen hierzu zumeist eiserne Oefen für Kohlenfeuerung.

— **Konzessionirung der Frachtenreklamationsbüros.** In Ergänzung der in Nr. 39 und 69 Jahrg. 1899 d. Ztg. enthaltenen Mittheilungen über die Stellungnahme der Handelskammern zu dem Ministerialerlasse bezüglich Konzessionirung der Frachtenreklamationsbüros verdient mitgetheilt zu werden, dass die Brünner Kammer hinsichtlich des herabgelangten Entwurfes der Verordnung, betreffend die Einreihung der Frachtenreklamationsbüros unter die konzessionirten Gewerbe, ein befürwortendes Gutachten erstattet hat.

Von der Reichenberger Handelskammer wird in Vorschlag gebracht, den Bedürfnissen des verfrachtenden Publikums durch Einrichtung eines gemeinsamen Revisionsbüros aller österreichischen Eisenbahnen Rechnung zu tragen, welches auf Antrag der Parteien die vorgelegten Frachtpapiere zu überprüfen und im Falle festgestellter Ueberzahlungen mit den einzelnen betheiligten Bahnen wegen Auszahlung der eingehobenen Uebergebühren an den Anspruchsberechtigten das Einvernehmen zu pflegen hätte. Durch ein solches gemeinschaftliches Revisionsbüro der österreichischen Eisenbahnen, welches bei weiterer Ausgestaltung mit den erforderlichen Befugnissen zur unmittelbaren Erledigung und Austragung der keine weiteren Erhebungen benöthigenden Reklamationen betraut werden könnte und eine Entlastung der einzelnen Bahnverwaltungen bedeuten müsste, würde die Inanspruchnahme der Frachtenreklamationsbüros seitens eines grossen Theiles des verfrachtenden Publikums aufhören.

Die Kammer gelangte zu dem Schlusse, dass sie nicht in der Lage sei, die geplante Einreihung der Frachtenreklamations- und Revisionsbüros unter die konzessionirten Gewerbe zu befürworten.

— Auf den im Staatsbetriebe stehenden Linien **Marienbad-Karlsbad** und **Karlsbad-Johanngeorgenstadt** wurden vom 1. d. Mts. an im Güterverkehre die **Einheitssätze der ersten Staffel des Gütertarifes der österreichischen Staatsbahnen** (bis 50 km) zur Einführung gebracht. Hiermit wird einem lebhaften Wunsche der Interessenten Rechnung getragen und voraussichtlich der Güterverkehr wesentlich gefördert werden. Der Personenverkehr auf den genannten Linien entwickelt sich sehr zufriedenstellend.

— Wie der „Neuen Freien Presse" aus Pilsen telegraphirt wird, bildete in der dortigen Handelskammer der **Wagen- und Kohlenmangel in Böhmen** den Gegenstand einer lebhaften Debatte. In Böhmen herrsche, so wurde ausgeführt, trotz der reichhaltigen Kohlenförderung ein zeitweiliger Kohlenmangel, und die Kohle, welche doch in erster Reihe der heimischen Industrie dienen sollte, werde in ihren besten Sorten und unter Gewährung allseitiger, namentlich tarifarischer Begünstigungen nach dem Auslande ausgeführt. Im Anschlusse an diese Ausführungen beschloss die Kammer, an das Eisenbahnministerium das Ersuchen zu stellen, durch Vermehrung des Wagenparkes für die Zukunft zur Vorbeugung derartiger Unzuträglichkeiten Vorsorge zu treffen und durch eine entsprechende Tarifpolitik den inländischen Industrieunternehmungen den Bezug der Kohle zu erleichtern. Bei der Berathung der Angelegenheit wies ein Kammermitglied darauf hin, dass der Wagenmangel allerdings wesentlich zu der Kohlennoth beigetragen habe, dass aber doch auch das gegen frühere Jahre so plötzlich eingetretene und anhaltende Frostwetter, durch welches die Kohlennachfrage so hoch gesteigert wurde, bei Beurtheilung der Unzuträglichkeiten in Betracht gezogen werden müsse. Um der fortdauernden Kohlennoth abzuhelfen, sei es nothwendig, dass zeitweise für die Kohlengruben Ueberschichten und die Sonntagsarbeit bewilligt werden. Der Antrag, dass die Kammer für die Durchsetzung dieser Maassregeln eintrete, gelangte zur einstimmigen Annahme.

— **Tarifbegünstigungen für die ungarische Zuckerindustrie.** Vor einigen Monaten sind jene weitgehenden Begünstigungen der ungarischen Staatsbahnen abgelaufen, welche den neuen Zuckerfabriken im Vertragswege auf eine lange Reihe von Jahren gesichert waren und welche zum Theil auch den älteren Zuckerfabriken des Landes gewährt wurden. Wie der „Pester Lloyd" mittheilt, werden diese Begünstigungen namentlich im Interesse der Landwirthschaft möglichst unverändert aufrecht erhalten werden und zwar — provisorisch — bis Ende des Jahres 1900. Vom Standpunkte der gleichmässigen Behandlung aller Fabriken wurde verfügt, dass jene Begünstigungen, welche seinerzeit blos einzelnen Zuckerfabriken vertragsmässig zugesichert waren, nach Thunlichkeit ausser Wirksamkeit gesetzt werden sollen; infolge dessen werden die Begünstigungen für Kalk und Kalkstein überhaupt nicht mehr erneuert, für Kohle eingeschränkt und für Melasse ebenfalls in beschränkterem Maasse nur insofern aufrechterhalten, als dieselbe behufs weiterer Verarbeitung an eine Zuckerraffinerie geschickt wird. Die Frachtsätze für Rüben, Rübenschnitze und Kalkschlamm sollen nur ganz unwesentlich abgeändert werden. Die Tarife für Rohzucker bleiben unverändert und werden die einzelnen Raffinerien gewährten weitergehenden Begünstigungen eingestellt; an Stelle dieser letzteren soll im Interesse der Hebung der Zuckerausfuhr nach dem Zollauslande ein allgemein gültiges Reexpeditionsverfahren gewährt werden, welches jedoch blos im Bedarfsfalle eingeführt werden wird. Für raffinirten Zucker bleiben die Tarife ebenfalls vollkommen unverändert.

— **Der Oesterreichische Lloyd und sein Verkehrsgebiet.** Unter diesem Titel wird von dem Oesterreichischen Lloyd ein Reisehandbuch vorbereitet, das in deutscher, englischer, französischer und italienischer Sprache in einer Gesammtauflage von 60 000 bis 100 000 Abdrücken theils unentgeltlich vertheilt, theils zu einem geringfügigen Preise im internationalen Buchhandel, sowie auf sämmtlichen Schiffen, bei allen Agenturen und Geschäftsstellen des Oesterreichischen Lloyd und anderer Verkehrsunternehmungen verkauft werden wird.

Ausser einer Beschreibung der vom österreichischen Lloyd auf seinen Fahrten berührten Länder und Städte sollen auch die österreichischen Ausfuhrverhältnisse nach diesen Ländern eingehend geschildert und hierbei auch werthvolle Anregungen für die Hebung der Ausfuhr geboten werden.

— Anlässlich eines Einzelfalles hat der österreichische Oberste Gerichtshof in seiner Entscheidung vom 10. Oktober 1899 ausgesprochen, dass seit dem Inkrafttreten der neuen Civilprozessgesetze der Rechtszug **gegen erstinstanzliche Entscheidungen über Enteignungsentschädigungen** (§ 30 des Gesetzes vom 18. Februar 1878) an die Kreis- und Landesgerichte, nicht mehr an die Oberlandesgerichte gehe.

Der Oberste Gerichtshof hat dies damit begründet, dass nach § 3 der Jurisdiktionsnorm ganz allgemein der Rechtszug gegen Beschlüsse der Bezirksgerichte in II. Instanz (abgesehen von den besonderen Bestimmungen rücksichtlich der Handels-, See- und Berggerichtsbarkeit) an die Kreis- und Landesgerichte gehe, und dieser allgemeinen auch für das ausserstreitige Verfahren geltenden Norm der Art. VIII, Ziffer 4 des Einführungsgesetzes zur Jurisdiktionsnorm, welcher nur die durch das Gesetz vom 18. Februar 1878 geregelte Zuständigkeit der Gerichte in Enteignungsfällen aufrecht erhält, von dem Instanzenzuge aber nichts erwähnt, um so weniger entgegenstehen kann, als das Einführungsgesetz zur Jurisdiktionsnorm dort, wo es eine Abweichung von den allgemeinen Grundsätzen der letzteren rücksichtlich des Instanzenzuges eintreten lassen wollte, dies ausdrücklich anordnete, eine solche Anordnung aber in Art. VIII, Ziffer 4 nicht zu finden ist.

— Im ungarischen Handelsministerium finden z. Zt. Berathungen in Angelegenheit der **finanziellen Lage der Torontaler Lokalbahn** statt. Bekanntlich hatte sich die Verwaltung der genannten Lokalbahn vor einiger Zeit an die ungarische Regierung wegen Uebernahme des Betriebes durch die Staatseisenbahnverwaltung gewendet. Die hierüber s. Zt. geführten

Verhandlungen waren jedoch ohne Ergebniss geblieben (vergl. Nr. 91 S. 1483 Jahrg. 1899 d. Ztg.). Bei den nunmehrigen Berathungen, welche demnächst zum Abschlusse gelangen dürften, wurde festgestellt, dass die Verzinsung und Tilgung der Obligationen vollkommen sichergestellt sei.

Vereinsausland.

— Ueber die **Zertrümmerung** eines **Pferdebahnwagens durch einen Eisenbahnzug** wird der „Köln. Ztg." aus **Kopenhagen** vom 3. d. Mts. geschrieben: Einem Zufall nur ist es zu verdanken, dass das Eisenbahnunglück in der letzten Nacht kein Menschenleben kostete. Der letzte Zug aus Holte hatte kurz vor Mitternacht die Vorstadtstation Nörrebro verlassen, als unmittelbar vor der Lokomotive bei einem Strassenübergange, dessen Sperrstangen nicht gesenkt worden waren, ein Pferdebahnwagen über die Schienen rollte. Zum Bremsen war es zu spät; mit voller Wucht rannte der Zug wider den Wagen und zerschmetterte ihn ganz. Erst als der ganze Zug die Unglücksstelle passirt hatte, gelang es, ihn zum Stehen zu bringen. Zwischen den Trümmern des Pferdebahnwagens lagen blutende, jammernde Menschen, die meisten anscheinend sehr schwer verletzt. Die ärztliche Untersuchung ergab indessen, dass nur sieben ernstlich verwundet waren, die übrigen, darunter Kutscher und Schaffner, waren mit leichten Schrammen und dem Schrecken davon gekommen. Auch das Pferd war merkwürdigerweise unversehrt geblieben. Wessen Fahrlässigkeit die Schuld an dem Unglück trägt, ist noch nicht ermittelt worden; jedenfalls tritt mit dem stetig wachsenden Verkehr in den Strassen der Stadt die Nothwendigkeit immer klarer zu Tage, die vielen Eisenbahnzüge, die ihren belebtesten Theil durchkreuzen, unter oder über das Strassenpflaster zu leiten. Vielleicht beschleunigt dieses Unglück die Thätigkeit der seit Jahren bestehenden Kommission zur Besserung unserer Bahnhofsverhältnisse.

— Zwischen **Genf** und der **französischen Grenzstation Bellegarde** hat sich am 2. d. Mts. Abends 10½ Uhr ein **Eisenbahnunglück** ereignet, das leicht zur schweren Katastrophe hätte werden können. In dem Augenblick, wo der von Frankreich kommende Schnellzug in den Tunnel eingetreten war, der unter den Juraberg Monte Crédo hinführt, stürzte der Tunnel ein und der Zug wurde verschüttet. Die Lokomotive, der Gepäck-, der Post- und zwei Personenwagen entgleisten. Man kann sich die Angst der Reisenden vorstellen. Glücklicherweise kamen sie grösstentheils mit dem Schrecken davon. Nur drei Personen wurden verletzt und keine von denselben schwebt in Lebensgefahr. Das Tunnelgewölbe war auf einer Strecke von 150 m infolge einer Wasseransammlung geborsten. Die herabstürzende Erd- und Steinmasse traf hauptsächlich die vorderen Wagen des Zuges. Dem Lokomotivführer gelang es, sich nach der Genfer Seite durchzuarbeiten und einem von Genf kommenden Güterzuge entgegenzueilen, den er in kurzer Entfernung kreuzen sollte. Auf diese Weise wurde ein neues Unglück verhütet. Ein in dem Zuge befindlicher Arzt leistete den Verwundeten die erste Hilfe. Der Verkehr zwischen Bellegarde einerseits und Genf, Divonne und Annemasse andererseits ist vollkommen unterbrochen.

— **Erweiterung der Brighton-Eisenbahnlinie.** Die Brightonlinie hat kürzlich eine Erweiterung erfahren, durch welche der Bau einer Doppel- oder Wettbewerbslinie zwischen London und Brighton, von der unlängst in englischen Fachblättern vielfach die Rede war, jetzt, wenigstens was den Personenverkehr anbetrifft, nicht mehr einem wirklichen Bedürfnisse entsprechen würde. Der gemeinschaftliche Betrieb einer etwa 16 km langen Strecke zwischen Croydon und Redhill hat nämlich öfter zu Streitigkeiten zwischen der Brighton- und der Südostbahn Anlass gegeben und deren Beziehungen seit einer Reihe von Jahren höchst unerquicklich gestaltet. Die Angelegenheit wurde schliesslich einem Schiedsgericht übergeben, nach dessen Spruch die Brightongesellschaft sich verpflichtete, an die Südostbahn für die Unterhaltung der gemeinschaftlich benutzten Strecke jährlich einen ihrem Verkehrsantheil entsprechenden Betrag zu zahlen, während die Südostbahn darauf verzichten musste, von ihren Rechten bezüglich der Anzahl ihrer Züge auf dem gemeinschaftlichen Theile der Linie, der übrigens durch den Bau der Hauptlinie über Sevenoaks für sie an Bedeutung verloren hatte, vollen Gebrauch zu machen.

In der ersten Hälfte v. J. betrug die an die Südostbahn geleistete Zahlung 130 209 *M.*, in der zweiten 133 239 *M.*; die erste auf Grund des Schiedsspruchs überhaupt erfolgte Zahlung belief sich auf 111 100 *M.* und die zweite auf 141 400 *M.*

Obwohl nun beide Theile den übernommenen Verpflichtungen stets redlich nachgekommen waren, so konnte es doch nicht ausbleiben, dass die Südostbahngesellschaft, die auf der betreffenden Strecke die wirkliche Eigenthümerin tiefer Einschnitte, eines langen Tunnels, der Stationen sowie sämmtlicher Signalapparate war, und welche die kleinere Zahl von Zügen und mit geringerer Geschwindigkeit fahren liess, öfter der anderen Störungen und Verdriesslichkeiten bereitete. Im Jahre 1894 beschloss daher die Brightongesellschaft, diesem Zustande ein Ende zu machen, die erforderlichen Pläne und Kostenvoranschläge für eine eigene Linie zwischen den erwähnten Stationen auszuarbeiten und beim Parlament um die Bauermächtigung einzukommen. Schon im nächsten Jahre konnten die Angebote der Bauunternehmer eingefordert werden. Die Arbeiten wurden in zwei Abschnitten vergeben, der eine die Strecke von Croydon bis Coulsdon, der andere den Rest umfassend. Die Linie wurde von Croydon aus auf der Westseite der alten Linie in südlicher Richtung fast bis zur Station Coulsdon mit ihr parallel geführt, wo sie dann nach Westen ausweicht, um das Gebiet der Südostbahn zu verlassen; sie wendet sich sodann nach Canehill, ist hier eine Strecke weit in unbedecktem Einschnitt geführt und überschreitet mittelst zweier schwerer Brücken den Hauptstrang der Brightonbahn. Hierauf übersetzt sie die Linien der Südost- und Brightongesellschaft und wendet sich über eine lange Brücke nach Osten, durchläuft mehrere tiefe Einschnitte in Kalkfelsen, durchquert in einem langen Tunnel unter der Liegenschaft Lord Hylton's das Holmesdalethal, nachdem sie auf einem Damm an der Mersthamstation vorübergezogen, zieht sodann abermals in einem Tunnel durch einen Hügel hinter der St. Annesschule unter der Südostbahn und schliesst sich endlich kurz vor der Station Earlswood an die nach Brighton führende Hauptlinie an.

Am 5. November v. J. ist die Strecke von Süd-Croydon bis Stoat's Nest, wo ein neuer Bahnhof vorgesehen ist, für den Personenverkehr eröffnet worden; eine Zwischenstation wird in Purley Oaks gebaut werden. Durch den Betrieb dieser Strecke wird sofort eine bedeutende Verkehrserleichterung zwischen den genannten Punkten erzielt, die vor der Hand den Bedürfnissen genügt, weshalb nicht beabsichtigt wird, den Personenverkehr auf der neuen Linie über Stoat's Nest hinaus auszudehnen; dagegen soll die ganze Linie auf einmal für den Güterverkehr eröffnet werden, um eine sofortige Entlastung der alten Linie zu bewirken.

Das für den Bau der Linie bewilligte Kapital beläuft sich auf 9 792 000 *M.* Das Aktienkapital ist in Theilzahlungen zu verschiedenen Zeiten eingefordert worden, während Anleihen bis zur Veröffentlichung des letzten Geschäftsberichtes noch nicht gemacht worden waren; die Gesellschaft soll indessen Vorkehrungen getroffen haben, um am Ende des Jahres für 10 200 000 *M.* Schuldscheine für diese und andere Anlagen unterzubringen.

Im ersten Halbjahr 1899 betrugen die auf die Linie verwendeten Ausgaben 1 393 800 *M.*, die des zweiten Halbjahres 1899 und des laufenden Halbjahres wurden auf 989 800 *M.* veranschlagt. Die Gesammtausgabe bis Ende v. J. belief sich auf 7 956 000 *M.*; da aber das Aktienkapital mit einem hohen Aufschlag aufgenommen wurde (die letzte Einzahlung von 4 848 000 *M.* wurde mit einem Aufschlag von 2 664 000 *M.* aufgenommen), so haben die Eigenthümer der Brightongesellschaft die werthvolle Ergänzung ihrer Linie mit geringen Kosten bewirkt und sind dadurch für die Zukunft der Zahlung an die Südostbahn enthoben.

— Ueber die Mittel **zur Entwickelung des Verkehres in der Kolonie Kiautschou** führt die kürzlich dem deutschen Reichstage zugegangene, im Reichsmarineamt ausgearbeitete Denkschrift folgendes aus:

Das für die ganze Verkehrsentwickelung für die Kolonie wichtigste Werk bleibt die Schaffung einer Eisenbahnverbindung mit dem Innern. Unter dem 1. Juni 1899 ist einem Syndikat, welches sich aus Kreisen der Industrie und des Handelsstandes aus allen Theilen Deutschlands vereinigt hatte, vom Reichskanzler für eine zu bildende deutsch-chinesische Aktiengesellschaft die Konzession zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn von Tsingtau über Wei-hsien nach Tsi-nan-fu, der Provinzialhauptstadt von Schantung, nebst einer Zweigbahn nach Poschan verliehen worden. Die Gesellschaft besitzt ein Grundkapital von 54 000 000 *M.*, wovon 13 500 000 *M.* bei der Gründung eingezahlt worden sind. Sie hat sich verpflichtet, die vorbezeichneten Bahnen innerhalb einer Frist von fünf Jahren, die Bahnstrecke von Tsingtau nach Wei-hsien innerhalb einer Frist von drei Jahren zu erbauen und in Betrieb zu nehmen. Die Gesammtstrecke dieser Linien umfasst rund 450 km, die Theilstrecke Tsingtau-Wei-hsien rund 180 km.

— **Rhodesia.** Der Bericht der South Africa Company über das Jahr 1897/98 gibt einigen Aufschluss über die Entwickelung von Rhodesia. Nach diesem Bericht betrug das Defizit der Verwaltung im letzten Jahre, trotz der erheblichen Verminderung der Ausgaben, noch 7 500 000 *M.*, und das Gesell-

schaftskapital hatte bereits 140 000 000 ℳ. überschritten. An jährlichen Zuschüssen sind der Rhodesia-Eisenbahn 200 000 ℳ. zu zahlen, sowie an Zinsgarantien für diese und die Beirabahn nicht weniger als 4 500 000 ℳ. auf 20 bezw. 22 Jahren zu leisten. Dabei sind die Bergwerksgesellschaften zu sehr bedeutenden Opfern veranlasst worden, um die Weiterführung der Hauptbahnlinie zum Tanganyikasee, d. h. zunächst nur bis Gwelo zu ermöglichen, wobei die Verpflichtung, eine andere Eisenbahn bis zum Kohlendistrikt bei Fort Juli zu bauen, in den Kauf genommen werden musste. An beiden Bahnen wird, wie der Bericht behauptet, gebaut, ohne jedoch irgend eine Angabe über die geleisteten Arbeiten zu machen. Von der Verwirklichung des Rhodes'schen Projektes der Kap-Kairobahn dürfte daher für längere Zeit wohl nicht die Rede sein.

— Nach einem dem britischen Parlamente vorgelegten Bericht über die Baufortschritte des Jahres 1898/99 betrug die Länge der abgepfählten Strecke der **Ugandabahn** Ende März 418 englische Meilen (669 km). Die Bahn wird bei Port Florence im Nordostwinkel der Ugorebai des Viktoriasees endigen und ihre Gesammtlänge sich auf etwa 582 Meilen (931 km) stellen. Die Schienen waren bis Meile 279 gelegt. Stationen sind errichtet in Kilindini (Anfangsstation), Changanwe, Mazeras, Voi, Kenani, Mtoto, Andei und Kibwezi. Es sind 56 Lokomotiven, 46 Personen- und 563 Güterwagen vorhanden. Die die Bahn begleitende Telegraphenlinie war zu dem angegebenen Zeitpunkte bereits auf 480 Meilen (768 km) fertiggestellt. An indischen Arbeitern waren Ende 1896 3 948, Ende 1898 dagegen rund 13 000 beschäftigt. („Archiv f. Post u. Telegraphie.")

— Ueber den Bau der **Eisenbahn Swakopmund-Windhoek** wird im „D. Kol.-Bl." folgendes mitgetheilt: Nach einem Bericht des Feldbahnbaukommandos in Swakopmund vom 10. November 1899 sollte bis Ende November der Unterbau bis Hasis (Kilometer 145) fertiggestellt sein. Die Durchschreitung des Dorstreviers bei Kilometer 135 ohne grösseren Brückenbau erforderte das Aussprengen eines längeren Einschnittes. Die fortgesetzten Bohrungen nach Wasser sind von Erfolg. In Jakalswater gestalten sich dadurch die Wasserverhältnisse immer besser. Oberstleutnant Gerding ist nach Erkundigung und genauerer Feststellung der Bahnlinie am 22. Oktober v. J. in Windhoek eingetroffen. Zwischen Dorstrevier und Okahandja, wo die Linie noch nicht endgültig festgestellt war, ist die Richtung statt über Okongara über Karibib gewählt worden und hierdurch ein Gelände erreicht, das nur westlich Okahandja bei Ueberschreitung des Kamikoto nennenswerthe Schwierigkeiten bereitet. Ihre Ueberwindung durch eine künstliche Entwickelung wird indessen in einem Nebenrevier mit günstig gestalteten Abhängen erleichtert sein. Oberstleutnant Gerding wird bei seinem Aufenthalte in Windhoek mit dem Gouvernement das Nöthige für die Anlage der Stationen, Einrichtung des Betriebes, Aufstellung der Tarife usw. vereinbaren, auch die von Windhoek später noch erforderlichen Fortsetzungen, insbesondere nach der Metchess Mine, erörtern bezw. erkunden. Ende Dezember gedachte Oberstleutnant Gerding wieder in Swakopmund einzutreffen. Auf dem Rückwege wird noch einmal der genaue Verlauf der Bahnlinie, die Lage der Stationen und Brücken einschliesslich der nöthigen Vermessungen festgestellt sowie der zweckmässigste Anschluss nach dem Norden erkundet werden.

— Für den Fall, dass in Südafrika die Buren die Oberhand behalten sollten, nimmt man dort an, dass dann Verhandlungen zwischen Deutschland und Transvaal über den **Bau einer Bahn von Pretoria nach der deutschsüdwestafrikanischen Küste** eingeleitet werden würden, um eine kürzere und schnellere Verbindung mit Pretoria und dem Minenbezirk zu schaffen als sie über Kapstadt besteht.

Bücherschau.

— Der von Robert Krause herausgegebene **Deutsche Eisenbahnkalender für 1900** (Berlin, Verlag von Ad. Bodenburg) ist rechtzeitig erschienen und enthält auch diesmal wieder eine Fülle von wissenswerthen Angaben, die ihn für jeden Beamten der Eisenbahnverwaltung zu einem ausgezeichneten Hilfsmittel im Beruf sowohl wie bei der Vorbereitung zur Prüfung machen. Geschmückt ist der Kalender mit einem wohlgelungenen Bilde des Präsidenten Kranold, dessen Lebensabriss beigefügt ist. Aus der grossen Anzahl der dem Kalender beigefügten Nachweisungen, Tabellen und Dienstvorschriften heben wir die neuen preussischen Prüfungsvorschriften für den mittleren nichttechnischen Eisenbahndienst und die reichhaltigen Angaben, welche im Inhaltsverzeichniss als Abschnitt G: Personalverhältnisse aufgeführt sind. Der Kalender wird sich auch in der neuen Ausgabe sicher viele Freunde erworben.

— **Moeller's Kursbuch**, das im Verlage von Schmorl und von Seefeld Nachf. in Hannover mit Nr. 1 für 1900 soeben seinen 48. Jahrgang beginnt, ist dem Reisenden als ein treuer und zuverlässiger Rathgeber bekannt. Bringt es doch neben dem reichhaltigen und durch die alphabetische Anordnung übersichtlichen Eisenbahnfahrplan auch genaue Angaben über Postverbindungen und Dampfschifffahrten. Auch allgemeine praktische und wissenswerthe Notizen zeichnen es vor den anderen Kursbüchern aus. Wir möchten daher ganz besonders auf dieses vielseitige Nachschlagebuch aufmerksam machen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 30. Dezember 1899 dem öffentlichen Verkehre übergebene 16,418 km lange Strecke Mährisch-Schildberg-Grulich der k. k. österreichischen Staatsbahnen, sowie die am 29. Dezember 1899 dem öffentlichen Verkehre übergebene 45,861 km lange Strecke Margitta-Szilágy-Somlyó — im Betriebe der königlich ungarischen Staatseisenbahnen — sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4602 vom 31. Dezember 1899 an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung der Festsetzungen in Ziffer 12 Absatz 1 der „Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften" (abgesandt am 6. Januar d. J.).

Nr. 4603 vom 3. Januar 1900 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung des § 4 (2) des Uebereinkommens über die Verschleppung von Gütern usw. (abgesandt am 6. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Eröffnung der Haltestelle Hostomitz.

Mit Dienstag, den 9. Januar 1900 wird die in der Strecke Aussig-Bilin, zwischen den Stationen Franz Josef-Stollen und Schwaz-Kuttowitz neu errichtete Haltestelle Hostomitz für den lokalen Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Von dem genannten Tage an werden die laut Winterfahrplan vom 1. Oktober 1899 in dieser Strecke verkehrenden Züge mit Personenbeförderung täglich in Hostomitz je einen Aufenthalt bis zu 1 Minute haben, und zwar:

In der Richtung von Aussig gegen Bilin:
Zug Nr. 221 um 7 Uhr 19 Minuten früh,
„ „ 223 „ 2 „ 02 „ Nachmittags,
„ „ 225 „ 7 „ 52 „ Abends.

In der Richtung von Bilin gegen Aussig:
Zug Nr. 222 um 5 Uhr 37 Minuten früh,
„ „ 224 „ 1 „ 47 „ Nachmittags,
„ „ 226 „ 6 „ 48 „ Abends.

Die Entfernungen, auf Grund deren die Fahrpreise aus der Zonengebührentabelle des Lokalpersonentarifes für die Haltestelle Hostomitz zu berechnen sind, sind aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich:

Von oder nach	Türmitz	Kosten-Staditz	Tschochau-Hlinai	Hertine	Auperschin	Liessnitz	Franz Jos.-Stollen	Schwaz-Kuttowitz	Bilin
	Entfernungen in Kilometern								
Hostomitz	22	19	15	12	8	6	3	2	6

Teplitz, im Januar 1900. Die Direktion. (71)

2. Güterverkehr.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. Janoar 1900 tritt in den Beförderungsbestimmungen zum Ausnahmetarif Nr. 33 Seite 22 des Nachtrags VI unter Ziffer 5. C. an die Stelle der Bödelibahn die Thunerseebahn. Unter dieser Bezeichnung sind fortan die bisherige von der Jura-Simplonbahn betriebene Thunerseebahn und Spiez-Erlenbachbahn sowie die Bödelibahn unter eigener Betriebsführung vereinigt.

Karlsruhe, den 5. Januar 1900. (72)
Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Unter Bezugnahme auf die in Nr. 98 dieses Blattes für den österr.-ungar.-schweizerischen Eisenbahnverband erfolgte Bekanntmachung wird weiter bekannt gegeben, dass durch den neuen Theil II Heft 1 auch die im Tarif Basel S. C. B.-badische Staatsbahnen enthaltenen sowie die im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze zwischen Basel und Bregenz ebenfalls ausser Kraft treten.

Soweit Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die seitherigen Taxen noch bis 15. April 1900 bestehen.

Karlsruhe, den 4. Januar 1900. (73)
Generaldirektion.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Theil II, Tarifheft 5.

Am 10. Januar d. J. treten bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, für die Beförderung von Holz der Abtheilungen a und b bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief von den Stationen Dobrowitz, Luschtenitz und Wlkawa der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn nach verschiedenen sächsischen Stationen direkte Frachtsätze in Kraft. Näheres über die Höhe dieser Sätze ist bei unserm Verkehrsbüreau hier, Wienerstrasse 4 II zu erfahren.

Dresden, am 8. Januar 1900. (74)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im Verkehre
1. der Lübeck-Büchener Bahn mit preussischen und oldenburgischen Staatsbahnstationen (niederdeutscher Verband),
2. der preussischen und oldenburgischen Staatsbahn und der Lübeck-Büchener Bahn
   a) mit Bensheim und Darmstadt M. N. B., Mannheim B. B., Saargemünd und Scheidt Pf. B. (norddeutsch - hessisch - südwestdeutscher Verband),
   b) mit Aschaffenburg, Gemünden, Ritschenhausen, Meiningen, Lichtenfels, Probstzella der bayerischen Staatsbahn (nordwestdeutsch - bayerischer Verband, soweit direkte Frachtsätze bestehen),

können mit sofortiger Gültigkeit bis auf weiteres zu der Beförderung von Langeisen in Ermangelung passender Langholzwagen auch S. S.-Wagen oder andere lange offene Wagen unter frachtfreier Gestellung von Schutzwagen verwendet werden.

Hannover, den 30. Dezember 1899. (75)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordostdeutsch-sächsischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1900 werden neu einbezogen
a) die im Direktionsbezirk Danzig an der Neubaustrecke Marienwerder-Freystadt i/Wstpr. liegenden Verkehrsstellen Gr. Rosainen, Kröxen, Limbsee und Wilkau i/Wstpr.,
b) die im Direktionsbezirk Königsberg zwischen Puppen und Rudczanny gelegene Haltestelle Cruttinnen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen sowie die Verkehrsbüreaus in Bromberg und Dresden.

Bromberg, den 4. Januar 1900. (76)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch-linksrheinischer Güterverkehr (Gruppen IV/VIII).

Zum Gütertarif vom 1. April 1895 tritt am 15. Januar d. J. der 10. Nachtrag in Kraft. Er enthält u. a. Entfernungen und Frachtsätze für die aufgenommenene Station Oberwinter. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, bei denen der Nachtrag zu beziehen ist.

Köln, den 4. Januar 1900. (77)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Wien bezw. Zellerndorf.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar d. J. wird der Nachtrag I zur Einführung gebracht, welcher anderweite Frachtsätze bis zum Schnittpunkt A und B, sowie Aufnahme neuer Stationen der k. k. priv. Südbahn, der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang, sowie der Wiener Lokalbahnen enthält.

Abzüge dieses Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Kattowitz, den 5. Januar 1900. (78)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

In den für den Verkehr zwischen Basel bad. Bhf. und Waldshut einerseits und schweizerischen Stationen andererseits gültigen „Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Bahnen vom 1. April 1897“ ist mit sofortiger Gültigkeit der Artikel Chamottesteine in das Verzeichniss der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter (Artikel 43 der Tarifvorschriften) eingereiht worden.

Karlsruhe, den 6. Januar 1900. (79)
Grossh. Generaldirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den k. k. österreichischen Staatsbahnen etc.

Mit dem 1. Februar d. J. wird „Zbirow Haltestelle“ (k. k. österreichische Staatsbahnen) als Empfangsstation in den Tarif für den vorgenannten Verkehr einbezogen. Für Zbirow Haltestelle gelten die gleichen Frachtsätze, welche in diesem Tarif für die Station Zbirow vorgesehen sind.

Breslau, den 3. Januar 1900. (80)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 15. Januar 1900 tritt für Kalk, gebrannt, bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Fracht-

brief von Setzdorf K. K. St. B. nach Rosenau i/Schl. ein direkter Frachtsatz in Höhe von 49 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 4. Januar 1900. (81)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Die Gültigkeit des durch Nachtrag 18 zum Tarif Theil II — Heft 1 eingeführten Ausnahmetarifs Nr. 2c für Sammelgüter aller Art als Frachtgut wird bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, verlängert.

Breslau, den 3. Januar 1900. (82)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar l. J. wird für die Beförderung von Schnellzugsgut von Heidenheim nach Breslau O. S. Bhf. ein ermässigter Frachtsatz von 25,24 ℳ für 100 kg eingeführt.

München, am 3. Januar 1900. (83)

Namens der Verbandsverwaltungen: Generaldirektion der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.

Gleichzeitig mit dem Tarife, Theil II ist am 1. Januar 1900 ein Ergänzungsblatt zur Ausgabe gelangt.

Dasselbe enthält Ergänzungen der besonderen Bestimmungen über die Bahnhöfe in Triest.

Im Theil II ist auf Seite 11 bei der Anmerkung [17]), auf Seite 36 bei der Anmerkung [22]) und auf Seite 84 bei der Anmerkung [13]) am Schlusse nachzutragen:

„bei Einhaltung der in den Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest unter Ziffer VIII enthaltenen Bedingungen.“

München, den 2. Januar 1900. (84)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Ab 1. Januar 1900 ermässigen sich die für Nürnberg Nordbhf. und Nordostbhf. bestehenden Frachtsätze für Eilgut und die beiden Stückgutklassen um 0,12 ℳ bezw. 0,10 ℳ für 100 kg.

München, den 31. Dezember 1899. (85)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Im Verkehre zwischen Bielitz und Schaffhausen ermässigen sich mit Wirkung vom 1. Januar 1900 die Frachtsätze für Wollkämmlinge in Ladungen zu 5 t um 2 und in Ladungen zu 10 t um 3 Cts.

Karlsruhe, den 2. Januar 1900. (86)

Generaldirektion.

Mangels eines Verkehrsbedürfnisses gelangen am 1. März 1900 im Gruppentarif I, im ostdeutschen Gütertarif (Gruppe I/II) und im Berlin-nordostdeutschen Gütertarif (Gruppe I/III) die nachstehenden Ausnahmefrachtsätze zur Aufhebung:

a) Im Ausnahmetarif 9 S (Schiffsbaueisen nach Binnenstationen):

die Frachtsätze nach den Stationen Driesen-Vordamm, Landsberg a/W., Landsberg a/W. Brückenvorstadt und Thorn des Direktionsbezirks Bromberg, nach den Stationen Friedrichshagen, Fürstenberg a/O., Fürstenwalde, Grünau, Kremmen, Nieder-Schöneweide-Johannisthal, Oranienburg, Spandau, Spindlersfeld, Wellmitz, Werder und Zeuthen des Direktionsbezirks Berlin, nach den Stationen Anklam, Barth, Demmin, Greifswald, Jasenitz, Neustrelitz, Pölitz, Ribnitz, Ueckermünde, Wolgast und Zehdenick i. d. M. des Direktionsbezirks Stettin sowie die Frachtsätze von den Stationen Antonienhütte, Beuthen O. S. E. und Beuthen R. O. U. E. des Direktionsbezirks Kattowitz und Grünberg i/Schl., Neusalz a/O., Pitschen und Sprottau des Direktionsbezirks Posen.

b) Im Ausnahmetarif 9 und im Seehafenausnahmetarif E des ostdeutschen Gütertarifs (I/II):

sämmtliche Frachtsätze von den Stationen Beuthen O. S. E. und Beuthen R. O. U. E. des Direktionsbezirks Kattowitz.

c) In den Seehafenausnahmetarifen E 1 und E 2 des ostdeutschen Gütertarifs (I/II):

sämmtliche Frachtsätze von den Stationen Beuthen O. S. E. und Beuthen R. O. U. E. des Direktonsbezirks Kattowitz und Grünberg i/Schl., Neusalz a/O., Pitschen und Sprottau des Direktionsbezirks Posen.

Neueinbezogen wird mit sofortiger Gültigkeit die Station Eberswalde des Direktionsbezirks Stettin als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen nach Binnenstationen. Im Berlin-nordostdeutschen Gütertarif (I/III) betragen diese Ausnahmesätze für den Versand von Landsberg a/W. und Landsberg a/W. Brückenvorstadt nach Eberswalde:

für Eisen und Stahl des Spezialtarifs I (Klasse I) . . . 0,45 ℳ
für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II sowie Roheisen (Klasse II) . . . . 0,34 „
für 100 kg.

Bromberg, den 1. Januar 1900. (87)

Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr Böhmen-Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau.

Aufnahme der Station Lochau K. K. St. B. und der Kohlenverladestelle Paredl A. T. E in den Tarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, gelangen für Kohlen, mineralische, Koks und Briketts, bei Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen unter Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes für den Kohlenverkehr Böhmen-Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau vom 1. November 1891 im Verkehre:

a) von den in diesem Ausnahmetarife angeführten Kohlenversandstationen nach

„Lochau K. K. St. B.“

die in demselben enthaltenen Frachtsätze für „Bregenz“;

b) von „Paredl“, Verladestelle der k. k. pr. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, nach den in diesem Ausnahmetarife angeführten Bestimmungsstationen die für „Brüx“ gültigen Frachtsätze unter Zuschlag von 0,4 kr. Oe. W. = 0,8 Heller für 100 kg zur Anwendung.

Wien, am 29. Dezember 1899. (88)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr Böhmen-Oberösterreich mit Vorarlberg u. Lindau.

Einführung ermässigter Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, gelangen für Kohlen, mineralische, Koks und Briketts bei Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen und Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes für den Kohlenverkehr Böhmen-Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau vom 1. November 1891 an Stelle der in diesem Ausnahmetarife für nachbenannte Stationsverbindungen enthaltenen Sätze, nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung:

Nach	von Lititz und Nürschan	von Radnitz, Rokycan und Stupno-Bras	von Staab und Stankau
	Kronen für 10 000 kg		
Bludenz	139,4	149,4	136,4
Bregenz und Lochau	127,6	137,6	124,6
Buchs	138,8	148,8	135,8
Dornbirn	130,2	140,2	127,2
Feldkirch	135,—	145,—	132,—
Frastanz	136,—	146,—	133,—
Götzis	132,6	142,6	129,6
Hardt-Fussach . . .	129,2	139,2	126,2
Hohenems	131,6	147,6	128,6
Lauterach	128,6	138,6	125,6
Lustenau	130,—	140,—	127,—
Nendeln	137,4	147,4	134,4
Nenzing	137,2	147,2	134,2
Rankweil	134,2	144,2	131,2
St. Margrethen . .	130,4	140,4	127,4
Schaan-Vaduz . . .	138,2	148,2	135,2
Schwarzach	129,4	139,4	126,4
Strassenhaus . . .	138,4	148,4	135,4
Lindau (Stadt- und Rangirbhf.)	127,6	137,6	124,6

Wien, am 29. Dezember 1899. (89)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Reexpedition von Zucker aller Art in Melnik.

Für Zucker aller Art der Pos. Z—8 der Güterklassifikation im Tarife Theil I vom 1. Januar 1898, als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, im Verkehre von den Stationen der Strecke Stockerau bis Wschetat-Privor, Lissa bis Lieben, Gross-Wosek bis Altpaka, Deutsch-Brod bis Josefstadt und Chlumetz bis Adler-Kosteletz sowie Tinischt, Kolin und Pardubitz, Wien Oe. N. W. B., Korneuburg und Olmütz, dann von den östlich von Brünn und Olmütz gelegenen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, ferner Gutwasser bis Königgrätz und Smiritz, Ronow bis Jicin und Königsstadtl, Libau bis Fürstenbrück und Taxis-Dobrowitz, schliesslich Wysocan bis Kralup (exklusive), Kuttenthal und Turnau bis Josefsthal Kosmanos wird, nach Einlagerung im Lagerhause der Anglo-Oesterreichischen Bank in Melnik und Weitersendung innerhalb 12 Monaten nach Aussig bis auf Widerruf längstens jedoch bis Ende Dezember 1900 die Reexpeditionsbegünstigung im Kartirungswege bewilligt.

Für jede der reexpedirten Sendungen wird eine Reexpeditionsgebühr von 6 Hel-

lern (sechs Hellern) pro 100 kg berechnet und sind im übrigen die vom 1. Januar 1899 gültigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österreich.-ungar. Monarchie eingelagert und dortselbst reexpedirt werden, maassgebend.

Wien, am 30. Dezember 1899. (90)

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Einführung ermässigter Frachtsätze für Säuren.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf längstens jedoch bis 31. Dezember 1900 gelangen für Salzsäure, Salpetersäure (Scheidewasser), Schwefelsäure (Nordhäuseröl, Oleum, Vitriolöl) und für aus diesen Säuregattungen gebildete gemischte Wagenladungen, bei Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen des Tariftheiles I für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, von Aussig und Kralup nach den Stationen in Vorarlberg bezw. nach Lindau, nachstehende ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung:

Nach	Von Aussig A. T. E.	Von Kralup B. E. B.
	Heller für 100 kg	
Lindau (Stadt- und Rangirbahnhof)	220	245
Bludenz	248	267
Bregenz, Hard-Fussach, Lauterach, Lochau, Schwarzach	220	245
Buchs, Schaan-Vaduz	248	245
Dornbirn	226	245
Feldkirch, Rankweil	237	245
Frastanz	243	257
Götzis, Hohenems	232	245
Lustenau, St. Margrethen	226	251
Nendeln	243	245
Nenzing	243	261
Strassenhaus	248	261

Wien, am 30. Dezember 1899. (91)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Rumänien-Lindau-Vorarlberg.

Erneuerung von Frachtsätzen für Petroleum raffinirt etc. pro 1900.

Die in Nr. 74 dieses Blattes vom 24. September 1898 auf Seite 1141 unter Z (2196) eingeführten Frachtsätze, deren Gültigkeit mit 31. Dezember 1899 erlischt, werden unter den gleichen Bedingungen für die Zeit vom 1. Januar 1900 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1900 erneuert.

Wien, am 29. Dezember 1899. (92)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänische Eisenbahnen.

Am 1. Januar 1900 tritt der Nachtrag II zum Theil I und der Nachtrag I zum Theil II des Lokalgütertarifs in Kraft.

(Preis 10 Cts. für Nachtrag II und 20 Cts. für Nachtrag I.)

Bukarest, den 3. Januar 1900. (93)

---

3. Verdingungen.

Verdingung

nachstehender Betriebsmaterialien für die Bezirke der königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W. und zwar:

- 190 000 kg dickflüssiges Mineralöl (Cylinderöl),
- 400 000 bis 600 000 kg Mineralöl besserer Qualität, für Sommer- und Winteröl,
- 2 835 000 kg Mineralschmieröl, gewöhnliches, für Sommer- und Winteröl,
- 3 910 000 „ Petroleum,
- 830 000 „ rohes Rüböl,
- 599 000 „ gereinigtes Rüböl,
- 1 330 000 „ Oel zur Gasbereitung,
- 70 000 „ Putzöl,
- 59 800 „ Rindstalg,
- 7 500 „ Uhrenöl II (früher Oleonaphta).

Die Lieferung ist für das Etatsjahr 1900 in der Zeit vom 1. April 1900 bis Ende März 1901 im Bedarfsfalle bis 1. Juli 1901 in Theillieferungen nach Maassgabe des Bedarfs auszuführen.

Eröffnung der Angebote Mittwoch, den 24. Januar 1900, Vormittags 10 Uhr, im Rechnungsbüreau, Abthl. M. hierselbst Joachimstrasse 8 A. I Erdgeschoss.

Zuschlagsfrist bis zum 26. Februar 1900, für rohes und gereinigtes Rüböl, Gasöl und Putzöl bis zum 10. Februar 1900.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen vorherige kostenfreie Einsendung von 1 ℳ **(nicht in Briefmarken)** von unserem obengenannten Büreau abgegeben.

Hannover, den 30. Dezember 1899. (94)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von 3 eisernen Ueberbauten für den Personentunnel auf der Haltestelle Breslau-Pöpelwitz im Gesammtgewicht von 13 200 kg Flusseisen und 1 100 kg Flussstahl soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden. Angebote sind versiegelt, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum Eröffnungstermin am 17. Januar 1900, Vormittags 11 Uhr, der unterzeichneten Bauabtheilung einzusenden, wo auch die Zeichnungen zur Einsicht ausliegen. Verdingungsunterlagen können von der Bauabtheilung gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in baar bezogen werden. Die zugehörige Zeichnung wird nur auf besonderes Verlangen gegen eine weitere Gebühr von 1 ℳ abgegeben. Zuschlagsfrist 4 Wochen. (95)

Breslau, Brüderstr. 32, den 30. Dez 1899.

Kgl. Eisenbahn-Bauabtheilung.

Lieferung von Betriebsmaterialien.

Die Lieferung von Holzkohlen, Piassava- und Reiserbesen, Bindfaden, Harzfackeln, Pechkränzen, Hanf, Wasserstandsgläsern, Plomben, Glühkörpern, Lampendochten und Lampencylindern für das Etatsjahr 1900 soll vergeben werden. Termin hierzu ist auf den 23. Januar 1900, Vormittags 10 Uhr, im Direktionsgebäude hierselbst, Zimmer Nr. 72 anberaumt. Die Angebote sind postfrei, versiegelt mit der Aufschrift: „Angebot auf Betriebsmaterialien“ bis zum angegebenen Termin an das Centralbüreau der Eisenbahndirektion Mainz, Zimmer Nr. 51 einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotbogen können daselbst eingesehen, bezw. gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) daher bezogen werden. Die Materialien, für welche Bedingungen gewünscht werden, sind zu bezeichnen.

Der Zuschlag wird bis 18. Februar 1900 ertheilt.

Mainz, im Dezember 1899. (96)

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Lieferung von Holzschwellen.

Die Lieferung der bis 1. Oktober 1900 und 1. März 1901 erforderlichen

12 000 Stück eichenen Bahnschwellen erster und zweiter Klasse und
108 000 „ kiefernen desgl.

soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

5. Februar 1900, Vormittags 10 Uhr,

im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termin eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 26. Februar 1900.

Magdeburg, den 4. Januar 1900. (97)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 26 340 Stück Anstreichpinseln in 8 Loosen und 9 574 Stück verschiedenen Pinseln in 15 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 30. Januar 1900, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,80 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 28. Februar 1900.

Berlin, den 6. Januar 1900. (98)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Offene Stellen.

Tüchtiger Bahnmeister wird gesucht von den Herforder Kleinbahnen, Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Herford.

Der Meldung ist Lebenslauf mit Zeugnissabschriften beizufügen; Gehaltsanspruch ist anzugeben. (99)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 4 | 13. Januar 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 1 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Vereine von Eisenbahnbediensteten im Bereiche der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

Im Bereiche der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft sind in den letzten Jahren an verschiedenen Orten Vereine ins Leben gerufen worden, die satzungsmässig innerhalb ihrer Bezirke allen Eisenbahnbediensteten (Beamten, Hilfsbeamten und Arbeitern) zum Beitritt offen stehen. Sie verfolgen nicht allein gesellige Zwecke, sondern erstreben auch die Hebung der wirthschaftlichen Lage ihrer Mitglieder durch Wohlfahrtseinrichtungen verschiedener Art.

Wie die bisherigen Erfahrungen beweisen, haben die Vereine, in denen sich neben höheren, mittleren und unteren Beamten auch Hilfsbedienstete und Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung in grosser Zahl zusammenfinden, durch die Einmüthigkeit bei der Verfolgung der Vereinszwecke in erfreulicher Weise dazu beigetragen, die Beamten der verschiedenen Grade und Dienstzweige sowie die Arbeiter einander näher zu bringen und das Gefühl der Zusammengehörigkeit der Betheiligten als Glieder einer grossen staatlichen Verwaltung zu beleben und zu kräftigen.

Die Ziele, welche sich die Vereine gesteckt haben, bestehen neben Pflege der Geselligkeit unter anderem in Einrichtung von Lesezimmern, Beschaffung von Vereinsbüchereien mit belehrender und unterhaltender Lektüre, Bestellung von Beiräthen, welche den Vereinsmitgliedern unentgeltlich Rath und Beistand in rechtlichen und wirthschaftlichen Angelegenheiten ertheilen, sowie in gegenseitiger Unterstützung und Hilfeleistung, letztere insbesondere durch Gründung von Spar- und Darlehnskassen, welche die verzinsliche Anlegung der Ersparnisse in einfachster und bequemster Form ermöglichen und den Vereinsmitgliedern lediglich auf Personalkredit mässige, niedrig verzinsliche Darlehne geben.

Unter den zahlreichen über den ganzen Staatsbahnbereich zerstreuten Vereinen dieser Art verdienen besondere Erwähnung die Vereine in Breslau und Cassel, deren mustergültige Einrichtungen als Vorbild dienen können.

Der älteste, im Jahre 1897 gegründete, Casseler Verein zählt gegenwärtig über 1 800 Mitglieder. Er besitzt eine Bücherei von 1 884 Bänden. Die von ihm als Genossenschaft m. b. H. ins Leben gerufene Spar- und Darlehnskasse umfasst 1 346 Mitglieder mit 1 715 Geschäftsantheilen. Seit dem Bestehen der Kasse sind 89 400 ℳ als Darlehen verausgabt worden, von denen 64 700 ℳ zurückgezahlt sind. Die Rückzahlung der Darlehne ist im allgemeinen pünktlich erfolgt und nur in wenigen Fällen der zur Deckung von Ausfällen gebildete Hilfsreservefonds in Anspruch genommen. Die Spareinlagen beliefen sich auf 13 000 ℳ. Mit Rücksicht auf die günstigen Erfolge ist in Aussicht genommen worden, die Kasse auf den ganzen Direktionsbezirk auszudehnen.

Der im Januar 1898 in Breslau gegründete Eisenbahnverein umfasst über 7 000 Mitglieder und besitzt eigene Büchereien auf dem Oberschlesischen, Freiburger und Oderthorbahnhof in Breslau und auf dem Rangirbahnhof in Brockau mit einem Bestande von 1 766 Bänden und zahlreichen Zeitschriften. Zur Vervollständigung der Büchereien wurden im letzten Vereinsjahr 1 500 ℳ aufgewendet. Die von ihm errichtete Spar- und Darlehnskasse hat sich ebenso wie die in Cassel gut entwickelt. Ihr gehören gegenwärtig gegen 1 900 Mitglieder an, die 4 000 Geschäftsantheile im Gesammtbetrage von 40 000 ℳ erworben haben. Die Gesammthöhe der gegen einen Zinsfuss von 4 % gewährten Darlehne belief sich auf 78 600 ℳ d. i. durchschnittlich auf 80 ℳ für einen Darlehnsfall. Auch hier sind mit der lediglich auf den Personalkredit gestützten Gewährung von Darlehen günstige Erfahrungen gemacht.

Zur persönlichen Annäherung der Vereinsmitglieder haben die von den Vereinen im Sommer veranstalteten gemeinschaftlichen Ausflüge, an denen sich die Mitglieder und deren Angehörige in grosser Zahl betheiligten und zu denen von der Eisenbahnverwaltung freie Eisenbahnfahrt gewährt wurde, sowie die

im Winter abgehaltenen Gesellschaftsabende wesentlich beigetragen.

An der Leitung der Vereine betheiligen sich durch Entsendung in den Vorstand neben höheren, mittleren und unteren Beamten auch die Hilfsbediensteten und Arbeiter.

Neuerdings ist angeregt worden, dass die Vereine neben den bisher verfolgten Zielen für ihre Mitglieder die Vermittelung der Lebensversicherung bei dem preussischen Beamtenverein zu Hannover, sowie die Versicherung von lebenslänglichen Pensionen bei der Hinterbliebenenkasse des Verbandes deutscher Beamtenvereine zu Deutsch-Wilmersdorf bei Berlin durch Vertrauensmänner oder andere geeignete Einrichtungen übernehmen.

An einzelnen Orten, in denen wegen besonderer örtlicher Verhältnisse die Gründung allgemeiner Eisenbahnvereine bisher unterblieben ist, bestehen, was noch erwähnt zu werden verdient, doch wenigstens Vereinigungen der Eisenbahnbeamten und Arbeiter, welche, wie beispielsweise in Berlin, durch gesellige Veranstaltungen und Förderung der Wohlfahrtspflege ähnliche Ziele wie die Eisenbahnvereine erstreben.

Oberbauangelegenheiten des Auslandes.

In Ergänzung seiner früheren Aufsätze (s. Nr. 66 der Vereinszeitung Jahrg. 1898) über schwere Schienen bringt der belgische Ingeniör Sandberg im Jahrgang 1899 des „Bulletin de la commission internationale du congrès des chemins de fer“ (Märzheft) einen neuen Beitrag unter der Ueberschrift: „Vortheile der schweren Schienen für Bahnen mit Breitfussschienen.“ Wir halten es unter Bezugnahme auf die Besprechung der früheren Aufsätze in unserer Zeitung (s. Nr. 73 Jahrg. 1898) für angebracht und billig, das wesentliche der neueren Ausführungen mitzutheilen, die uns indessen zu einer weiteren Entwickelung der eigenen, a. a. O. bereits niedergelegten Ansicht keinen Anlass geben können. Wir wollen uns daher mit einigen kurzen Randbemerkungen begnügen und namentlich unsere Zweifel an der Richtigkeit der Zahlenangaben unterdrücken.

„Man fordert, so etwa führt Herr Sandberg aus, von den Eisenbahnen fortgesetzt eine grössere Fahrgeschwindigkeit und niedrigere Tarife. Namentlich für schwerwiegende Massengüter, Eisenerze, Eisen, Stahl, Ausfuhrholz sind niedrige Tarife eine zwingende Nothwendigkeit, wenn Europa in Zukunft mit Amerika erfolgreich im Wettbewerb bleiben will.

In Amerika sind die Eisenbahnen auf einen viel niedrigeren Stand der Tarife gekommen als in Europa, weshalb der amerikanische Ausfuhrhandel die Eisen- und Stahlindustrie vieler europäischen Länder zu vernichten droht.[1]) Das gleiche Schicksal steht allen Handelskreisen bevor, die schwerwiegende Güter umsetzen. Der beispielsweise zwischen den englischen und amerikanischen Tarifen bestehende Unterschied hat zahlreiche Ursachen. Die Anlagekosten der englischen Bahnen waren dreimal höher als in Amerika, und die meisten englischen Gesellschaften zahlen ihren Ationären 5 bis 10 % Dividende, während die amerikanischen solche kaum gewähren.[2]) Es kann in England und auf dem europäischen Kontinent von den Aktionären nicht verlangt werden, dass sie zu Gunsten niedrigerer Tarife auf Dividenden verzichten; man muss auf dem Wege der Verbesserung des Gleises und des rollenden Materials niedrigere Frachtsätze zu erreichen versuchen.[3])

Den Amerikanern ist es auch durch Bildung schwererer Züge, deren Last sich mittelst der eingeführten Drehgestelle auf eine grosse Zahl von Achsen vertheilt, gelungen, die Tarife herunterzusetzen. Anfangs hatten die amerikanischen Bahnen leichte Schienen, da der Stahl im Preise hoch stand. Das Gleis wurde durch eine grosse Zahl von Schwellen, die billig waren, betriebssicher hergestellt. Aber das Holz wird mit jedem Jahre theurer, der Stahl billiger; deshalb haben die Amerikaner seit einiger Zeit das Schienengewicht erheblich vermehrt, und es ist wahrscheinlich, dass sie in gleichem Maasse die Zahl der Schwellen verringern werden.[4])

In Europa besitzen wir rollendes Material auf Drehgestellen für schwerwiegende Güter kaum; man behält den alten Wagentypus bei, vermehrt aber fortschreitend die Achslast. Diese wird naturgemäss für die Widerstandsfähigkeit des Gleises zu gross, wodurch die Unterhaltungskosten wachsen und die Tarifermässigungen unmöglich gemacht werden. Beispielsweise wiegt ein amerikanischer vierachsiger Drehgestellwagen aus Stahl, für Erzbeförderung bestimmt, 12,5 t bei einer Ladefähigkeit von 45 t. Auf die Achse entfallen 14,375 t Gesammtgewicht. Das Verhältniss der Nutzlast zur todten Last ist mit 3,6 so günstig, wie es bei den europäischen dreiachsigen Wagen nicht erreicht wird.[5])

Die englischen Gleise mit Doppelkopfschienen sind stark genug[6]); es handelt sich also um die Frage, wie die Gleise mit Breitfussschienen angemessen verstärkt werden könnten. Drei Wege gibt es, um ein solches für geringere Inanspruchnahme gebautes Gleis gegen wachsende Belastung widerstandsfähig zu machen. Man kann

1. die Zahl der Schwellen unter jeder Schiene vermehren,
2. Unterlagsplatten,
3. schwerere Schienen anwenden.

Alle drei Mittel kann man noch durch Beschaffung eines guten Bettungsmaterials wirksamer gestalten, obwohl das häufig von örtlichen Verhältnissen abhängt.

Wenn man bei 9,144 m (30 Fuss) Schienenlänge 14 anstatt 11 Schwellen einbaut, gelangt man auf einfache Weise zu einem leistungsfähigeren Gleis. Dieser Ausweg ist vielfach dort eingeschlagen, wo der Verkehr sich steigerte, indessen nicht in dem Maasse, dass die Ausgabe für einen völligen Umbau mit schwereren Schienen sich hätte rechtfertigen lassen.

Man wird auf einem so verstärkten Gleis schwerere Achslasten und grössere Geschwindigkeiten wohl zulassen können, die geübte Sparsamkeit ist aber im Grunde genommen keine einwandfreie; denn der Preis von drei Schwellen auf die Schienenlänge (3,75 Frcs. für die Schwelle gerechnet) wiegt die

---

[1]) Anm. d. Schriftl. Wir können diesen Satz in seiner Allgemeinheit nicht als richtig anerkennen.

[2]) Sollten sich die Aktionäre der amerikanischen Bahnen das auf die Dauer wirklich gefallen lassen, wenn nicht etwa der Gewinn, der den durch niedrige Tarife begünstigten Industrien zu gute kommt, in dieselben Taschen fliesst, denen die Dividende aus den Bahnunternehmungen entgeht?

[3]) Diese Wege stehen auch den Amerikanern offen; die aus den höheren Anlagekosten und den höheren Dividenden entstehenden Nachtheile der europäischen Bahnen gegenüber den amerikanischen bleiben also bestehen.

[4]) Das ist kaum zu erwarten, denn die steigenden Achslasten erfordern zu ihrer unschädlichen Uebertragung auf die Bettung entsprechende Auflagerflächen der Schwellen, lassen also eine Verminderung der Schwellenzahl jedenfalls nicht zu trotz des vermehrten Schienengewichtes.

[5]) Vergl. hierzu den Aufsatz in Nr. 95 Jahrg. 1899 der Vereinszeitung. (S. 1533 ff.).

[6]) Es kann also in England, wenn wir den Ausführungen des Verfassers folgen wollen, in dieser Hinsicht nichts mehr zur Tarifermässigung geschehen.

Kosten eines Mehrgewichts der Schiene von 5,46 kg auf das Meter auf.[7])

Die Unterlagsplatte zwischen Schwelle und Schiene hat zwei Vortheile: sie verlängert erstens die Schwellendauer und vermehrt zweitens die Festigkeit des Gleises. Die Platten sind trotz ihrer Kostspieligkeit doch auf dem Kontinente häufig verwendet worden, weil sie bequem und schnell unter zu leichten Schienen oder auf Strecken mit ausnahmsweise starkem Verkehr eingebaut werden können. Das mittlere Gewicht der Platten — auf das Meter Schiene bezogen — beträgt bei Schienen von 30—40 kg Gewicht etwa 5 kg; das macht bei einem durchschnittlichen Preise der Platten von 164 Frcs. für die Tonne einen Kostenaufwand von 1 988 Frcs. für das Kilometer eingleisiger Strecke aus. Diese Summe würde ausreichen zu einer Vermehrung des Schienengewichtes um 11 kg auf das Meter. Solche Vermehrung, die eine Mehrbelastung jeder Achse um 2 t zulassen und eine Ersparniss von 50 % der Unterhaltungskosten mit sich bringen würde, ist also weniger kostspielig als die mit weit geringeren Vortheilen verknüpfte Anbringung von Unterlagsplatten, die also namentlich dann nicht zu vertheidigen sind, wenn man, wie ich (Sandberg) es bei meinen neuen Profilen thue, den Schienenfuss breiter herstellt, als bei den gebräuchlichen Schienen von gleichem Gewicht.

Die Anwendung schwerer Schienen, das dritte Mittel zur Gleisverstärkung, verspricht daher in jeder Hinsicht die sichersten und nachhaltigsten Vortheile; man kann solchem Gleis ohne Gefahr und mit geringen Kosten einen beträchtlicheren Verkehr zumuthen, wodurch für die Tarifermässigung die Vorbedingungen geschaffen sind.

Als man anfing, die Eisenschienen durch Stahlschienen zu ersetzen, waren die letzteren etwa dreimal so theuer als gegenwärtig; man hat also jetzt keinen Grund mehr, wie früher, das Schienengewicht aufs äusserste einzuschränken. Trotzdem legt man beim Bau neuer Linien auch heute noch zu viel Gewicht auf Ersparniss an Schienenmaterial; die Folge ist, dass bei wachsendem Verkehr das Gleis demselben sich nicht gewachsen zeigt. Wenn man berücksichtigt, dass alte Schienen zu 60 % des Neuwerthes wieder verkauft werden, findet man wahrlich keinen Anlass, am Schienengewicht zu sparen. Erhöht man beispielsweise das Gewicht der 30 kg-Schiene auf 40 kg, d. i. um 33 %, so kann man die Achslast um 2 t vermehren; zugleich steigert man durch Anwendung einer steiferen Schiene mit breiterem Fusse die durchschnittliche Schwellendauer von 10 Jahren auf 15. Beispielsweise hatte die alte Breitfussschiene von 30 kg Gewicht eine Fussbreite von 102 mm, während mein (Sandberg's) neues 40 kg-Profil 133 mm Fussbreite hat, d. h. 31 % Auflagerfläche mehr.

Der Mehraufwand für die vor 10 Jahren auf den belgischen Staatsbahnen an Stelle von 35 kg-Schienen verlegten 52 kg-Schienen wird aller Voraussicht nach durch die Verlängerung der Schwellendauer reichlich aufgewogen.[8])

Die Holzschwellen sind nicht nur wegen ihrer geringen Dauer erheblich theurer als die Schienen, es werden auch in den meisten Ländern die Holzvorräthe bald erschöpft sein[9]), so dass man gezwungen sein wird, zum eisernen Oberbau überzugehen.

Es ist also durchaus nöthig, mit allen Mitteln die Dauer der Schwellen zu verlängern und zwar durch Anwendung schwererer Schienen mit breiterem Fuss, durch Kreosottränkung und Verbesserung der Befestigungsmittel. Die Verwendung schwererer Schienen gestattet noch eine grosse Ersparniss an Gleisunterhaltungskosten. Nach Berechnungen amerikanischer Ingeniöre stellt der Werth der Schienen nur 8 % der gesammten Herstellungskosten einer Bahn dar und eine Vermehrung des Schienengewichtes um 30 % würde durch die Verminderung der Handarbeit in der Gleisunterhaltung reichlich aufgewogen werden.

Nimmt man eine Gewichtsvermehrung der Schiene von 30 auf 40 kg für das Meter, also um $33^1/_3$ % an und zugleich eine Vermehrung der Schwellendauer von 10 bis zu 15 Jahren infolge der gesteigerten Steifigkeit der Schienen und der Verbreiterung des Schienenfusses, so ergibt sich folgende Gegenüberstellung der Bau- und Unterhaltungskosten:

Schienen und Schwellen	kilometrische Kosten der Herstellung	kilometrische jährliche Kosten der Unterhaltung der Schienen und Schwellen allein
	Frcs.	Frcs.
30 kg-Schienen bei 110,72 Frcs. Beschaffungspreis für die Tonne und 20 jähriger Dauer	6 591	330
Schwellen (14 Stück auf 9,14 m Schienenlänge) bei 3,75 Frcs. Beschaffungspreis für das Stück und 10 jähriger Dauer	5 742	574
zusammen	12 333	904
40 kg-Schienen bei gleichem Beschaffungspreis und 30 jähriger Dauer	8 788	293
Schwellen bei 15 jähriger Dauer sonst wie vor	5 742	383
zusammen	14 530	676

Die Herstellungskosten für das 40 kg-Gleis sind demnach um 2 197 Frcs. höher, dafür stellt sich aber die jährliche Unterhaltung um 228 Frcs. geringer. Man sieht, ein wie wichtiges Element der Preis der Schwellen dort ist, wo dieselben theuer sind und wie wesentlich die an den Schwellen durch Anwendung schwererer Schienen erzielte Ersparniss ist. Rechnen wir dazu die beträchtliche Ersparniss an Handarbeit bei der Gleisunterhaltung, welche Arbeit bei den schwereren Schienen nur die Hälfte des bei den leichteren nöthigen Aufwandes erfordert, so fallen die Vortheile der schwereren Schienen noch deutlicher in die Augen.

Da man aber bei Vermehrung des Schienengewichtes von 30 auf 40 kg/m die Achslast um 2 t wird steigern können, so folgt, dass man auf den schwereren Schienen erheblich schwerere Züge befördern und damit die Zugförderungskosten beträchtlich herabdrücken kann.

Zur Befriedigung der alljährlich gebieterischer auftretenden Wünsche nach Erhöhung der Geschwindigkeit bedarf man eines festeren Gleises. Alle Gründe, welche zu Gunsten schwererer Schienen bezüglich der Tarifermässigungen sprechen, gelten in gleicher Weise hinsichtlich der Geschwindigkeitsvermehrung.

Die bestehenden Linien können selbstverständlich nicht mit einem Schlage neue Gleise und neues rollendes Material erhalten, sondern die Verstärkung ist meist nur bei Gelegenheit der alljährlich vorzunehmenden Erneuerungen möglich. Es gibt aber Fälle, wo es nicht nur erwünscht, sondern aus Sicherheitsrücksichten geboten ist, das bestehende leichte Gleis durch ein schwereres lange Zeit vor völliger Abnutzung zu ersetzen. Die schwedischen Eisenbahnen sind beispielsweise vor 40 Jahren mit Schienen von 31,25 kg Gewicht erbaut. Seit jener Zeit haben Geschwindigkeit und Achsbelastung sich ebenso verdoppelt wie der Preis der Schwellen. Eine Nachmessung der Schienen ergab nach 25 Jahren eine Abnutzung des Kopfes von 3,2 mm, sodass die Schienen, vom Standpunkt der Abnutzung betrachtet, unter gleichen Verkehrsbedingungen noch 50 Jahre hätten im Betriebe bleiben können. Man ersetzt sie indessen

[7]) Auch hier bleibt die Frage unerörtert, ob die 11 Schwellen imstande sein werden, die zur Erzielung eines angemessenen Bettungsdruckes unentbehrliche Auflagerfläche zu liefern.

[8]) Hierzu bemerkt die Schriftleitung des „Bulletin": „Der Verfasser scheint zu vergessen, dass die 52 kg-Schienen der belgischen Staatsbahnen auf Unterlagsplatten von 240/180 mm Fläche ruhen, und dass den letzteren zum grossen Theile die längere Dauer der Schwellen zuzuschreiben ist."

[9]) Anm. d. Schriftl.: Wir können diese Ansicht nicht theilen, da eine verständige Forstwirthschaft dem Raubsystem überall entgegentritt.

durch Schienen von 40,18 kg Gewicht, weil die alten Profile zu leicht und zu kostspielig in der Unterhaltung sind. Die grossen Hauptlinien werden bereits nach drei Jahren in dieser Weise verstärkt sein und eine Bestellung von 40 000 t ist für das Jahr 1900 gemacht worden. Zur Beschleunigung der Auswechselung können die alten Schienen auf den Bahnhöfen vorläufig belassen werden. Die gewonnenen leichten Schienen werden auf Nebenlinien wieder verwendet.

Auf neuen Linien, wo man freie Hand hat, und namentlich dort, wo ein starker Güterverkehr erwartet wird, sollte man grundsätzlich schwere Schienen verwenden und dabei ein Gewicht von rund 50 kg/m noch nicht als das äusserste ansehen. Meine Schiene von 60 kg Gewicht bei 178 mm Fussbreite kann vortheilhaft ohne Unterlagsplatten angewendet werden und eine Achslast von 22 t tragen. Ein Gleis mit diesem Profil wird nicht mehr kosten als das englische Gleis mit Doppelkopfschienen von 42 kg/m Gewicht und wird ein ausgezeichnetes Laufen der Fahrzeuge auch bei grossen Geschwindigkeiten ergeben neben niedrigen Unterhaltungskosten.[10])

Wir leben gegenwärtig in einer Zeit des wirthschaftlichen Aufschwungs; Erze, Eisen und Hölzer stehen hoch im Preise, aber wir haben kritische Zeiten durchgemacht, wo die Preise auf allen Märkten sanken. Solche Zeiten können wiederkehren und es ist dann wesentlich, die Transportkosten herabsetzen zu können. Diejenigen Gesellschaften, welche sich die Hände durch Anwendung eines wenig soliden Oberbaues gebunden haben, der dauernd wachsende Unterhaltungskosten fordert und eine ausreichende Steigerung des Verkehrs nicht zulässt, können, wenn überhaupt, so doch nur geringe Tarifherabsetzungen einführen; denn die Verstärkung des Gleises durch Vermehrung der Schwellen oder durch Unterlagsplatten ist, wie schon erwähnt, kostspieliger als die ursprüngliche Annahme einer schwereren Schiene.

Ich bin bereit einzugestehen, dass die obigen Zahlen nur Näherungswerthe sind, aber es bleibt trotzdem wahr, dass die Preise während der letzten Jahre sich geändert haben und sich fortlaufend ändern, und zwar insofern, als das Holz und die Handarbeit theurer werden, während der Stahl im Preise sinkt. Je mehr die Eisenbahningeniöre sich dazu verstehen können, mehr Stahl in Form schwererer Schienen anzuwenden, ein desto billigeres Gleis werden sie erhalten, desto wirthschaftlicher werden sich die Transporte gestalten unter völliger Wahrung der Möglichkeit, unbeschadet der Sicherheit grössere Geschwindigkeiten anzuwenden."

So weit Herr Sandberg. Im ganzen genommen kennzeichnen sich auch die vorstehenden Ausführungen, trotzdem Schwellen, Unterlagsplatten und Bettung in den Bereich der Erörterungen gezogen werden, als eine einseitige Empfehlung schwerer und schwerster Schienen ohne Rücksichtnahme auf die übrigen Elemente eines widerstandsfähigen Oberbaues, eine Empfehlung, der durch den Hinweis auf das drohende Gespenst amerikanischen Wettbewerbes besonderer Nachdruck verliehen werden soll.

Bromberg, im Dezember 1899. Struck.

[10]) Das alles kann nur gelten, wenn zugleich das Bettungsmaterial und die Schwellenauflagerflächen den so bedeutend gesteigerten Achslasten entsprechend gewählt und die Brücken verstärkt werden. Die schweren Schienen allein können die etwa fehlende Widerstandsfähigkeit der Bettung nicht ersetzen.

Nachrichten.

Deutschland.

— Die Thronrede, mit welcher der **preussische Landtag** am 9. d. Mts. eröffnet worden ist, behandelt das finanzielle Ergebniss der **Staatseisenbahnverwaltung**, den **Ausbau des Staatsbahnnetzes**, die Förderung des **Kleinbahnwesens** und die **Kanalvorlage** in folgenden Sätzen:

„Insbesondere kann das Ergebniss der Staatseisenbahnverwaltung trotz der wachsenden Schwierigkeiten und Kosten des Betriebes als dauernd zufriedenstellend bezeichnet werden. Dieses Ergebniss in Verbindung mit dem günstigen Abschlusse der anderen Betriebsverwaltungen hat es möglich gemacht, ohne Inanspruchnahme des Staatskredits, die Anlagen und Ausrüstungen der Staatseisenbahnen in erheblichem Umfange zu ergänzen und zu vervollkommnen.

Den steigenden Anforderungen des Verkehrs und dem Bedürfnisse der mit Schienenwegen bisher nicht genügend bedachten Landestheile soll auch in Zukunft durch Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes und durch Förderung von Kleinbahnunternehmungen Rechnung getragen werden. Zu diesem Zwecke werden umfassende Mittel von Ihnen erbeten werden.

Die Staatsregierung hält nach wie vor an der Ueberzeugung fest, dass die Herstellung eines Schifffahrtskanals vom Rheine bis zur Elbe zur theilweisen Entlastung der Staatseisenbahnen, wie zur Hebung des binnenländischen Verkehrs nothwendig ist. Die vorjährige Gesetzesvorlage wird Ihnen daher, erweitert durch Vorschläge für die besonders dringliche Herstellung anderer Schifffahrtsverbindungen und Verbesserungen natürlicher Flussläufe im Interesse des Verkehrs wie namentlich der Landesmelioration, wiederum unterbreitet werden, sobald die betreffenden Projekte fertiggestellt sind und deren wirthschaftliche und finanzielle Grundlage klargelegt ist. Als solche Projekte kommen in erster Linie in Betracht die Herstellung eines Grossschifffahrtsweges zwischen Stettin und Berlin, die Beschaffung ausreichender Vorfluth im Oderbruche, die Verbesserung der Verhältnisse an der unteren Oder sowie an der Spree und der Havel, die weitere Ausbildung der Wasserstrassen zwischen Oder und Weichsel und die Herstellung des masurischen Seekanals."

Hiernach ist also die Neben- und Kleinbahnvorlage an erster Stelle und unabhängig von der erheblich erweiterten und desshalb erst nach Fertigstellung der Projekte einzubringenden Kanalvorlage angekündigt.

Von besonderem Interesse für die deutschen Verkehrsverhältnisse ist ferner die Mittheilung der Thronrede, dass in das Extraordinarium des Etats der Staatsbauverwaltung die Mittel eingestellt worden sind, um den preussischen **Nordseehafen Emden für die grossen Seeschiffe**, insbesondere auch der **hanseatischen transatlantischen Dampferlinien**, brauchbar zu machen. Die Thronrede spricht die Erwartung aus, dass das mit dieser Maassregel verfolgte nationale Ziel, einen wesentlichen Theil des rheinisch-westfälischen Industriegebietes von ausländischen Häfen unabhängig zu stellen, allmählich erreicht werden wird.

— Am 10. d. Mts. hielt der Finanzminister Dr. v. Miquel im preussischen Abgeordnetenhause bei Uebergabe des **Staatshaushaltsvoranschlages** für 1900 an den Landtag die übliche grosse Etatsrede. Leider ist die Wiedergabe in den Zeitungen so lückenhaft, dass wir eine ausführlichere Wiedergabe des auf das **Eisenbahnwesen** bezüglichen Theiles der Rede nach Einsicht des stenographischen Berichtes vorbehalten müssen. Der preussische Gesammtetat schliesst in Einnahme und Ausgabe mit einem Betrage von 2 472 360 000 ℳ. ab, die Einnahmen sind gegen das Vorjahr um 145 989 000 ℳ. höher veranschlagt. Das Gesammtbild ist ein günstiges. Die Einnahmen aus der Eisenbahnverwaltung haben wiederum erhöht werden können (die ordentlichen Einnahmen sind veranschlagt mit 1 360 489 833 ℳ. gegen 1 281 722 519 ℳ. im Vorjahre). Der Ueberschuss der ordentlichen Einnahmen über die dauernden Ausgaben ist veranschlagt mit 532 243 979 ℳ. gegen 526 769 408 ℳ. im Vorjahre. Unter Berücksichtigung der einmaligen Ausgaben ist indessen der Gesammtüberschuss der Eisenbahnverwaltung um ein geringes niedriger angenommen, als im Vorjahre: 448 932 929 ℳ. gegen 449 611 408 ℳ. Der Herr Minister bemerkte hierzu, dass die wiederum erhöhten Einnahmen aus der Eisenbahnverwaltung für die theilweise Verwendung zu allgemeinen Staatszwecken unentbehrlich seien, aber man sei doch schon zu einer geringeren Ablieferung der Eisenbahneinnahmen für allgemeine Staatszwecke gekommen. Aus der Etatisirung sei der wirthschaftliche und finanzielle Werth

der Eisenbahnen an sich nicht zu entnehmen, weil unzweifelhaft eine Reihe von Ausgaben sich mehr oder weniger als Reserve darstellen. „Wir haben, so fuhr der Herr Minister etwa fort, keine Reservefonds in unserer Finanzverwaltung und auch keinen allzu grossen Betriebsfonds. Meine Versuche, einen Ausgleichsfonds zu erlangen, sind bekanntlich an dem Widerspruch des Hauses gescheitert. Sie werden zugeben, dass jeder verständige Haushalter eines grossen Unternehmens in guten Jahren mit reichen Ergebnissen Vorsorge trifft, dass nicht das ganze Ergebniss der guten Jahre ausgegeben wird, sondern dass man sich einigermaassen deckt für voraussichtlich kommende ungünstige Jahre. Man vertheilt nicht alles, was man gewonnen hat, sondern man schreibt ab, aber der Staat hat solche Fonds nicht. Aber wenn der Staat mit Vorsicht und namentlich mit Voraussicht seine Finanzen verwalten will, so ist dieses System für ihn noch viel nöthiger als für einen Privatmann und zwar, weil der Staat nicht die freie Disposition über die Dividenden hat. Unsere Mehreinnahmen sind vielmehr längst in dauernde Ausgaben verwandelt worden, und wir laufen Gefahr, später die dauernden Ausgaben nicht mehr decken zu können. Wir können aber wohl annehmen, dass viele Ausgaben im Extraordinarium der Eisenbahnverwaltung, die anlässlich der grossen Umwandelungen infolge der plötzlich gestiegenen grossartigen Verkehrsentwickelung stattfinden, nicht dauernder Natur sind. Es wird wohl die Zeit kommen, wo wir den grösseren Betrieb auch ohne solche neuen grossen Ausgaben weiterführen können, weil die jetzt gemachten Anlagen doch für die Dauer aushalten. Man darf sich aber weder allzu sehr vor der Zukunft fürchten noch sie im rosigsten Lichte sehen. Zu bedenken ist auch, dass die Eisenbahnverwaltung jetzt für die Pensionen der Beamten der früheren Privateisenbahnen eintritt, nachdem die Bestände der Pensionskassen der früheren Privatbeamten aufgezehrt sind. Wir müssen ferner noch mehr den Beamten durch Schaffung von Wohnungen entgegenkommen. Es ist den Beamten oft schwer, geeignete Miethswohnungen zu finden. Das Verhältniss des Gesammteinkommens zu den Ausgaben für die Miethe stellt sich um so ungünstiger, je geringer das Einkommen ist. Wir können also damit den Beamten eine ausserordentliche Wohlthat erweisen."

— Aus dem dem preussischen Abgeordnetenhause zugegangenen **Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre 1. April 1898/99** theilen wir für heute nur folgende Zahlen mit:

Die Gesammteinnahmen haben betragen 1 263 437 623 ℳ gegen 1 188 605 346 ℳ im Vorjahre oder 6,30 % mehr; auf das Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge entfallen 42 696 (40 861) ℳ oder 4,49 % mehr. Die Steigerung der Einnahmen gegen das Etatssoll beträgt 5,04 %.

Von den Verkehrseinnahmen sind gestiegen diejenigen des Personenverkehres um 7,10 %, die des Güterverkehres um 6,44 % gegen das Vorjahr, und um 6,58 % bezw. 4,61 % gegen das Etatssoll.

Die Gesammtausgaben haben betragen 726 807 124 (656 927 738) ℳ oder 10,64 % mehr; auf das Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge entfallen 24 561 (22 583) ℳ oder 8,76 % mehr. Die Steigerung der Ausgaben gegen das Etatssoll beträgt 7,50 %.

Gestiegen sind namentlich die Beträge zur Remunerirung von Hilfsarbeitern, zu Löhnen und zu Stellenzulagen usw. (Titel 3) um 20,18 %, die Ausgaben für Tagegelder, Reise- und Umzugskosten sowie andere Nebenbezüge (Titel 4) um 10,50 %, die Ausgaben für Wohlfahrtszwecke (Titel 6) um 5,38 %, die sächlichen Ausgaben zur Erhaltung und Ergänzung der Inventarien sowie für Beschaffung der Betriebsmaterialien (Titel 7) um 19,52 %, die Ausgaben für Benutzung fremder Betriebsmittel (Titel 11) um 20,49 % und die verschiedenen Ausgaben (Titel 12) um 23,05 % gegen das Vorjahr (diese letzteren namentlich infolge der grossen einmaligen Abfindungen aus Anlass der Unfälle des Jahres 1897 auf Grund des Haftpflichtgesetzes).

Der Betriebsüberschuss betrug 536 630 499 ℳ gegen 531 677 608 Mark im Vorjahre. Er ist somit um 4 952 891 ℳ oder 0,93 % gestiegen. Für 1 km durchschnittlicher Betriebslänge (29 591,23 km) bezifferte sich der Ueberschuss auf 18 135 ℳ, im Vorjahre (29 089,29 km) auf 18 278 ℳ. Im Verhältniss zu den Gesammteinnahmen betrug der Ueberschuss 42,47 % im Berichtsjahre und 44,73 % im Vorjahre, das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen, der sogenannte Betriebskoeffizient, welcher im Vorjahre 55,27 % betrug, ist sonach auf 57,53 %, also um 2,26 % gestiegen. Im Verhältniss zum durchschnittlichen Anlagekapital (7 589 285 846 ℳ) ergab sich eine Verzinsung von 7,07 % gegen (7 441 851 065 ℳ) 7,14 % im Vorjahre.

Der Antheil Hessens am Betriebsüberschusse ist auf 9 464 658 ℳ gegen 9 465 560 ℳ im Vorjahre berechnet.

Dem im Etat für 1898/99 vorgesehenen Ueberschusse von 526 686 850 ℳ steht ein wirklicher Ueberschuss von 536 630 499 ℳ gegenüber. Es sind somit 9 943 649 ℳ oder 1,89 % mehr erzielt worden.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat November 1899 sind auf den deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 11 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 4 bei Personenzügen), 22 Entgleisungen in Stationen (davon 2 bei Personenzügen), 3 Zusammenstösse auf freier Bahn (davon 1 bei Personenzügen), 28 Zusammenstösse in Stationen (davon 5 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 4 Bahnbedienstete getödtet, 17 Reisende und 25 Bahnbedienstete verletzt.

— Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat im Einvernehmen mit dem Staatssekretär des Reichspostamts die bisherige Beschränkung des Austausches von **Eisenbahndiensttelegrammen zwischen den Bahnverwaltungen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns** auf die unmittelbar angrenzenden Anschlussbahnen aufgehoben und den freien Austausch solcher Telegramme im obigen Verkehr auf das gesammte Verwaltungsgebiet der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen ausgedehnt.

— **Neue deutsche Tarife.** Mit Rücksicht auf die Abänderungen der Verkehrsordnung gelangen mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900

a) ein neuer deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I,
b) ein neuer deutscher Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Thieren, Theil I,
c) ein neuer deutscher Eisenbahngütertarif, Theil I Abtheilung A,
d) ein neuer deutscher Eisenbahngütertarif, Abtheilung B,

zur Ausgabe. In der äusseren Anordnung ist eine Aenderung insofern eingetreten, als der deutsche Eisenbahngütertarif, Theil I, künftighin in 2 Abtheilungen, A und B, ausgegeben wird. Abtheilung A enthält die Verkehrsordnung nebst allgemeinen Zusatzbestimmungen für den Güterverkehr, Abtheilung B die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation und Nebengebührentarif für den Güterverkehr, sowie als Anhang das alphabetische Verzeichniss zu den allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation. Das alphabetische Verzeichniss dient zur Erleichterung bei Feststellung der Tarif- und Beförderungsbestimmungen für die einzelnen Artikel und ist als Inhaltsverzeichniss für den Abschnitt A des Gutertarifs, Abtheilung B, anzusehen. Die rechtliche Grundlage für die Abfertigung und Tarifirung der Sendungen bietet Abschnitt A selbst.

— Aus Kiel wird dem „Hamb. Corr". geschrieben: Die **projektirte direkte Bahnlinie Kiel-Segeberg** über Wankendorf war der Anlass einer am 6. Januar im Germania-Hotel unter dem Vorsitz des Geh. Kommerzienraths Sartori abgehaltenen Versammlung, an der sich ausser den Stadtvertretungen von Kiel und Segeberg auch die Interessenten der zwischenliegenden ländlichen Distrikte zahlreich betheiligten. Wie mitgetheilt wurde, ist auf die vom Komitee an den Minister der öffentlichen Arbeiten unterm 16. März bezw. 17. Oktober 1898 gemachten Eingaben durch den Oberpräsidenten ein Bescheid vom 17. November v. J. eingegangen, nach dem für die betreffende Bahn ein allgemeines Verkehrsbedürfniss nicht anerkannt werde, und der Ausbau der Linie auf Grund des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen von 1838 weder dem Staat noch einer Privatunternehmung überlassen werden könne. Dagegen hat der Minister nichts gegen den Ausbau einer vollspurigen Kleinbahn unter der Bedingung, dass einerseits dieselbe als selbständige Unternehmung ausgeführt werde, und eine wirthschaftliche und betriebliche Verbindung mit anderen Kleinbahnen, insbesondere mit dem schwebenden Kleinbahnunternehmen Segeberg-Ohlsdorf dauernd angeschlossen bleibe; andererseits, dass die Kleinbahn ferner nicht berechtigt sei, Güter zur Weiterbeförderung im Durchgang zwischen an fremden Linien belegenen Stationen zu übernehmen. Die Versammlung war einstimmig der Ansicht, dass man sich mit einem solchen Bescheide nicht zufrieden geben könne, und nahm — ebenfalls einstimmig — den Antrag an, den Ausschuss des Komitees zu ermächtigen, bei der königlichen Staatsregierung mit aller Energie den Antrag auf Ausbau einer Vollbahnstrecke Kiel-Wankendorf-Segeberg auf Staatskosten weiter zu verfolgen. Ein Kostenanschlag nebst Höhenplan und Projektskizze soll die Firma Lenz & Co. für 750 ℳ liefern, einen Betrag, um dessen Bewilligung beim Kieler Magistrat nachgesucht werden soll.

— Wie den „Berl. N. N." aus Wernigerode berichtet wird, wird die **Harzgürtelbahn** nunmehr endlich vollendet werden, die Konzession des Baues der Schmalspurlinie Quedlinburg-Blankenburg-Wernigerode ist ertheilt. Jahrzehnte hat man schon um den Bau dieser Linie viele Bemühungen eingesetzt. — Die in Blankenburg und Wernigerode ausmündenden bedeutenden

Harzbahnen werden durch diesen Bahngürtelschluss lebhafte Förderung, der Personenverkehr im Harz eine starke Vergünstigung und Belebung erfahren.

— **Dampfwagen System Serpollet.** Vor einigen Tagen fand unter Theilnahme des Ministerpräsidenten Dr. Frhr. v. Mittnacht eine Probefahrt mit einem weiteren Dampfwagen System Serpollet von Stuttgart nach Esslingen und zurück statt, welche aufs Beste verlief. Dieser Wagen ist von der Maschinenfabrik Esslingen gebaut und zeigt im allgemeinen dieselbe Anordnung wie der seit längerer Zeit im Nachbarschaftsverkehr von Tübingen verwendete Dampfwagen, doch wurden in Berücksichtigung der mit letzterem Wagen und auch sonst mit Betriebsmitteln desselben Systems gemachten Erfahrungen eine Reihe von Aenderungen getroffen, welche sich nach dem Ergebniss der bisherigen Proben als Verbesserungen erwiesen haben, insbesondere hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und Gangart des Wagens. Der einfach aber gefällig gehaltene Raum für Reisende weist 40 Sitzplätze auf, 8 Stehplätze sind auf der allseits abgeschlossenen Plattform vorgesehen, weitere 40 bis 50 Personen finden in einem Anhängewagen Platz, so dass mit einer Fahrt bequem 100 Personen befördert werden können, sofern nicht ganz besondere Steigungen das Mitnehmen eines Anhängewagens unmöglich machen. Unmittelbar neben dem Raum für die Reisenden, und mit diesem durch eine Thür verbunden, befindet sich der Maschinistenstand mit dem Kessel und den Hilfsapparaten. Der als nichtexplodirbar zu bezeichnende Kessel oder Generator System Serpollet wurde von der Serpolletgesellschaft in Paris bezogen. Er liefert den bei normaler Betriebsweise auf etwa 500° C. überhitzten Betriebsdampf von 18 Atm. Ueberdruck in die am Untergestell des Wagens befindliche Dampfmaschine. Sowohl vom Stande des Maschinisten aus (ein besonderer Heizer ist nicht nothwendig), als auch von der entgegengesetzten Plattform aus kann die Handbremse und eine besondere Nothbremseinrichtung sowie die Dampfpfeife und ein Dampfläutewerk bedient werden. Der Wagen wird vorerst im Tübinger Nachbarschaftsverkehr benützt. — Bald wird es möglich sein, auch einen zweiten Daimlermotorwagen auf den württembergischen Staatsbahnen in Verwendung zu nehmen, einige weitere ebenfalls für den Nahverkehr bestimmte kleine Lokomotiven, von der Maschinenbaugesellschaft Heilbronn gebaut, sind zur Zeit in Ablieferung begriffen, ein wesentlicher Schritt weiter in dem Bemühen der württembergischen Eisenbahnverwaltung, den Nahverkehr durch Verwendung geeigneter Betriebsmittel zu fördern.

— Die von der „Elektrotechnischen Zeitschrift" nach dem Stande vom 1. September 1899 veröffentlichte Statistik der dem öffentlichen Verkehr dienenden elektrischen Bahnen in Deutschland weist für das letzte Jahr nicht nur absolut, sondern auch verhältnissmässig eine alle früheren Jahre übertreffende Steigerung der hauptsächlich berücksichtigten Grössen, mit Gleislänge, Anzahl der Motorwagen, Leistung der Maschinen und Akkumulatoren, auf. Eine grosse Zahl von Anlagen ist im letzten Jahre in Betrieb gekommen, andere haben zum Theil erhebliche Erweiterungen und Vervollständigungen erfahren, in vielen Städten ist die Einführung des elektrischen Betriebes entweder schon in Angriff genommen oder doch bereits definitiv beschlossen. Die Elektrisirung der Strassenbahnen schreitet immer mehr vor, und in nicht zu ferner Zeit wird die Elektrizität als Betriebskraft für Strassenbahnen und strassenbahnähnliche Kleinbahnen die Alleinherrschaft errungen haben. Gerade zwei Jahrzehnte sind es, seitdem auf der Berliner Ausstellung 1879 das erste Modell einer elektrisch betriebenen Bahn vorgeführt wurde, und am 1. September 1899 waren in 89 deutschen Städten (gegen 68 im Vorjahre) elektrische Strassenbahnen im Betriebe, wobei jedoch nur die Hauptcentren gezählt sind. Die Streckenlänge war 2 048 km (Vorjahr 1 429 km), Gleislänge 2 812 km (1 939), die Zahl der Motorwagen 4 504 (3 190), der Anhängewagen 3 138 (2 128) Stück, die Leistung der elektrischen Maschinen 52 509 (33 333), der für den Bahnbetrieb verwendeten Akkumulatoren 13 532 (5 118) Kilowatt. Mit den in den letzten vier Monaten des abgelaufenen Jahres in Betrieb gekommenen Bahnlinien steigt die Streckenlänge der Bahnen im Deutschen Reiche auf 2 286 (1 550), die Gleislänge auf 3 167 (2 100) km. Am 1. September 1899 waren mindestens 1 074 km Strecke mit 1 439 km Gleis in der Einrichtung für elektrischen Betrieb begriffen. Bei den Bahnen, welche aus eigenen Kraftstationen mit elektrischem Strom versorgt werden, ergibt sich als durchschnittliche Zahl der Kilowatt für 1 km Gleis 20,5 (20,7), für den Motorwagen 14,3 (14,2). Die Stromzuführung geschieht in den meisten Fällen nach dem Oberleitungssystem. Unterirdische Stromzuführung haben nur einige kurze Strecken in Berlin, Dresden und Düsseldorf. Reiner Akkumulatorenbetrieb kommt nur auf sieben Bahnen zur Anwendung. Dagegen ist der sogenannte gemischte Betrieb mit Oberleitung und Akkumulatoren etwas mehr in Aufnahme gekommen und wird in Berlin, Dresden, Hagen i. W., Halle a. S., Hannover zum Theil in erheblicher Ausdehnung angewendet.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privateisenbahnen.** Die Hauptbahnen haben nunmehr fast sämmtlich die Einnahmenziffern für den Monat Dezember und das abgelaufene Jahr veröffentlicht. Die Jahreseinnahmen stellen sich wie folgt:

	1899	gegen 1898
	Gulden	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	39 512 525	— 450 813
Südbahn	49 843 752	+ 2 228 072
Oesterr.-ungar. St.-E.-G.	28 622 198	+ 291 100
Nordwestbahn	10 979 827	— 130 721
Elbethalbahn	7 573 507	— 204 433
Südnorddeutsche Verbindungsbahn .	3 938 772	+ 131 852
Aussig-Teplitzer Bahn	6 647 079	+ 4 040
Buschtěhrader Bahn Lit. A	4 151 218	+ 40 317
„ „ Lit. B	7 387 768	+ 101 859
Böhmische Nordbahn	5 160 349	+ 26 527

Die Entwickelung war keine gleichmässige. Einzelne Bahnen haben ziemlich bedeutende Mehreinnahmen, vor allem die Südbahn, bei welcher die Mehreinnahme die hohe Ziffer von 2 200 000 fl. erreicht. Die Einnahme der Südbahn streift die Ziffer von 50 000 000 fl. und dürfte durch die endgültigen Abrechnungen ohne Zweifel auf diese Höhe gebracht werden. Eine Mehreinnahme von 291 000 fl. verzeichnet die Staatseisenbahngesellschaft. Die Mehreinnahme war bereits erheblich grösser, wurde aber durch die ungünstigen Ergebnisse des Monats Dezember um 238 000 fl. herabgemindert. Andererseits hat die Richtigstellung der Augusteinnahmen einen nicht unerheblichen Mehrbetrag geliefert, und es ist nicht ausgeschlossen, dass die Mehreinnahme durch die endgültigen Richtigstellungen der letzten vier Monate noch eine Steigerung erfährt. Die böhmischen Bahnen zeigen gesteigerte Erträgnisse. Dagegen ist die Einnahme der Kaiser Ferdinands-Nordbahn um 450 000 fl. hinter dem Vorjahre zurückgeblieben. Hier stehen die Abrechnungen für die letzten drei Monate noch aus, und wenn die Ergebnisse ähnlich sind wie in den ersten neun Monaten, so ist es wahrscheinlich, dass die Mindereinnahme ganz oder zum grössten Theile verschwindet. Beide Nordwestbahnnetze zeigen gleichfalls verminderte Erträgnissziffern.

— **Die Kronenwährung und die Kassen der österreichischen Staatsbahnen.** Mit Erlass des Eisenbahnministers vom 2. d. Mts. wurde eine Kundmachung des Finanz- und Eisenbahnministeriums vom 30. Dezember 1899 über die Zulassung von nicht auf die Kronenwährung lautenden Zahlungsmitteln bei den Kassen der österreichischen Staatsbahnen verlautbart. Danach werden auch vom 1. d. Mts. als dem Zeitpunkte der Einführung der obligatorischen Kronenwährung bei den Kassen der Staatsbahnen, wie bisher, die österreichischen Acht- und Vier-Gulden-Goldstücke, sowie die Dukaten österreichischer und ungarischer Prägung, ferner die in der Geldtabelle der österreichischen Staatsbahnen aufgeführten Münz- und Geldsorten der Francs-, der deutschen Reichs-, der russischen und der englischen Währung nach Maassgabe der in dieser Geldtabelle bestimmten Zahlkraft angenommen. Werden die auf die Francs-, die deutsche Reichs- oder die russische Währung lautenden Gebühren, in Geldsorten der österreichischen Landeswährung oder die auf die letztere Währung lautenden Gebühren in den angeführten Geldsorten beglichen, so haben für die Umrechnung die jeweils seitens der Staatsbahnverwaltungen auf Grund der Börsennotirung ermittelten und hinausgegebenen Kurse Anwendung zu finden.

— **Der Wagenmangel.** Mit Beziehung auf einen Erlass des Eisenbahnministeriums über die Ursachen des Wagenmangels haben, wie mitgetheilt wird, mehrere Zuckerfabriken in Böhmen eine Eingabe an das Eisenbahnministerium gerichtet, in welcher geltend gemacht wird, dass es nicht Schuld der Zuckerfabriken sei, wenn die Wagen nicht genügend rasch verkehren. Es sei doch im Interesse der Industriellen selbst gelegen, für die rasche Abwickelung der Entlade- und Verladearbeiten Vorsorge zu treffen, um die benöthigten Rohmaterialien dem Fabrikbetriebe zuzuführen. Die Eingabe schliesst mit folgenden Sätzen: „Soll ein Uebelstand gründlich behoben werden, muss man all die Ursachen vorerst genau ergründen, und nur dann ist Hoffnung vorhanden, dass er nicht wiederkehrt. Zur Behebung des Wagenmangels gehören in erster Reihe die Beschaffung von Wagen und Vergrösserung von Gleiseanlagen in den Stationen, die Gewährung von Frachtnachlässen auf Massengüter wie Kalkstein und Kohle im Laufe der Sommermonate, die

Nichtverwendung von Kohlenwagen in der Zeit der Rübenernte zur Kohlenverladung für eigene Zwecke der Staatsbahnen sowie die Einleitung von direkten, beschleunigten Güterzügen."

— **Elektrische Strassenbahn Mezzolombardo-San Michele.** In dem Projekte der schmalspurigen elektrischen Strassenbahn von Trient über Lavis-San Michele nach Malé war ursprünglich vorgesehen worden, dass die Linie auch die beiden Orte Deutsch-Metz und Welsch-Metz (Mezzolombardo), welche zu beiden Seiten des Noceflusses liegen, berühren solle. Inzwischen hat sich aber die Stadtgemeinde Mezzolombardo, welche ein Elektrizitätswerk besitzt, bereit erklärt, aus eigenen Mitteln eine normalspurige elektrische Strassenbahn von Mezzolombardo nach San Michele herzustellen. Mit Rücksicht auf dieses neue Projekt wird es möglich sein, die Linienführung der Lokalbahn Trient-Malé wesentlich zu vereinfachen.

— **Stadtbahnuhren.** Auf dem Wiener Westbahnhof steht seit einiger Zeit eine Uhr in Verwendung, welche die Abfahrtzeit der einzelnen Züge genau und deutlich anzeigt. Dieser sinnreiche Apparat besteht im wesentlichen aus einer elektrisch betriebenen Uhr, welche von Minute zu Minute genau die Zeit angibt, welche noch bis zur Abfahrt der nächsten Züge zum Lösen der Karten und zum Hinauf- oder Hinabsteigen auf den Bahnsteig zur Verfügung steht. Es ist vielseitig der Wunsch ausgesprochen worden, dass ähnliche Uhren auch an den Stationsgebäuden der Wiener Stadtbahn angebracht werden, damit jeder Reisende, ohne erst den Fahrplan studiren zu müssen, gleich mit dem ersten Blicke erkennt, wann die nächsten Züge nach den einzelnen Richtungen abgehen. Vielleicht kann auch manchem bei Ueberhastung oder Uebereilung möglichen Unfall und manchen Unannehmlichkeiten, welche sich bei dem Mangel geeigneter Unterrichtung fast täglich ereignen, durch diese Neuerung vorgebeugt werden.

— Jüngst erfolgte die Gründung einer Genossenschaft mit beschränkter Haftung unter der Firma **„Erster Spar- und Bauverein von Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen"**. Diese Genossenschaft (vergl. auch Nr. 100 S. 1622 Jahrg. 1899 d. Ztg.) stellt sich zur Aufgabe, in erster Reihe die Wohnungsverhältnisse der wirthschaftlich minder günstig gestellten Bediensteten (Unterbeamte, Diener und Arbeiter) zu verbessern und Häuser mit kleinen, gesunden und thunlichst billigen Wohnungen herzustellen. Gleichzeitig mit den Wohnungen werden den Mitgliedern Gartenanlagen, Badeeinrichtungen, eine Lesehalle und eine Kinderbewahranstalt, in welcher die Kinder der Mitglieder tagsüber in Obhut gehalten werden, unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden. Die Genossenschaft wird im Frühjahre mit der Erbauung von Häusern in Hütteldorf (bei Wien) beginnen, da die 800 dort stationirten Bediensteten unter dem Mangel an kleinen Wohnungen gegenwärtig empfindlich leiden. Die Genossenschaft hat Grundstücke im Ausmaasse von etwa 12 000 qm unter günstigen Bedingungen von der Gemeinde Wien erworben. Der Eisenbahnminister hat das Projekt mit der grössten Sympathie begrüsst und seine thatkräftige Unterstützung, namentlich durch die Gewährung eines Darlehens zu einem mässigen Zinsfusse, in Aussicht gestellt. Bei der konstituirenden Generalversammlung wurden 266 Geschäftsantheile gezeichnet.

— Am 8. d. Mts. entstand in der **Oelgasanstalt der Staatsbahnen in Hütteldorf** (diese liefert das Gas zur Beleuchtung der Wagen der Wiener Stadtbahn) ein Brand, der das Maschinen- und das Kesselhaus einäscherte. Die in den Kesseln enthaltenen 15 000 qm Oelgas verbrannten vollständig. Dank der isolirten Lage der Oelgasanstalt gelang es den Bemühungen der Feuerwehr, ein Ausbreiten des Feuers zu verhindern.

— Auf der Tagesordnung der letzten Direktorenkonferenz stand auch die Frage der **Einführung einheitlicher Bestimmungen für die Verwendung von Frankirungsmarken bei der Beförderung von Lebensmitteln als Eilgut.** Auf Wunsch der Vertreter der ungarischen Staatsbahnen wurde die Verhandlung vertagt, weil man sich in Ungarn mit der Absicht beschäftige, Frankirungsmarken im weiteren Umfange zur Einführung zu bringen und es sich empfehle, vor allgemeiner Einführung dieser Neuerung die Entscheidung der ungarischen Regierung abzuwarten.

— **Prämien für Ausnutzung der 15 t-Wagen.** Die ungarischen Staatsbahnen, welche in den letzten Jahren eine bedeutende Anzahl Wagen angeschafft hatten, liessen aus Betriebsrücksichten beinahe ausschliesslich solche mit 15 t Ladegewicht herstellen. Um die Wagen mit 15 t Ladegewicht möglichst gut und namentlich mit solchen Artikeln auszunutzen, bezüglich welcher die Zahlung nicht nach dem Ladegewicht erfolgt, haben die ungarischen Staatsbahnen vor einigen Jahren den Versuch gemacht, hierfür ihre Stationsorgane zu interessiren, und sicherten denselben für die erfolgreiche Mitwirkung eine Prämie. Dieses Tantiemesystem hat sich sehr gut bewährt.

— **Umgestaltung des ungarischen Personenzonentarifs.** Infolge der bekannt gewordenen Absicht der ungarischen Regierung, den Zonentarif im Personenverkehr zeitgemäss umzugestalten, tauchen in den ungarischen Zeitungen zahlreiche Vorschläge für die Durchführung einer derartigen Reform auf. Unter anderem brachte kürzlich der „Pester Lloyd" eine eingehende Abhandlung über diese Frage, worin der Verfasser den Vorschlag machte, an Stelle der heutigen 14 Zonen 17 Zonen festzusetzen. In die 1. Zone sollen Entfernungen von 20 bis 40 km fallen. Die 2. Zone soll von 41 bis 65 km reichen. Jede folgende Zone ist um 5 km grösser als die vorher gedachte. Die 17. Zone würde Entfernungen von 941 bis 1 040 km umfassen. Die Fahrpreise für Personenzüge sollen in der 1. Zone III. Klasse 1,20 Kr., II. Klasse 1,80 Kr., I. Klasse 2,40 Kr. betragen und für jede folgende Zone sich in der III. Klasse um je 70 Heller, in der II. Klasse um je 1,20 Kr., in der I. Klasse um je 1,60 Kr. erhöhen. Ein Vergleich des vorgeschlagenen Tarifes mit dem bestehenden, ergibt, dass die Preise der heutigen 14. Zone, welche bei Kilometer 226 beginnen, künftighin annähernd erst auf Entfernungen von 381 bis 445 km zu zahlen wären. Es träte demnach in den mittleren Zonen eine Verbilligung ein.

Die Vertheuerung der Preise auf grosse Entfernungen würde nach dem Vorschlage durch Auflassung des Schnittpunktes Budapest wesentlich gemildert. Demnach würde für die Reisenden die Nothwendigkeit entfallen bei Reisen, auf welchen Budapest berührt wird, besondere Fahrkarten nach Budapest und von da weiter zu lösen.

Um die aus der Auflassung des Schnittpunktes Budapest zu befürchtende Abnahme des Verkehres nach der Hauptstadt zu vermeiden, empfiehlt der Verfasser jedem Reisenden, der die Fahrt in Budapest unterbricht, einen Aufenthalt daselbst von drei bis fünf Tagen zu gestatten, ohne dass die Gültigkeit seiner Fahrkarte erlischt. Ausserdem wird angeregt, Fahrtunterbrechungen bei Fahrten auf grosse Entfernungen aus dem Gesichtspunkt zuzulassen, dass viele Reisende der physischen Anstrengung einer ununterbrochenen Fahrt auf grosse Entfernungen nicht gewachsen sind.

Der Verfasser des besprochenen Reformprojektes dürfte mit demselben wohl etwas verspätet hervorgetreten sein; denn es verlautet mit Bestimmtheit, dass die Vorarbeiten für die Umänderung des ungarischen Zonentarifes nahezu abgeschlossen seien. Man beabsichtigt die bisherigen 14 Zonen auf 20 zu vermehren. Die letzte Zone würde etwa mit 400 km beginnen, (die bisherige 14. Zone beginnt bei 226 km). Was die Preisbildung betrifft, so soll dieselbe derartig erfolgen, dass sich für kleinere und mittlere Entfernungen gegenüber den jetzigen Preisen eine Ermässigung von etwa 20 % ergibt. Auf grössere Entfernungen treten Preiserhöhungen ein, die jedoch 20 % des Preises der jetzigen 14. Zone nicht überschreiten. Der vielumstrittene Schnittpunkt Budapest soll auch fernerhin aufrechterhalten werden. Der neue Personentarif der ungarischen Staatsbahnen dürfte voraussichtlich mit 1. Juli d. J. zur Einführung gelangen.

Vereinsausland.

— Aus Anlass der baulichen **Vollendung der Theilstrecke der grossen sibirischen Eisenbahn von Myssowaja bis Stretensk** veröffentlicht der Regierungsbote (Prowitelstwenny-Westnik) die nachfolgende amtliche Mittheilung: „Am 16/18. Dezember 1899 wurde die Schienenlegung auf der Transbaikalischen Bahn von der Station Myssowaja am Baikalsee bis zur Stadt Stretensk vollendet und ein ununterbrochener Dampfverkehr in der ganzen Ausdehnung Sibiriens hergestellt. — Der Bau der grossen Sibirischen Bahn wurde durch das Allerhöchste Reskript des Hochseligen Kaisers Alexander III. an Se. Majestät den gegenwärtig glücklich regierenden Kaiser vom 17/22. März 1891 eingeleitet, in welchem der Allerhöchste Befehl erfolgte, zum „Bau einer ununterbrochenen Eisenbahn durch ganz Sibirien zu schreiten, die die verschwenderisch mit natürlichen Reichthümern ausgestatteten Gebiete Sibiriens mit dem inneren Eisenbahnnetz verbinde." — Die Inangriffnahme der Arbeiten erfolgte am 19/31. Mai desselben Jahres in der Stadt Wladiwostok in Anwesenheit Sr. Majestät des Kaisers Nikolaus II., als Se. Majestät noch Thronfolger Zarewitsch war. — Die an demselben Tage begonnenen Arbeiten zum Bau der Ussurieisenbahn in einer Ausdehnung von 834 Werst wurden im Jahre 1897 beendigt und am 1/13. November desselben Jahres erfolgte die Eröffnung des regelmässigen Verkehrs von Wladi-

wostok bis Chabarowsk. — Die Arbeiten zum Bau der Bahn von Tscheljabinsk bis zum Flusse Ob, in einer Ausdehnung von 1 331 Werst, begannen am 7/19. Juli 1892 und am 1/13 Oktober 1896 wurde auf dieser Strecke der regelmässige Verkehr eröffnet. — Im Mai 1893 begannen die Arbeiten auf der ersten Strecke der mittelsibirischen Eisenbahn vom Flusse Ob bis Krassnojarsk mit der Zweigbahn nach Tomsk, in einer Ausdehnung von 807 Werst, auf welcher der regelmässige Verkehr am 1/13. Januar 1898 eröffnet wurde. — Auf der zweiten Strecke der mittelsibirischen Bahn, von Krassnojarsk bis zur Stadt Irkutsk, in einer Ausdehnung von 1 007 Werst, wurden die Arbeiten im Sommer 1894 in Angriff genommen und erfolgte die Eröffnung des regelmässigen Verkehrs am 1/13. Januar 1899. — Auf der Irkutsk-Baikalstrecke in einer Länge von 64 Werst begannen die Arbeiten im Sommer 1896 und wurde der provisorische Verkehr am 6/18. Januar 1899 eröffnet. — Auf der Transbaikalischen Bahn endlich, die eine Länge von 1 038 Werst besitzt, wurden die Arbeiten am 11/23. April 1895 in Angriff genommen und ist gegenwärtig die Schienenlegung von Myssowaja bis Stretensk beendigt. — Somit ist zur Zeit vermittelst des Dampfeisbrechers, der zur Ueberführung der Eisenbahnzüge über den Baikalsee erbaut ist, und des Dampferverkehrs auf den Flüssen Schilka und Amur von Stretensk bis Chabarowsk, die Möglichkeit eines ununterbrochenen Dampfverkehrs unserer fernen Gebiete des Ostens mit den übrigen Ortschaften des Reichs hergestellt."

Damit ist der Bau einstweilen bis zu einem gewissen Abschlusse gekommen, wenngleich der Befehl des Begründers des riesenhaften Unternehmens in seinem ganzen Umfange durch den Bahnbau, wie er augenblicklich vorliegt, noch keineswegs erfüllt ist. Das amtliche Blatt tröstet sein Leserpublikum damit, dass z. Z. wenigstens ein durchgreifender Dampfverkehr hergestellt sei. Es ist das ja auch schon ein grossartiger Fortschritt, denn es wird im Sommer dieses Jahres wohl möglich werden, die Reise von St. Petersburg nach Wladiwostok von ungefähr 9 558 Werst (= 10 198 km) in ungefähr 24 bis 26 Tagen zurücklegen zu können. Die Reisedauer wäre eine kürzere, wenn nicht am Baikalsee und in Stretensk beim Uebergehen auf die Wasserwege Aufenthalte unvermeidlich wären. Vorläufig müssen die Russen sich also den Verhältnissen fügen und schon das einen grossen Erfolg nennen, dass die so ungeheuer lange Reise von 9½ Tausend Werst in rund 3½ Wochen zurückgelegt werden kann.

— **Einfluss der russischen Finanzreform auf die Tarife.** Nachdem die grosse Finanzreform von dem gegenwärtigen Finanzminister Witte zum Abschluss gebracht und mit der Goldwährung ein feststehender Rubelkurs gewährleistet worden ist, ist es auch möglich geworden für den internationalen Verkehr Vortheile zu schaffen, die zu einem Theile den Verwaltungen, zum anderen, weitaus grösseren Theile den Eigenthümern der Transportmengen zum Vortheile gereichen werden. In dieser Beziehung kann berichtet werden, dass der Verwalter der Angelegenheiten des direkten internationalen Eisenbahnverkehrs nach der amtlichen „Handels- und Industriezeitung" folgende Paritäten, die bei der Berechnung der Frachtzahlungen mit dem 20. Dezember (1. Januar 1900) in Kraft treten, bekannt gemacht hat: 100 Rbl. sind gleich 216 deutschen Reichsmark oder 266,70 Francs. Mit dem Tage der Einführung dieser Paritäten werden sämmtliche Stationen des russischen Eisenbahnnetzes im direkten russisch-deutsch-niederländischen und russisch-französisch-belgischen Verkehr die Frachtzahlung für die ganze Strecke ausschliesslich in Rubeln erheben, wobei die Frachtzahlung für die deutsche Strecke nach den einschlägigen Tarifen in Rubeln (1 ℳ = $46^{30}/_{100}$ Kop.) und für die französische bezw. belgische Strecke gleichfalls in Rubeln (1 Franc = $37^{50}/_{100}$ Kopeken) zu berechnen ist. Eine weitere Folge dieser Reform des russischen Finanzwesens ist die Umrechnung des Ausnahmetarifes Nr. 27, giltig für die Beförderung von Getreide (dazu gehört: Roggen, Weizen, Hafer, Gerste, Buchweizen, Hirse, Mehl, Grütze, Mais, Erbsen, Kartoffeln, Saat, Oelkuchen, Aussiebsel, Kleie, Kaff) in vollen Wagenladungen von den Stationen der russischen Eisenbahnen: a) bis zu den deutschen Häfen des baltischen Meeres: Königsberg, Pillau, Danzig, Neufahrwasser und Memel über Wirballen, Grajewo und Mlawa und b) bis zu den Binnenstationen der deutschen und niederländischen Eisenbahnen — über Alexandrowo und Ssosnowice. Dieser Tarif ist am 20. Dezember 1899 (1. Januar 1900) bis auf weiteres in Kraft getreten. Die Frachtsätze sind im neuen Tarif sowohl in russischer, als auch in deutscher Währung angegeben und gelangt die Fracht in der Währung des Landes zur Erhebung, in welchem Zahlung der Fracht geleistet wird. Was die Frachtsätze im Verkehr mit den deutschen Binnenplätzen anbetrifft, so sind dieselben gesondert von der russischen Versandstation bis zur Grenze und von der Grenze bis zur Empfangsstation in deutscher Währung aufgeführt. Während nun nach diesen Plätzen die Fracht bis zur Grenze nur in einigen Fällen geringe Aenderungen gegen früher aufweist, treten für den Antheil der ausländischen Bahnen beträchtliche Frachtermässigungen für die Beförderung von Aussiebsel und Oelkuchen ein. Wird Getreide von einer russischen Station, die im Tarif nicht enthalten ist, versandt, so wird die Fracht bis zur nächsten im Tarif aufgeführten Station nach dem russischen Binnentarif, von dieser Station jedoch bis zum ausländischen Platz nach dem neuen Tarif berechnet.

Es leuchtet ohne weiteres ein, dass durch einen derartig ausgerechneten Tarif dem Handelsstande einerseits mancherlei Erleichterungen und Bequemlichkeiten geschaffen werden, andererseits aber durch den ein für alle Mal feststehenden Rubelkurs aber auch ein nicht ganz unerheblicher Gewinn erzielt wird, weil es nicht erforderlich ist, bei dem Einziehen der Frachtzahlung einen Rubelkurs in Anrechnung zu bringen, der bei der endgültigen Abrechnung zwischen den russischen und deutschen Eisenbahnverwaltungen einen Verlust ausschliesst.

Der neue, mit dem 1. Januar 1900 in Kraft getretene Tarif stellt somit nach jeder Richtung hin einen Fortschritt dar, der mit Freuden begrüsst werden kann.

Auffallend ist bei der Durchsicht des Tarifes der Umstand, dass in ihm nur die T a r i f entfernung angegeben ist und zwar unter der Rubrik „Werstentfernung", obgleich z. B. die Entfernung von der weitaus grössten Anzahl der russischen Eisenbahnstationen nach Königsberg i/Pr. über Wirballen (Eydtkuhnen) und Grajewo (Prostken) nicht unerheblich von einander abweichen und zwar zu Gunsten von Wirballen. Unserer Meinung nach sollte neben der Rubrik „Tarifentfernung" eine zweite vorhanden sein, nämlich die „wirkliche Entfernung", weil gewiss einer erheblichen Anzahl Versendern es von Werth sein wird, in Erfahrung zu bringen, welcher Weg der kürzere und daher vermuthlich auch derjenige ist, der schneller ans Ziel führt.

— Die St. Petersburger Residenzpresse beschäftigt sich z. Zt. wiederum mit einem **Projekte,** das in Verbindung mit der, zum Theil schon im Bau begriffenen Bahn von **Petersburg über Shlobin nach Kiew** schon mehrfach besprochen ist und von der Geschäftswelt mit Interesse verfolgt wird. Es wird nämlich angeblich eine **Verlängerung der obenbezeichneten Bahn nach Odessa** geplant. Durch diese Bahn würde die Verkehrsentfernung zwischen St. Petersburg und Odessa um etwa 1 000 Werst (= 1 067 km) verkürzt werden und brauchte man zur Fahrt zwischen den beiden Städten nur noch 24 Stunden. „Die ganze Bahn von St. Petersburg bis Odessa brauchten, wie die „Deutsche St. Petersburger Zeitung" ausführt, die Unternehmer nicht zu bauen, sondern nur etwa die Hälfte derselben, die Strecke zwischen Odessa und Shlobin, Station der Libau-Romnyer Bahn, da die nördliche Strecke, von Shlobin bis Petersburg, bereits gebaut wird. Der Bau der südlichen Strecke hängt aber von der Frage ab: Wer wird die Kapitalien dazu hergeben oder garantiren? Von dem Staate, für dessen Rechnung die Strecke Shlobin-Petersburg gebaut wird, kann man unmöglich verlangen, dass er auch den Bau der neuen Strecke übernähme oder garantirte, weil sie nicht so weit den allgemeinstaatlichen Interessen förderlich erscheint, dass man ihr einen Vorzug vor anderen Bahnen geben kann, die in den verkehrsarmen nördlichen, östlichen und Wolga-Gouvernements nothwendig gebaut werden müssten. Uebrigens wartet man auch mit dem Bau dieser Bahnen darum, weil die Geldmittel dazu z. Zt. angeblich fehlen. Die Linie von Petersburg bis Shlobin bietet insofern ein grösseres Interesse, als sie wenigbevölkerte, waldreiche Gegenden durchschneidet, die durch den Verkehr den Anstoss zu neuem Leben erhielten. Aus den St. Petersburg näher gelegenen Wäldern würde namentlich Holz nach der Residenz gehandelt werden. Der Holzhandel ist es auch, worauf die Freunde der Linie Shlobin-Odessa absehen. Holzfrachten nach Odessa würde man aus Poljessje erhalten; von Odessa würden die Einfuhrgüter längs dem Dnjepr und seinen Nebenflüssen weiteren Absatz finden. Das wäre aber der einzige grosse Vortheil, den man von der Bahn zu erwarten hätte, da die Hebung des Personenverkehres zwischen St. Petersburg und Odessa nicht hoch anzuschlagen wäre und der allgemeine Handel durch den neuen Verkehrsweg keinen wesentlichen Anstoss erfahren kann."

Obgleich der besonnenere Theil der russischen Presse wenig für das geplante Unternehmen übrig hat, tritt dasselbe immer wieder in den Vordergrund der öffentlichen Verhandlung, weil der Wunsch, eine gute Verbindung zwischen Petersburg und Odessa herzustellen, erklärlicher Weise ein sehr lebhafter ist.

Auffallend ist an dem gegenwärtig besprochenen Projekte nur der Umstand, dass von dem Bau einer Bahn Shlobin-Kiew-Odessa die Rede ist, obgleich der Theil Shlobin-Kiew bisher als zur Bauausführung bezw. als Fortsetzung der Bahn Petersburg-Shlobin behandelt worden ist und es gar nicht anzunehmen ist,

dass man an zuständiger Stelle die Verbindung mit Kiew, auf die namentlich von militärischer Seite so grosses Gewicht gelegt wird, fallen gelassen haben sollte.

— **Taputor** ist ein Hafen im nördlichen Theil der **Kiautschoubucht** und wird vorübergehend als Hafen für die Eisenbahnbauten grosse Bedeutung erlangen. Aus dem Ergebniss eines Besuches, den der Guvernör des Kiautschougebietes jenem Hafenplatze gemacht hat, berichtet die „National-Zeitung“, dass etwa eine Viertel-Wegstunde vor dem alten Hafenplatze der Eisenbahnschuppen sich erhebt an einer ungefähr 100 m breiten Ausweitung der Fahrrinne; von dort zieht sich der Eisenbahndamm vorbei am Landungsplatze in gerader Linie auf Kiautschou zu. Nach einer Mittheilung der Eisenbahnbauleitung in Kiautschou wird die Verbindung zwischen Taputor und Kiautschou voraussichtlich spätestens Anfang März beendet sein. In Taputor hat das chinesische Seezollamt ein Zweigbüro errichtet; von der augenblicklichen Bedeutung des Platzes zeugt der Umstand, dass dort bereits drei deutsche Firmen Tsingtaus Filialen angelegt haben; der Inhaber einer derselben geht mit der Absicht um, einen Hotel- und Restaurationsbetrieb für Europäer einzurichten. Dadurch, dass bis zur Fertigstellung der Eisenbahn zwischen Tsingtau und Kiautschou der Hafen von Taputor der Landeplatz für alles Eisenbahn- und Bergwerksmaterial für das Innere Shantungs bleiben wird, wird der Platz in den nächsten Jahren an Bedeutung zunehmen und dem Aufblühen Tsingtaus in gewisser Weise schaden. Nach Fertigstellung der Bahn von Tsingtau nach Kiautschou wird die Hilfslinie von Taputor wieder entfernt werden. Die kurze Blüthe des Platzes wird damit ihr Ende erreicht haben; auch der Handel wird später Tsingtau mit seinen Hafenvorrichtungen, seinen grossen Waarenlagern und Bankfazilitäten allein aufsuchen müssen. Taputor als Landeplatz für Kiautschou wird verschwinden. Die traurigen Ueberreste der, geschichtlicher Ueberlieferung zufolge, einst reichen und stattlichen Handelsstadt Kiautschou, die jetzt einem umwallten Dorfe mehr ähnelt als einem belebten Markte, werden dagegen von dem Reflex des im benachbarten Tsingtau aufblühenden Lebens getroffen werden. Die einfache Thatsache, dass der Ort als Knotenpunkt der künftigen Eisenbahn erscheint und aus seiner jetzigen Weltverborgenheit an eine wichtige Heerstrasse gerückt wird, muss ihm neue Bedeutung verleihen.

Wie erinnerlich, hat sich die deutsch-chinesische Gesellschaft zum Bau der Shantungbahnen verpflichtet, die Strecke von Tsingtau nach Weihsien innerhalb drei Jahren und das Gesammtnetz innerhalb fünf Jahren fertig zu stellen.

— Infolge eines **Ausstandes der Eisenbahnangestellten** ist die Lage in dem **Distrikt der Goldfelder in Westaustralien** ernst. Die Ausständigen bemächtigten sich einer Meldung aus Perth zufolge der Lokomotive eines Zuges, der in Kalgoorlie zur Abfahrt bereit stand. Wenn der Ausstand fortdauert, wird sich Mangel an Nahrungsmitteln, Wasser und Heizmaterial einstellen und wahrscheinlich die Schliessung der Minen die Folge sein. Einer weiteren Meldung vom nächsten Tage (11. d. Mts.) zufolge ist der Ausstand bereits beendet.

Bücherschau.

— Ein von Hans Burmeister über die geschichtliche **Entwickelung des Gütertarifwesens der Eisenbahnen Deutschlands** im staatswissenschaftlichen Seminar der Universität Halle gehaltener Vortrag ist bei Duncker & Humblot in besonderem Abdruck erschienen. Die kleine Schrift ist sehr gewandt und klar geschrieben und gibt in Kürze einen guten Ueberblick über die Geschichte des Tarifwesens. Enthält sie auch nicht gerade neues, so wird doch der Stoff so geschickt vorgetragen, dass man die 53 Seiten mit Vergnügen liest. Uebrigens geht der Inhalt der Schrift über das, was der Titel besagt, hinaus. Burmeister bespricht die Berichtigung des Wort- und des Raumsystems, entwickelt die Gedanken des Reformtarifs von 1877, bespricht die Natur der Differenzialtarife und gelangt in einem kurzen Abschnitt, der die Ueberschrift trägt „Entwickelung zur materiellen Tarifeinheit in Deutschland“ zu dem Schluss, dass das Jahr 1890, in welchem Bayern und Württemberg die normalen preussischen Sätze in ihren Lokalgütertarif eingeführt hätten, die Erfüllung der Fundamentalforderung des Reichstarifgesetzentwurfes von 1879, nämlich die materielle Tarifeinheit für das Gütertarifwesen innerhalb des Gebietes des ganzen Deutschen Reichs gebracht habe. Diese Anschauung möchte wohl nicht unanfechtbar sein. In dem Schlusswort der kurzen Schrift stellt Burmeister eine Anzahl von knapp gefassten Sätzen auf, die darin gipfeln, dass nur das vom Staate ausgeübte Tarifrecht eine dem Gesammtwohl entsprechende Tarifgestaltung verbürge, dass das Gütertarifwesen sich zur Zeit unter dem Zusammenwirken der Staatsgewalt und der wirthschaftlichen Interessenvertretungen in dem Stadium einer fortgesetzten Reform sich befinde mit der Tendenz einer stetig zunehmenden Erniedrigung der Frachtpreise, allerdings in einem durch die Finanzlage bedingten langsamen Tempo. Burmeister findet die Aufgaben der preussischen Eisenbahnpolitik in nächster Zukunft darin, dass eine Aenderung über die Verwendung der Eisenbahnüberschüsse herbeigeführt werde (vergl. hierüber den Aufsatz Seite 977 Jahrg. 1899 d. Ztg.) und dass eine baldige Ausdehnung der preussisch-hessischen Finanzgemeinschaft auf das Reich angestrebt werde.

Wir empfehlen die anregende kleine Schrift unserem Leserkreise als ein vorzügliches Orientirungsmittel über die Geschichte des deutschen Tarifwesens. Die Schrift zeugt von gesunden volkswirthschaftlichen Anschauungen und von deutsch-nationaler Gesinnung.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. Januar 1900 wird die an der Strecke Rothfliess-Rudczanny gelegene, für den Personen-, Gepäck und Wagenladungsverkehr bereits bestehende Haltestelle Collogienen auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet. Schwerwiegende Fahrzeuge und Sprengstoffe werden jedoch in Collogienen nicht abgefertigt.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft. (100)

Königsberg i/Pr., den 9. Januar 1900.
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Güterverkehr.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona.

Auf der Station Lauenburg a/Elbe findet eine Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen nicht mehr statt.

Altona, den 10. Januar 1900. (101)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-oberschlesischer Kohlenverkehr.

Nachdem die im Theil II nach Stationen der ostpreussischen Südbahn enthaltenen Massenfrachtsätze für 35 t mit 15. November v. J. zur Aufhebung gelangt sind, wird zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass die nach diesen Stationen bis 31. März d. J. zur Aufgabe kommenden Sendungen auf die im Theil II vorgeschriebene Jahresmenge von 4 000 000 kg in Anrechnung gebracht werden können.

Kattowitz, den 8. Januar 1900. (102)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-bayerischer Verbandsgütertarif.

Sendungen nach Grafing mit Frachtbriefen ohne die nähere Bezeichnung „Grafing Station“ oder „Markt Grafing“ werden nach Markt Grafing (Staatslokalbahnstation) abgefertigt.

Hannover, den 8. Januar 1900. (103)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rumänisch - norddeutscher Eisenbahnverband. Theil II, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden die durch Nachtrag II vom 1. Dezember v. J. eingeführten neuen Theilfrachtsätze b der Schnitttafeln II und III für den Ausnahmetarif Nr. 6 C für Kleie im Verkehr mit Breslau, Breslau-Oderhafen, Oswitz, Pöpelwitz (Umschlag) von 405 auf 409 und von 353 auf 357 Cts. für 100 kg erhöht.

Breslau, den 8. Januar 1900. (104)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-österr.-ungarischer Verband.

Am 1. Februar d. J. treten in den Tarifheften 1 und 2 folgende neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 6 für Getreide usw. in Kraft:

Zwischen	Kralup St. E. G. (Tarif Theil II Heft 1)	Kralup B. E. B. (Tarif Theil II Heft 2)
	für 100 kg in Pfennig	
Nienburg an der Saale (königl. Eisenbahndirektion Magdeburg)	188	188

Breslau, den 5. Januar 1900. (105)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.

An Stelle der unterm 24. Dezember 1898 eingeführten Frachtsätze für frische Fische treten mit sofortiger Geltung bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1900, folgende Sätze in Kraft:

Von Predeal U. St. E. nach	bei Aufgabe als Stückgut	in Wagenladungen von 5 000 kg	in Wagenladungen von 10 000 kg
	Pfennig für 100 kg		
Berlin (Schles., Görl., Anh.-Dresd. Bhf.)	1 312	1 119	1 080
Breslau O/S. Bhf.	1 048	901	884
Breslau Märk.-Frb. Bhf.	1 057	907	889

Die bestehenden niedrigeren Sätze nach Breslau Märk.-Freib. Bhf. bleiben noch bis 24. Februar d. J. in Geltung.

Breslau, den 8. Januar 1900. (106)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr der Gruppe V, Gruppen-Wechselverkehre I, II/V und III/V.

Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. wird Hoyerswerda als Versandstation in den allgemeinen Brennstoff-Ausnahmetarif 6b für Braunkohlen etc. der Gütertarife für obenbezeichnete Verkehre aufgenommen.

Nähere Auskunft über die Frachtsätze ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Halle a/Saale, den 9. Januar 1900. (107)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif Theil IV Heft 3 vom 1. Juni 1894.

Für Holzgattungen der Abtheilung b ab Putzeried nach Arnschwang ist ein direkter Frachtsatz zur Einführung gelangt.

München, den 8. Januar 1900. (108)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-österreichischer Grenzverkehr. Theil II Heft 6 vom 1. April 1895.

Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1900 wird die Station Maria-Ratschitz der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft in den Tarif aufgenommen.

München, den 8. Januar 1900. (109)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Elsass-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Thierverkehr.

Mit Wirkung vom 1. März 1900 treten in den Entfernungen und Frachtsätzen für die Beförderung von Pferden (auch Ponies) und Grossvieh in Wagenladungen zwischen Arnstein und Amanweiler Grenze, Metz, Novéant Grenze und Remilly theilweise Erhöhungen ein. Dieselben sind von den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

München, den 5. Januar 1900. (110)
Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. (Ausnahmetarif für Getreide usw., Theil III, Heft Nr. 1 vom 1. Januar 1898.)

Mit 1. Februar 1900 gelangt der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und wird auf Verlangen kostenlos abgegeben.

München, den 9. Januar 1900. (111)
Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

In Ermangelung eines Verkehrsbedürfnisses gelangen mit dem 1. März d. J. die im Berlin-nordostdeutschen Gütertarif (Gruppe I/III) für den Versand von den Stationen Berlin Central-Markthalle, Berlin Potsdamer Bhf., Berlin Stettiner Bhf., Frankfurter Allee, Grunewald, Halensee, Rangirbhf. Rummelsburg, Städtischer Centralviehhof Berlin, Tempelhof Rangirbhf., Westend und Wilmersdorf-Friedenau in den Eisenausnahmetarifen 9, 9 S, E, E 1 und E 2 bestehenden Ausnahmefrachtsätze zur Aufhebung.

Ebenso werden mit dem gleichen Zeitpunkte die im Gruppentarif I, im ostdeutschen Gütertarif (I/II) und im Berlin-nordostdeutschen Gütertarif (I/III) im Ausnahmetarif 9 S (Schiffsbaueisen nach Binnenstationen) für Station Tilsit des Direktionsbezirks Königsberg eingeführten Frachtsätze wieder aufgehoben.

Bromberg, den 9. Januar 1900. (112)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-oberschlesischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. wird die Haltestelle Limbsee der Nebenbahn Marienwerder-Freystadt i/Wpr. des Direktionsbezirks Danzig in vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Kattowitz, den 9. Januar 1900. (113)
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Halle-sächsischer Güterverkehr.

Am 15. Januar d. J. werden einbezogen:

a) in den direkten Verkehr mit der Station Plagwitz-Lindenau (Sächs. Stb.) die Stationen Leipzig Berliner Bahnhof und Leipzig Eilenburger Bahnhof des Eisenbahndirektionsbezirks Halle;
b) in den direkten Verkehr mit der Station Plagwitz-Lindenau (Preuss. Stb.) die Stationen Leipzig I (Bayr. Bahnhof) und Leipzig II (Dresdner Bahnhof) der sächsischen Staatseisenbahnen.

Welche Entfernungen der Frachtberechnung zu Grunde gelegt werden, ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Dresden, den 11. Januar 1900. (114)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Am 2. Januar 1900 wurde die weitere Theilstrecke Ittersbach-Brötzingen Nebenbahn der schmalspurigen Nebenbahn Ettlingen-Pforzheim in Betrieb genommen. Von diesem Zeitpunkt ab treten die in dem Gütertarif badische Staatseisenbahnen - badische Nebenbahnen im Privatbetrieb im Nachtrag V enthaltenen Entfernungen in Kraft.

Karlsruhe, den 10. Januar 1900. (115)
Generaldirektion.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 20. d. Mts. gelangt im Verkehr von Ponholz nach Oeslau für rohen Thon, lose verladen, bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbrief auf einen Wagen ein ermässigter Frachtsatz von 0,54 ℳ. für 100 kg unter den für Thon des Ausnahmetarifs 2 maassgebenden Anwendungsbestimmungen zur Einführung.

Erfurt, den 11. Januar 1900. (116)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Schweizerisch-österreich.-ungarischer Transitverkehr.

(Tarif für die Beförderung von Holzzeugmasse etc. von Hopfgarten nach Genf transit und Verrières transit.)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, gelangen für die Beförderung von Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose) nicht in Pappendeckelform, bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen, von Hopfgarten nach Genf transit und Verrières transit nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	nach Genf transit a	Genf transit b	Verrières transit a	Verrières transit b
	Francs Gold für 1 000 kg			
Hopfgarten	22,10	25,70	19,10	18,40

Es gilt der Frachtsatz:
1. für Genf transit unter a) von 22,10 Francs für Sendungen nach Culoz und weiter und Bourg und weiter;
2. für Genf transit unter b) von 25,70 Francs für Sendungen nach Bellegarde;
3. für Verrières transit unter a) von 19,10 Francs für Sendungen nach Pontailler s. Saône, Dôle, Monchard und den westlich, sowie St. Etienne-du Bois, St. Trivier-de Courtes, Fleuville, Paray-le-Monial und Roanne und den nördlich hiervon gelegenen Stationen.
   Auf Sendungen nach den herwärts Monchard und herwärts Lons-le-Saunier in der Richtung nach Champagnole gelegenen Stationen findet diese Taxe keine Anwendung;
4. für Verrières transit unter b) von 18,40 Francs für Sendungen nach Gien, Saincaize, Moulins-sur-Allier und den westlich, sowie den nördlich und westlich von Thiers, Clermont-Ferrand, Ussel, Brive, Milhac, Fumel, Porte-Ste.-Marie, Risele und Pau gelegenen Stationen.

Die Bestimmung nach den vorbezeichneten französischen Stationen muss aus den Frachtbriefen ersichtlich sein.

Auf frankirte an eine Mittelsperson in Genf adressirte Sendungen gelangen die vorstehend für Genf transit bezifferten Frachtsätze nur im Rückvergütungswege zur Anwendung.

Die Rückvergütung erfolgt durch die k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck gegen Vorlage der nachbezeichneten Dokumente, welche längstens 3 Monate nach der Abfertigung einzureichen sind. Diese Dokumente sind:
1. das Frachtbriefduplikat für die Strecke von Hopfgarten bis Genf;
2. die bezügliche Frankaturnote, falls eine solche ausgefertigt wurde;
3. das Aufgaberezepisse über die Weitersendung von Genf nach einer der obgenannten französischen Stationen.

Wien, am 30. Dezember 1899. (117)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Frachtnachlässe für Holzsendungen ab Barcs, Sziszek, Zágráb und Gradec.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1900 werden für Sendungen von Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Fassdauben, ausgenommen Eisenbahnschwellen, von den oben genannten Stationen folgende Frachtnachlässe im Rückvergütungswege unter Aufrechthaltung der in den nachbezeichneten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen, sowie unter Beobachtung der unten angeführten Bedingungen gewährt, und zwar:

	Frachtnachlässe von den am 1. Januar 1900 gültigen Frachtsätzen ab:			
	Barcs*)	Sziszek	Zágráb	Gradec
a) nach den im süddeutsch-österreichisch-ungarischen Verbandstarif Theil IV, Tarifheft Nr. 2 enthaltenen Stationen von den Frachtsätzen der Abtheilungen b und c ein Nachlass von	0,45	0,15	0,15	—
	Mark pro 100 kg			
b) nach den im österreichisch-ungarisch-schweizerischen Verbandstarif Theil IV, 2. Heft enthaltenen Stationen von den Frachtsätzen der Serie II ein Nachlass von	0,45	0,15	0,15	—
	Francs pro 100 kg			
c) nach Stationen der französischen Ostbahnen von den Frachtsätzen der Serie 2 des österreichisch-ungarisch-französischen Verbandstarifes Theil IV, 2. Heft ein Nachlass von	5,50	4,40	2,50	2,50
	Francs pro Tonne = 1 000 kg			
d) nach Konstanz mit der Bestimmung nach Belgien**)	—	0,35	0,20	0,20
	Mark pro 100 kg			

*) Die Sendungen müssen nachweislich entweder zu Wasser, oder mittelst der Barcs-Pakracer Bahn, oder aber aus Slavonien per Achse über die Draubrücke in Barcs eingelangt sein. Bei den von Belisce oder Miholjac stammenden Sendungen ist jedoch auch eine nachweisliche Zufuhr nach Barcs über Baranya-Szt. Lörincz zulässig. Ausgenommen vom Genusse der Frachtbegünstigungen sind Sendungen, die in Baranya-St. Lörincz auf die Szt. Lörincz-Szlatina-Nasicer Lokalbahn übergehen, überdies solche Sendungen, welche von Jassenovac, Brod, Bosna-Brod, Samac, Gunja, Gunja-Szavapart und Mitrovicza stammen.

**) Die Frachtbegünstigungen nach Konstanz gelten nur für nachweislich nach belgischen Stationen expedirte, bezw. für dahin adressirte Sendungen.

Die Liquidirung obiger Frachtnachlässe erfolgt gegen Vorlage der auf die reklamirende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbriefduplikate, bezw. rücksichtlich der Sendungen ab Barcs auch noch gegen Beibringung der den Wassertransport nachweisenden Originalschiffspapiere, eventuell der Bahnfrachtbriefe nach Barcs, bezw. Nachweisung der Zufuhr aus Slavonien per Achse über die Draubrücke nach Barcs, welche Dokumente längstens bis Ende Februar 1901 in Vorlage gebracht werden müssen.

Wien, am 4. Januar 1900. (118)
K. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Theil II, Heft 2, vom 1. Februar 1898 und Theil II, Heft 4, vom 1. Oktober 1899.

Einführung von direkten Frachtsätzen für Stückgüter im Verkehre mit Düsseldorf-Hafen, Düsseldorf-Lierenfeld und Solingen-Weyersberg.

Mit Gültigkeit vom 20. Januar 1900 werden die Stationen Düsseldorf-Hafen, Düsseldorf-Lierenfeld und Solingen-Weyersberg der kgl. Eisenbahndirektion in Elberfeld mit folgenden direkten Stückgutfrachtsätzen in den ab 1. Februar 1898 gültigen Tarif, Theil II, Heft 2, bezw. in den ab 1. Oktober 1899 gültigen Tarif, Theil II, Heft 4 des obzitirten Eisenbahnverbandes einbezogen, und zwar werden die in den vorbezeichneten Tarifen enthaltenen Stückgutfrachtsätze für Düsseldorf-Grafenberg auf Düsseldorf-Hafen, jene für Düsseldorf-Derendorf auf Düsseldorf-Lierenfeld und die für Solingen auf Solingen-Weyersberg übertragen, jedoch mit der Beschränkung, dass die neuen Frachtsätze für den Verkehr mit den erwähnten Stationen nur zur Berechnung der Stückgutfracht für gemischte Ladungen gültig sind (vergl. § 11 im Tarif-Theile I, Abthlg. B, für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits).

Wien, am 4. Januar 1900. (119)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Februar d. J. wird die an der Bahnstrecke Königs-Wusterhausen-Grunow gelegene Haltestelle Schneeberg i/M., welche bisher nur dem Wagenladungsgüterverkehr und dem Personenverkehr diente, auch für den Gepäckverkehr eröffnet.

Halle a/Saale, den 10. Januar 1900. (120)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn, welcher noch besonders bekannt gemacht wird, tritt der Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren und Gütern im Binnenverkehr in Kraft. Die in den Tarif aufgenommenen besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen und Haltestellen, sowie die Bahnverwaltung in Rinteln, von welcher auch Druckexemplare des Tarifs käuflich bezogen werden können.

Rinteln, den 30. Dez. 1899. (121H&V)
Der Vorstand
der Rinteln-Stadthagener Eisenbahngesellschaft.

5. Eisenbahneffektenverkehr.

Nachstehende, in den Vorjahren ausgelooste 4,5 % Prioritätsobligationen der braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft vom Jahre 1874 (I. Em.) sind noch nicht zur Einlösung vorgelegt.

Aus der Verloosung zum
1. April 1895.
(Abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III. Nr. 2 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1895.)

à 1 500 ℳ. Nr. 2769.

Aus der Verloosung zum 1. April 1896.
(Abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III. Nr. 4 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1896.)
à 1500 ℳ. Nr. 3009.

Aus der Verloosung zum 1. April 1897.
(Abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr. 6 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1897.)
à 3000 ℳ. Nr. 474.
à 300 ℳ. Nr. 9494 9800.

Aus der Verloosung zum 1. April 1898.
(Abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III. Nr. 8 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1898.)
à 300 ℳ. Nr. 6452.

Aus der Verloosung zum 1. April 1899.
(Abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III. Nr. 10 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1899.)
à 3000 ℳ. Nr. 166.
à 1500 ℳ. Nr. 2174 2640.
à 300 ℳ. Nr. 3734 6191 7039 8256 8454 8478 9236.

Magdeburg, den 9. Januar 1900. (122)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verloosung.

Am 2. Januar 1900 sind zum Zwecke der privilegmässigen Tilgung nachstehende

4½ % Prioritätsobligationen der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Em.)

ausgeloost worden:

à 3000 ℳ. Nr. 17 18 49 112 167 185 188 209 220 283 445 475 484 495 579 633 679 682 684 854 876 892 972 987 995 1003 1065.

à 1500 ℳ. Nr. 1151 1312 1411 1416 1457 1476 1516 1517 1523 1525 1577 1624 1640 1747 1822 1829 1995 2063 2073 2008 2171 2189 2195 2208 2230 2312 2326 2362 2408 2463 2473 2512 2523 2548 2588 2665 2710 2859 2893 2918 2926 2947 2948 2951 2958 2969 3062 3093 3114 3217 3234 3293 3323 3339 3346 3385 3399 3423.

à 300 ℳ. Nr. 3628 3667 3669 3713 3737 3887 3901 3926 3954 4055 4085 4123 4134 4151 4171 4188 4215 4216 4220 4424 4425 4426 4473 4515 4524 4543 4578 4713 4714 4743 4757 4787 4794 4815 4823 4852 4871 4892 4921 4928 4954 5035 5061 5093 5113 5168 5187 5281 5322 5323 5325 5326 5364 5374 5616 5713 5725 5775 5840 5881 5925 6058 6084 6135 6172 6254 6266 6277 6285 6287 6290 6310 6366 6367 6445 6469 6495 6541 6573 6703 6759 6807 6829 6843 6931 6969 7055 7102 7110 7205 7245 7253 7254 7294 7315 7346 7471 7508 7522 7534 7540 7549 7581 7649 7843 7986 7987 8035 8052 8087 8121 8164 8180 8266 8302 8312 8315 8409 8480 8514 8574 8577 8608 8650 8668 8721 8836 8856 8899 8903 8919 8952 8991 9019 9036 9112 9178 9294 9298 9324 9349 9365 9366 9431 9452 9455 9464 9468 9470 9486 9551 9552 9581 9587 9672 9674 9684 9705 9714 9795 9803 9887 9919 9969 9985 10005 10017 10158 10160 10335 10346 10354 10423 10550 10557 10572 10620 10645 10722 10768 10799 10850 10976 11026 11102 11104 11108 11131 11176 11202 11207 11210 11227 11372 11378 11399 11785 11829 11897 11908 11930 11993 12018 12127 12134 12144 12237 12385 12426 12470 12496.

Diese Obligationen mit den Zinsscheinen Reihe III Nr. 12 bis 20 und Talon sind vom 1. April 1900 ab bei der königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg, sowie bei dem Bankhause Lehmann, Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und bei der Berliner Handelsgesellschaft daselbst, zur Einlösung zum Nennwerthe unter Vergütung der Stückzinsen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1900 einzureichen.

Die Verzinsung dieser Obligationen hört mit dem 31. März 1900 auf.

Magdeburg, den 9. Januar 1900. (123)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verdingungen.

Verdingung von A. 9400 kg Eisendraht, 7710 kg Stahldraht in je 6 Loosen, 2050 kg Stahlblech in 2 Loosen, 14450 Tafeln Weissblech in 6 Loosen, 1110 qm Drahtgeflecht zu Funkenfängern in 4 Loosen, 14710 m Halfterkette in 6 Loosen, 16050 Stück Sprungfedern in 4 Loosen, 64550 Stück eisernen Ringen in einem Loose, 3930 Mille eisernen Splinten in 6 Loosen, 118281 kg eisernen und messingenen Drahtstiften sowie Kammzwecken in 14 Loosen, 252000 kg eisernen Kesselnieten in 6 Loosen, 2445 Mille Mannheimer Blechnieten in 7 Loosen, 13533 Mille eisernen und messingenen Holzschrauben in 12 Loosen, 68400 Stück eisernen Holzschrauben (Schlüsselschrauben) in 4 Loosen, 15800 Stück Knopfnägeln, 200 Mille Polsternägeln und 3000 Stück Bildernägeln in je einem Loose, 1743 Mille eisernen Schloss- und Decknägeln, Bodenspieker und Federstiften in 4 Loosen. B 2699700 Stück eisernen ungeschnittenen und geschnittenen Muttern in 21 Loosen, 1296 Mille eisernen Bekleidungsschrauben in 28 Loosen, 2141400 Stück eisernen Schrauben mit und ohne Muttern in 54 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a. S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i. Pr. Angebote sind postfrei, versiegelt, und mit entsprechender Aufschrift für A bis zum 1. und für B bis zum 3. Februar 1900 Vormittags 10 Uhr an das Rechnungsbüreau in Berlin W. Schöneberger Ufer 1—4 einrureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ. für A und 1,50 ℳ. für B in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 3. März 1900.

Berlin, den 10. Januar 1900. (124)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 36450 cbm Steinschlag zur Oberbau-Einbettung für die königliche Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 25. Januar 1900, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ. baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 25. Februar 1900.

Berlin, den 8. Januar 1900. (125)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 35000 cbm gesiebtem Kies zur Oberbau-Einbettung für die königliche Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 23. Januar 1900, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ. baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 23. Februar 1900.

Berlin, den 8. Januar 1900. (126)
Königliche Eisenbahndirektion.

Auf Grund der in dem „Deutschen Reichs- und königlich preussischen Staatsanzeiger" Nr. 51 für das Jahr 1899 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Rogasen verdungen werden. Verdingungsanschlag, Bedingungen etc. und 4 Blatt Zeichnungen sind gegen freie Einsendung von 2 ℳ. von uns zu beziehen. Werden ausserdem die Zeichnungen Blatt 35—40 gewünscht, so sind im ganzen 5 ℳ. einzusenden. Die Angebote sind bis zum 31. Januar d. J., Mittags 12 Uhr, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, frei an uns einzureichen. Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird in unserem Geschäftsgebäude, Zimmer 193, stattfinden. Der Zuschlag erfolgt binnen 3 Wochen nach Ablauf des Verdingungstages.

Bromberg, den 6. Januar 1900. (127)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Offene Stellen.

Tüchtiger Bahnmeister wird gesucht von den Herforder Kleinbahnen, Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Herford.

Der Meldung ist Lebenslauf mit Zeugnissabschriften beizufügen; Gehaltsanspruch ist anzugeben. (128)

Gesucht

wird zur Leitung unseres Werkstätten- und Betriebsdienstes ein **Maschinentechniker** mit höherer Fachschulbildung, der die Lokomotivführerprüfung abgelegt und Erfahrung in Unterhaltung der Betriebsmittel und Kenntniss der elektrischen Beleuchtung besitzen muss. Der Dienstantritt muss zum 1. April d. J. erfolgen.

Meldungen sind unter Angabe der Gehaltsansprüche und unter Beifügung von Zeugnissabschriften zu richten an die Direktion der Prignitzer Eisenbahngesellschaft in Perleberg. (129)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 5. | 17. Januar 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Ueber Eisenbahn-Politik und -Tarifwesen.

Von **O. Föhlinger-Strassburg i/E.**

Unter den volkswirthschaftlichen Lehrbüchern, in denen das Verkehrswesen systematisch behandelt wird, ist in erster Reihe W. Roscher's „Nationalökonomik des Handels und Gewerbefleisses" zu nennen, welche den 3. Band seines Systems der Volkswirthschaft bildet. Dieser 3. Band ist vor kurzem in einer neuen Ausgabe, bearbeitet von W. Stieda, erschienen. Er behandelt in dem 10., 11. und 12. Kapitel, von Seite 447 bis 616, die „Theorie und Geschichte der Transportmittel im allgemeinen", die „Politik der Transportmittel im allgemeinen", sowie die „Geschichte und Politik einzelner Transportmittel". Der neue Bearbeiter hat die frühere Systematik und Eintheilung des Stoffes ungeändert gelassen, im übrigen aber die Fortschritte des praktischen Lebens wie der wissenschaftlichen Forschung verwerthet, so dass der Umfang des ganzen Buches um etwa zehn Bogen zugenommen und auch die Behandlung des Verkehrswesens beträchtliche Erweiterungen erfahren hat.

Wenn man das Roscher'sche Werk mit dem 1898 erschienenen Werke von G. Cohn „Nationalökonomie des Handels und Verkehrswesens" vergleicht, so lassen sich trotz grosser Verschiedenheiten, welche äusserlich schon in der Anordnung des Stoffes deutlich zu Tage treten, doch mancherlei Aehnlichkeiten gerade auch im Hinblick auf die Behandlung des Verkehrswesens herausfinden. In beiden Lehrbüchern wird die Nationalökonomik des Verkehrswesens unmittelbar an diejenige des Handels angeschlossen, während z. B. bei Ad. Wagner das Verkehrswesen der Hauptsache nach in der Finanzwissenschaft, Theil I, behandelt wird. Sowohl bei G. Cohn wie bei W. Roscher fällt die grossartige geschichts- und wirthschaftsphilosophische Auffassung und Behandlungsweise auf, welche stets auf die engen Beziehungen zwischen der Entwickelung des Verkehrswesens und der politischen und wirthschaftlichen Entwickelung des Volkslebens hinweist. Was aber besonders das Roscher'sche Werk auszeichnet, ist die geradezu erstaunliche weltumfassende Geschichtskenntniss und gründliche Belesenheit, welche in den zahlreich eingestreuten Notizen, Anführungen und statistischen Angaben zum Ausdrucke kommt. Weiter tritt die mit Roscher's wissenschaftlicher Methode zusammenhängende objektive Darstellung hervor, welche ausserhalb jeder einseitig idealistischen oder tendenziösen Richtung sich bewegt. Dies zeigt sich vor allem auch bei der Behandlung der Politik der Transportmittel, insbesondere der Eisenbahnpolitik, in welcher Roscher, freilich der neuesten Entwickelung vielleicht etwas zu wenig folgend, sich an keiner Stelle ausschliesslich dem Staatsbahnprinzip zuneigt, auf der anderen Seite allerdings auch die Gründe grösstentheils zurückweist, die man gewöhnlich zu Gunsten des Privatbahnsystems anzuführen pflegt.

Roscher, der vielleicht hier von Sax (Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirthschaft) beeinflusst wird und dessen Gedankengang im wesentlichen sich anschliesst, glaubt, dass eine starke Staatsaufsicht und Gesetzgebung genüge, um die Mängel, welche man irrigerweise als nothwendige Bestandtheile des Privatbahnsystems betrachte, zu beseitigen (S. 509). Diese Auffassung wird freilich von anderen hervorragenden Volkswirthen und Eisenbahnfachmännern, wie Ad. Wagner, G. Cohn, Lehr, Ulrich, v. d. Leyen u. a. nicht getheilt. Wenn sich auch die Privatbahnen mehr oder weniger in allen Ländern als „staatlich regulirte" oder gewissermaassen öffentliche Unternehmungen darstellen, so ist es doch der Staatsgewalt kaum irgendwo vollständig gelungen, diese Art von Eisenbahnunternehmungen zu einer mit den Interessen der Allgemeinheit im Einklang stehenden Betriebsweise und Tarifgestaltung zu veranlassen, wenn auch hierfür das Beispiel der englischen und nordameri-

kanischen Eisenbahnpolitik nicht unmittelbar beweisend sein mag. Freilich hat Roscher gerade in Bezug auf die Tarifhöhe Recht, wenn er den Grund, dass Staatsbahnen eine mehr gemeinnützige Tendenz hätten, nicht unbedingt gelten lassen will. Er weist darauf hin, dass ein Tarif, der das Anlagekapital nur eben landesüblich verzinst und amortisirt, auch bei Staatsbahnen ideal zweckmässig nur unter Voraussetzung eines idealen Steuersystems sei. In der That liegt auch gerade in der Höhe der Tarife, wenigstens für die Gegenwart, nicht der am meisten ausschlaggebende Grund für das Staatsbahnsystem. Denn Staatsbahnen werden heute bis zu einem gewissen Grade, wie Privatbahnen, nach privatwirthschaftlichen Erwerbsgrundsätzen insofern betrieben, als auch bei ersteren das Streben nach einem Gewinne, welcher möglichst die landesübliche Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals zur Untergrenze hat, eine wichtige Rolle spielt und in Anbetracht der schwierigen Werthbemessung der Eisenbahnleistungen und der anerkannten Unvollkommenheiten der bestehenden Steuersysteme auch spielen muss. Wichtiger noch als die absolute Höhe der Tarifsätze ist die trotz aller Staatsaufsicht bei mächtigen Privatbahnen nicht immer zu erreichende strenge Beachtung der Grundsätze der Oeffentlichkeit, Stetigkeit und Uebersichtlichkeit der Tarife, sowie der gleichmässigen und gerechten Anwendung derselben. Diese Grundsätze können jedenfalls als nothwendige Forderung staatlicher Eisenbahnverwaltung gelten.

Hinsichtlich der Preisbestimmung sollte für Staatsbahnen als oberster Grundsatz derjenige der gemeinwirthschaftlichen oder (nach Rank) der staatswirthschaftlichen Gebahrung gelten. Denn bei Staatsbahnen geht mit dem Streben nach privatwirthschaftlichem Reinertrage stets dasjenige nach Erzielung des höchsten volkswirthschaftlichen Gewinnes parallel, und dieses letztere erheischt eine mehr oder minder weitgehende, namentlich auch zeitlich fortschreitende Einschränkung des ersteren. Der Staat hat eben als Eisenbahnunternehmer ein doppeltes Interesse wahrzunehmen, nämlich das des Gebenden und des Empfangenden. Beide Interessen zu versöhnen, ist oberstes Ziel der Staatsbahnpolitik. „Zu den schwierigsten, namentlich auch wechselvollsten Aufgaben“ sagt Roscher (S. 508) „gehört eine allen Ansprüchen genügende Tarifirung der Eisenbahndienste“. Mit dieser Aufgabe hängt eng zusammen die Frage der Tarifsysteme, worunter man die Zusammenfassung der verschiedenen Preisbestimmungsgründe verstehen kann.

Die Preisbestimmungsgründe für die Eisenbahntarifirung lassen sich im allgemeinen unter folgende Gesichtspunkte zusammenfassen: 1. Berücksichtigung der Transportselbstkosten (Betriebs- und Unterhaltungskosten); 2. Erstrebung von Ueberschüssen zur Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals, u. U. auch zu weiteren finanzpolitischen Zwecken (Ausbau der Nebenbahnen, Bestreitung allgemeiner Staatsausgaben); 3. thunlichste Berücksichtigung des Werthes der Transportleistungen für die Bahnbenutzer; 4. Berücksichtigung der wirthschaftlichen Leistungsfähigkeit der Bahnbenutzer; 5. Berücksichtigung der Fähigkeit der Güter, die Fracht zu tragen; 6. allgemeine sozial- und wirthschaftspolitische Gründe.

Die Berücksichtigung der Transportselbstkosten erheischt eine Festsetzung der Transportpreise derart, dass jene die unterste Grenze zu bilden haben und dass durch Erzielung von Massennutzungen der von der Stärke des Verkehrs (innerhalb der Grenze der höchsten Leistung) unabhängige Theil der Transportkosten für die einzelne Transportleistung sich immer mehr verringert. Hierbei spielt namentlich das Streben nach Verminderung der todten Last, der todten Kraft und der todten Zeit eine überaus wichtige Rolle.

Die zu erstrebenden Ueberschüsse über die Transportselbstkosten (d. h. über Betriebs- und Unterhaltungskosten) stellen gewissermaassen einen aus der Kapitalanlage zu erzielenden Gewinn dar, der in den Transportpreisen als Gewinnaufschlag erscheint und daher grundsätzlich nach anderen Gesichtspunkten aufzutheilen ist, als die Transportselbstkosten. Hierbei kommen eben alle diejenigen Preisbestimmungsgründe in Betracht, welche durch die Berücksichtigung des Werthes der Transportleistung für den Bahnbenutzer, seiner wirthschaftlichen Leistungsfähigkeit usw. gegeben sind. Wie nämlich die Transportselbstkosten die unterste Grenze der Transportpreise zu bilden haben, so bildet die Höhe des zu erstrebenden Gewinnes die oberste Grenze. Eine Interessenübereinstimmung zwischen Eisenbahnunternehmer und Bahnbenutzer kann aber nur erzielt werden, wenn ersterer bei der Höchstgrenze der Transportpreise die durch den Werth der Transportleistung für den Bahnbenutzer und dessen wirthschaftliche Leistungsfähigkeit gegebene Höchstgrenze der Opfer berücksichtigt, welche letzterer darzubringen imstande und willens ist.

Hierin liegt meines Erachtens ein wichtiger Grund dafür, dass man hinsichtlich der Tarifbildung unter den Selbstkosten des Transportes nur die Betriebs- und Unterhaltungskosten begreift und nicht auch den Aufwand für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals.*) Denn die eigentlichen Selbstkosten müssen schon deshalb jedem Bahnbenutzer voll in Anrechnung gebracht werden, weil sie je nach Maassgabe der Inanspruchnahme direkt durch die Transportleistung hervorgerufen werden. Anders verhält es sich dagegen mit den als Gewinn zu betrachtenden Antheilen für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals. Dieser wird auch, ohne dass die Eisenbahn irgend welche Leistung hervorbringt, nothwendig, wird also nicht direkt durch jede Leistung veranlasst. Er kann daher, weil seine volle Einbringung von der Gesammtheit der wirthschaftlichen Verhältnisse, den wirthschaftlichen Konjunkturen, der Stärke der Nachfrage nach den Eisenbahnleistungen, der Zahlungsfähigkeit der Bahnbenutzer abhängig ist, gerechterweise nur als Aufschlag zu den Transportkosten betrachtet und jedem Transporte nach Maassgabe von dessen Leistungsfähigkeit usw. aufgebürdet werden. Hier ist meines Erachtens der Punkt, wo die Eisenbahn als öffentliche Verkehrsanstalt, und vor allem der Staat als Eisenbahnunternehmer, mit dem Grundsatze des sozialen Ausgleiches, überhaupt mit allgemeinen sozialpolitischen, wirthschaftlichen, sittlichen Zwecken am besten eingreifen kann. Und er muss es, je weiter die Volkswirthschaft und das Volksbewusstsein sich entwickelt und je weniger man die Lösung der immer mehr sich aufdrängenden wichtigen Fragen von der selbstthätigen Wirkung mechanischer Gesetze erwarten kann. „Die Frage nach dem gerechten Preise ist eine Hauptfrage der ganzen Volkswirthschaft“, sagt G. Cohn (Nationalökonomie des Handels- und Verkehrswesens, S. 938), „man kann sich allenfalls über die Nothwendigkeit dieser Frage täuschen angesichts der Preisbildungen des freien Verkehres. Es ist unmöglich, sich darüber zu täuschen angesichts der Aufgaben einer öffentlichen Verwaltung, welche für eine centralistische Anstalt eine öffentliche Preisordnung trifft. Die Oekonomie als solche ist hier hilflos. Sie ruft nach sittlichen Normen — denn Normen der Gerechtigkeit sind sittliche Normen —, um die ökonomischen Beziehungen in die richtigen Schranken zu bringen.“

W. Stieda meint nun in der neuen Ausgabe des Roscherschen Werkes, wo er freilich auf die vorstehend behandelte Selbstkostenfrage nicht näher eingeht, es komme auf dasselbe heraus, ob Rank (Eisenbahntarifwesen, S. 282) unter den Selbstkosten der Eisenbahnleistungen „nur die aus der Betriebsführung, der Erhaltung der Bahnanlagen und der Fahrbetriebs-

---

*) Anm. d. Schriftl.: Wir können nicht anerkennen, dass die für die gewöhnliche Verzinsung des Anlagekapitals nothwendige Aufwendung bei der Berechnung der Selbstkosten des Transports nicht zu berücksichtigen sei. Gewöhnlich rechnet man auch die für die gesetzliche oder satzungsgemässe Tilgung des Anlagekapitals erforderlichen Beträge zu den Selbstkosten (vgl. Ulrich, Eisenbahntarifwesen § 16 S. 36). — Anders liegt es selbstverständlich mit den erzielten über die gewöhnliche Verzinsung und Tilgung hinausgehenden Gewinnen.

Auch was der Herr Verfasser ferner von der Aufbringung der für Verzinsung und Tilgung erforderlichen Beträge sagt, passt u. E. nur auf den über diese Beträge hinaus erzielten Gewinn.

mittel bei der Ausführung der betreffenden Leistung direkt erwachsenden Auslagen versteht, oder ob man auch Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals einrechnet, da auch Rank den Tarif so festgestellt wissen wolle, dass ausser der Deckung der Betriebskosten eine entsprechende Kapitalverzinsung erreicht werde. Rank hat aber in dem angeführten Werke ganz besonders darauf hingewiesen, dass die bezeichnete Auffassung von der Selbstkostenfrage gerade im Hinblick auf die Tariffestsetzung von grosser Wichtigkeit sei, da die Selbstkosten grundsätzlich ganz anders aufzutheilen seien als der Verzinsungs- und Tilgungsantheil.

Da es nicht möglich ist, den subjektiven Werth der Transportleistung für den Bahnbenutzer zu ermitteln, dies aber auch schon im Interesse der Einheitlichkeit und Einfachheit der Transportpreisgestaltung nicht thunlich erscheint, so bleibt hierfür im Güterverkehre eine immerhin sehr brauchbare Grundlage die Erfassung des objektiven Werthes der den Gegenstand des Transportes bildenden Güter. Hieraus folgt das Prinzip der Werthklassifikation, durch welche auch die Berücksichtigung der Belastungsfähigkeit der Güter mit Transportkosten ermöglicht wird.

Enge Beziehungen bestehen auch zwischen der Belastungsfähigkeit der Güter und der Leistungsfähigkeit der in letzter Linie bei allen volkswirthschaftlichen Maassnahmen in Betracht kommenden Güterverbraucher. Hierauf weist G. Cohn hin, wenn er sagt: „ . . . . . Die verschiedenen Güterklassen sind nichts mehr als Merkmale von der Leistungskraft der hinter ihnen stehenden Personen, welche sich ihrerseits aus verschiedenen Interessentenklassen zusammensetzen, Produzenten, Versender, Empfänger“ (Engl. Eisenb.-Pol. III, vergl. aber namentlich auch Rank, Eisenbahntarifwesen, S. 153 und 176). Zu den allgemeinen sozial- und wirthschaftspolitischen Gründen der Preisbestimmung ist zu rechnen z. B. das Streben nach Absatzerweiterung (Staffeltarife, Differenzialtarife usw.), vergl. Ulrich, Staffeltarife und Wasserstrassen, S. 11 ff., v. Schübler, Archiv f. Eisenb. 1887, S. 100. Ferner ist hinzuweisen auf die Unterstützung der Freizügigkeit, die Begünstigung des Verkehres zwischen grossen Handels- und Industrieplätzen, endlich auf die Beziehungen zwischen der Eisenbahntarif- und der Zoll- und Handelspolitik.

Hieraus ergibt sich von selbst, dass weder das reine Wagen- und Gewichtssystem, noch auch das reine Werthklassensystem den an das Eisenbahntarifwesen zu stellenden gemeinwirthschaftlichen Anforderungen zu genügen vermag. Ersteres nimmt weder Rücksicht auf den Werth der Transportleistung für den Bahnbenutzer noch auch auf dessen wirthschaftliche Leistungsfähigkeit, noch auch genügend Rücksicht auf die Rentabilität des Anlagekapitals. Letzteres System lässt den wichtigen Umstand ausser Acht, der durch die Begünstigung der möglichst vollkommenen Ausnutzung des Wagenraumes und -Ladegewichtes gegeben ist. Daher bedeutet gerade der in Deutschland zuerst eingeführte Reform- oder gemischte Tarif zweifellos den bedeutendsten Fortschritt im Eisenbahntarifwesen. Aber auch dieser Tarif vereinigt keineswegs schon alle nothwendigen Tarifirungsgrundsätze, er bedarf vielmehr immer noch einer Ergänzung durch Staffeltarife, Differenzial- und Ausnahmetarife usw.

In der neuen Bearbeitung des Roscher'schen Werkes hat namentlich auch das Eisenbahntarifwesen eine eingehendere Bearbeitung erfahren. Ueber den Unterschied zwischen dem Wagenraum- und dem Werthklassifikationssystem urtheilt Roscher wie folgt (S. 549): „Wie das erste System dem Gebührenprinzip nahe steht, so entspricht das zweite durchaus dem Prinzipe des privatwirthschaftlichen Reinertrages, weil die ökonomische Möglichkeit des Transportes bei jedem Gute eben durch das Verhältniss seines Werthes zu den Transportkosten bedingt wird. Ohne die niedrige Tarifirung der minderwerthigen Gegenstände könnten die Eisenbahnen überhaupt der Volkswirthschaft wenig leisten, und würden ihre Leistungen im allgemeinen sehr vertheuert werden.“

Kohlen und Eisen u. dergl. Massengüter machen bekanntlich die Hälfte aller Eisenbahntransporte aus; ohne diese Transporte könnten die Eisenbahnen nicht rentiren und ohne ihre niedrige Tarifirung würde die Absatzfähigkeit dieser Rohstoffe und die Entwickelung der Industrie sehr beschränkt sein.

Verhältnissmässig sehr eingehend hat Stieda den Staffeltarif behandelt, dessen eifrigster Vorkämpfer in Deutschland namentlich Ulrich gewesen ist. Während in den anderen Ländern, zuerst in Belgien, ferner in Frankreich, Oesterreich-Ungarn, England usw. schon längere Zeit Staffeltarife allgemein eingeführt sind, ist dies in Deutschland erst am 1. Oktober 1898 durch den allgemeinen Stückgutstaffeltarif geschehen. Unter Staffeltarif versteht man einen Tarif, bei dem mit der wachsenden Entfernung ein in der Regel fallender kilometrischer Einheitssatz zur Anwendung kommt. Er rechtfertigt sich schon vom Standpunkte der Transportkostengestaltung, da diese Kosten für längere Transporte verhältnissmässig geringer sind als für kürzere, indem Maschinen, Wagen und Personal auf längeren Transportstrecken besser ausgenutzt werden. Die staffelförmige Tarifbildung ist ferner aus dem Grunde gerechtfertigt, weil hierdurch landwirthschaftliche und andere Massengüter transport- und absatzfähiger gemacht werden und eine grössere Dezentralisirung der Industrie ermöglicht wird. Die Staffeltarife schränken ferner das Anwendungsgebiet von Differenzial- und Ausnahmetarifen usw. wesentlich ein.

Auch die Behandlung der Wasserstrassenfrage hat in der neuen Ausgabe von Roscher's Werk eine bedeutende Erweiterung erfahren. Besonders reichhaltig und gründlich ist hier die Litteraturangabe. Dasselbe gilt bezüglich der Kleinbahnfrage.

Die im ganzen noch nicht 170 Seiten, welche das gesammte Verkehrswesen behandeln, enthalten ein überaus reichhaltiges Thatsachenmaterial, obschon natürlich die einzelnen Spezialfragen nur flüchtig berührt sind. Wenig Bücher werden vom Eisenbahnfachmann mit so grossem unmittelbaren Nutzen und mit solcher Anregung zum Nachdenken gelesen werden wie das genannte Werk. Die Anregung zum eigenen Nachdenken und Forschen bleibt aber stets die edelste Frucht des Studiums.

Emden und der Dortmund-Emskanal.

Aus der dem preussischen Etat beigegebenen Denkschrift über Emden als Hafen und den Dortmund-Emskanal theilen wir folgendes mit:

Der erst vor wenigen Monaten dem öffentlichen Verkehr mit einer vorläufigen Wassertiefe von 2 m übergebene Dortmund-Emskanal lässt schon jetzt die grossen wirthschaftlichen Vortheile, welche er dem allgemeinen wie dem Lokalverkehr bietet, und seine hervorragende nationale Bedeutung deutlich erkennen. Während man bisher vielfach anzunehmen geneigt war, dass bei der mächtigen Konkurrenz der holländischen und belgischen Häfen, namentlich Rotterdams, ein nennenswerther Verkehr auf dem Kanal überhaupt nicht entstehen, oder dass sich dieser doch im wesentlichen auf die Einfuhr von Eisenerzen und die Ausfuhr von Kohle beschränken werde, herrschen darüber jetzt in sachverständigen Kreisen ganz andere Ansichten. Es zeigt sich, dass der das industriereichste Gebiet

des ganzen Staates mit dem Meere verbindende Kanal bei seiner grossen Leistungsfähigkeit geeignet ist, einen mannigfachen und umfangreichen Verkehr an sich zu ziehen und den nationalen Zweck, die Ausfuhr und Einfuhr eines wichtigen Theiles des Staatsgebietes von dem Auslande unabhängig zu machen, in ausgiebiger Weise zu erfüllen.

Für Emden steht vom kommenden Frühjahre an die Eröffnung einer Anzahl neuer Verkehrslinien in sicherer Aussicht. Eine Stettiner Rhederei wird wöchentlich zwei Dampfer von Emden nach Danzig, Stettin und Königsberg und umgekehrt laufen lassen. Ferner wird die Route Emden-London wöchentlich befahren und eine Linie Emden-St. Petersburg eingerichtet werden. Ein Verkehr anderer regelmässiger Seedampferlinien nach Emden ist gleichfalls geplant. Auch die Niederlassung der Hamburg-Amerikalinie ist gesichert. Die Gesellschaft wird einen Theil der am Aussenhafen herzustellenden, in der Thronrede berührten Bauten vom Staate miethen, und zwar einen 200 m langen Kai, einen Seegüterschuppen von 4 100 qm Flächeninhalt und einen 5 000 qm grossen Kohlenlagerplatz, beide mit elektrischen Krähnen, Eisenbahnanlagen und sonstigem Zubehör. Die Baukosten der der Hamburg-Amerikalinie zu überweisenden Anlagen werden etwa 1 300 000 ℳ. betragen.

Die Westfälische Transportgesellschaft hat eine erhebliche Vergrösserung der von ihr zu betreibenden öffentlichen Anlagen am Emder Aussenhafen in Antrag gebracht, da, zumal nach erfolgter Niederlassung der Hamburg-Amerikalinie, eine bedeutende Hebung auch des allgemeinen Verkehres im Hafen und auf dem Dortmund-Emskanal mit Bestimmtheit erwartet wird. Die Staatsregierung hat nach den eingehendsten Erwägungen diese Auffassung als eine zutreffende anerkannt. Die im vorigen Jahre beschlossenen Anlagen im Emder Aussenhafen beschränkten sich, wie in der Begründung hervorgehoben war, auf das unmittelbare Bedürfniss, bei dessen Bemessung namentlich die Anforderungen des Erz- und Kohlenverkehres ins Auge gefasst waren. Der jetzt in Vorschlag gebrachte weitere Ausbau bezweckt, aus dem Emder Hafen eine in jeder Richtung leistungsfähige Anlage zu machen, so dass dort ein regelmässiger Schifffahrtsbetrieb mit Seedampfern grösster Art stattfinden kann. Die vorgeschlagenen Verbesserungen werden es zugleich ermöglichen, dass die Ems für die grossen Linienschiffe der Kriegsmarine zugänglich wird und dass diese im Emder Hafen sicher liegen können. Auch der Verkehr auf der westfälischen Staatsbahn wird durch den Ausbau des Emder Hafens eine erhebliche Belebung erfahren . . . Das Fahrwasser der Unterems, welches zur Zeit eine Tiefe von 8,5 m besitzt, wird bis zum Emder Aussenhafen auf 10 m unter gewöhnlichem Hochwasser, gleich 7,3 m unter gewöhnlichem Niedrigwasser und 6,7 m bei Niedrigwasserspringzeit vertieft, was mit Rücksicht auf die mit der Ems konkurrirenden Wasserstrassen schon früher als nothwendig bezeichnet war. Die Unterems erlangt dadurch etwa dieselbe Fahrtiefe, welche zur Zeit die Weser bis Bremerhaven besitzt. Nach dem aufgestellten Kostenüberschlage sind hierzu an Baggerungskosten 2 500 000 Mark erforderlich. Im Jahre 1900 soll das Fahrwasser unter Aufwendung von 1 100 000 ℳ. auf 9,5 m, im Jahre 1901 für einen gleichen Betrag auf 10 m gebracht werden. Um den Dortmund-Emskanal und den Emder Hafen so bald als möglich in vollem Umfange nutzbar zu machen, ist es dringend erwünscht und deshalb auch mit der Hamburg-Amerikalinie und der Westfälischen Transportgesellschaft in den abgeschlossenen Verträgen vereinbart, die gesammten Anlagen thunlichst im Frühjahr 1901 gebrauchsfähig fertig zu stellen. Die Westfälische Transportgesellschaft wird vom nächsten Frühjahr an den Kanalverkehr mit 30 Schleppkähnen, 3 Güterbooten und 3 Kanalseekähnen mit einem Tonnengehalt von 34 000 t und 6 Dampfern von 1 350 Pferdekräften betreiben. Dabei ist es besonders erfreulich, dass sie auch den Lokalverkehr am Kanal belegener Ortschaften durch regelmässige Fahrten der Güterdampfer, welche mit eigenem Geschirr zum Aus- und Einladen versehen sind, zu pflegen gedenkt. Von Leer aus betreibt die Schleppschifffahrtsgesellschaft Dortmund-Ems den Kanalverkehr zunächst mit 5 Schleppkähnen, in Meppen haben sich die Emsschiffer zu einer Gesellschaft vereinigt, welche 52 Fahrzeuge zählt. Für die Entwickelung des Verkehres auf dem Kanal in der ersten Zeit ist es von Bedeutung, dass die Shantung-Eisenbahngesellschaft, welche in China einen Eisenbahnbau zunächst von 450 km Länge ausführt, mit den grossen Eisen- und Stahlwerken Friedrich Krupp, Dortmunder Union, Hörder Bergwerks- und Hüttenverein und Bochumer Gussstahlverein — welche 4/5 aller Materialien für die Bahn liefern — sowie der Hamburg-Amerikalinie und dem Norddeutschen Lloyd, welche deren Beförderung übernommen haben, übereingekommen ist, vom nächsten Frühjahr an ihre Verschiffungen nach China über den deutschen Emshafen Emden vorzunehmen.

Aus Vorstehendem ergibt sich, dass trotz des noch unfertigen Zustandes des Dortmund-Emskanals sowohl wie des Emder Hafens sich bereits ein lebhafter Verkehr dem Kanal und dem preussischen Nordseehafen Emden zuzuwenden beginnt: wenn jetzt nach dem Vorschlage der Staatsregierung die Unterems und der Emder Aussenhafen zu voller Leistungsfähigkeit für die Benutzung durch grosse Seeschiffe ausgebaut werden, darf ein rasches Aufblühen des Verkehres mit Bestimmtheit erhofft werden.

Auch der benachbarte Hafen von Leer wird, wie aus dem Etat hervorgeht, weiter ausgebaut; zum Bau eines Hochwasserhafens waren der Stadt vom Landwirthschaftsminister, der Provinz Hannover und dem Kreise Leer schon vor einiger Zeit Unterstützungen in Aussicht gestellt. Jetzt ist auch die Regierung bereit, der Stadt die erbetene Beihilfe von 540 000 ℳ. zu gewähren, da die Herstellung eines Hochwasserhafens, durch welchen die Stadt zugleich Schutz gegen Ueberfluthungen bei Sturmfluthen erlangt, im öffentlichen Interesse liege. In den diesjährigen Etat sind 200 000 ℳ. als erste Rate eingestellt.

Im Kanalgebiet sowohl wie in den deutschen Emshäfen beginnen sich nach allen bisher vorliegenden Berichten bereits die förderlichen Einflüsse des Kanals in erfreulicher Weise geltend zu machen. In vollem Umfange wird das Ziel indessen erst dann erreicht werden, wenn der ursprünglich lediglich als Theil eines grösseren Wasserstrassennetzes gedachte Kanal nun auch seine weiteren Anschlüsse erhält, und die Verbindung von Dortmund nach beiden Seiten zu den grossen westdeutschen Strömen fortgeführt wird.

Zum Kohlenmangel.

Der Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen zu Düsseldorf hatte aus Anlass des Kohlenmangels und der Betriebsschwierigkeiten im rheinisch-westfälischen Industriebezirke zufolge der Witterungseinflüsse in der Mitte des vorigen Monats an den Minister der öffentlichen Arbeiten eine Vorstellung gerichtet, in welcher die Aufhebung der Sonntagsruhe im Güterverkehr und die Gestellung von Güterwagen an den Sonntagen erbeten wurde. Dem Verein ist hierauf von der zuständigen königlichen Eisenbahndirektion in Essen nachstehender Bescheid vom 6. d. Mts. zugegangen:

Betrifft: Wagengestellung für Kohlentransporte.

Ihre an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtete Eingabe vom 22. Dezember v. J. ist uns zur instanzmässigen Entscheidung überwiesen worden.

Zunächst gestatten wir uns darauf hinzuweisen, dass die Wagengestellung im verflossenen Herbste erheblich glatter sich abgewickelt und trotz der ungemein hohen Anforderungen viel geringere Ausfälle gezeigt hat, als in den vorhergegangenen Jahren. Seit Anfang November, also längere Zeit vor Beendigung der Rübenernte, waren nennenswerthe Fehlziffern überhaupt nicht mehr zu verzeichnen. Die unmittelbar betheiligten, maassgebenden Kreise haben denn auch mit ihrer Anerkennung dieses Ergebnisses nicht zurückgehalten. Gleich günstig lagen die Verhältnisse bis zum 10. Dezember, und es würde auch diesen ganzen Monat hindurch bei den reichlichen Wagenbeständen volle Befriedigung aller Anforderungen erfolgt sein, wenn nicht die plötzlich eingetretenen äusserst ungünstigen Witterungsverhältnisse eine ordnungsmässige Abwickelung des ausserordentlich starken Verkehres unmöglich gemacht hätten. Der starke Frost, verbunden mit dichtem Nebel und Rauhfrost, welcher letztere das Betriebsmaterial und die Schienen mit einer eisigen Kruste überzog, die sich immer wieder nach dem Passiren eines Wagens von neuem bildete, hemmte die Beweglichkeit der Wagen in höchstem Maasse, wodurch alsbald eine schwere Stockung im Rangirgeschäft und Güterzugverkehr hervorgerufen wurde. Die Züge aus den Aussenrevieren trafen mit Verspätungen von 5 bis 6 und mehr Stunden im Ruhrrevier ein, die Personale kamen aus ihrer Tour und deshalb konnten auch die Gegenzüge nur mit grossen Verspätungen abgelassen werden, oder sie mussten öfter ganz ausfallen, weil ausreichende Ersatzpersonale und Reservelokomotiven nicht sofort zur Verfügung standen. Hierdurch trat sehr rasch eine Verstopfung der grossen Sammelbahnhöfe und Zugbildungsstationen ein. Von den Zechen konnten die beladenen Wagen nicht abgeholt und leere Wagen konnten ihnen Mangels an Raum zur Aufnahme nicht zugeführt werden, obschon anfangs noch Leermaterial in reichlicher Menge vorhanden war. Weil aber die beladenen Wagen nur langsam zum Abgang gebracht werden konnten und unterwegs weitere unerwünschte Aufenthalte erlitten, so musste naturgemäss nach und nach auch der Rücklauf des Leermaterials schwächer werden, so dass die Anforderungen nicht mehr gedeckt werden konnten. Dieser Zustand war mithin lediglich und nicht nur theilweise, wie Ihrerseits angenommen wird, eine Folge der Betriebsbehinderungen durch elementare Einwirkungen, gegen welche die Eisenbahnverwaltung machtlos war und auch bei noch viel grösseren Wagenbeständen machtlos gewesen wäre. Eisenbahnseitig sind unverzüglich alle geeigneten Maassnahmen ergriffen worden, um die Stockung so rasch als möglich zu beseitigen. Hierher gehören die Einstellung aller brauchbaren Oberbau- und Werkstättenarbeiter, soweit es die Sicherheit des Betriebes und die Werkstättengeschäfte zuliessen, in den Rangir-, Zug- und Lokomotivdienst, die Doppelbesetzung der Lokomotiven, die Aufrechterhaltung des Rangir- und Güterzugdienstes am 17., 24. und 31. Dezember sowie an den Weihnachtsfeiertagen unter Bedienung der Zechen und Anschlusswerke so oft, als es nothwendig oder zweckmässig erschien. Das, was durch Ihren Schlussantrag angestrebt wird, ist mithin schon vorher in vollem Umfange geübt worden.

Falls mit dem Hinweise auf den Wagenmangel, welcher Tausende von Bergleuten und Fabrikarbeitern zu unfreiwilligen Feierschichten nöthige, die Vorstellung verknüpft werden sollte, als ob eine Verantwortung für Lohneinbussen der Eisenbahnverwaltung zufalle — wie diese Vorstellung auch in Pressäusserungen zu finden ist —, so wird eine solche Verantwortung nicht anerkannt. Das Maass ihrer Verpflichtung in Bezug auf Vorhaltung von Betriebsmitteln, wie auf die Bedienung des Verkehres, muss die Eisenbahnverwaltung mit ihrem ungewöhnlich hohen Aufwande als erfüllt erachten. Wenn die Zechen und die industriellen Werke nicht dazu übergegangen sind, Einrichtungen für das einstweilige Niederlegen der Kohle oder Ansammlung von Vorräthen für kurze Störungen in der Wagenzuführung in grösserem Umfange, als bisher, vorzuhalten, und wenn sie Vorkehrungen, die ihren Arbeitern eine ungestörte Arbeitsleistung ermöglichen können, als für sie unwirthschaftlich unterlassen zu können glauben, so kann solche Fürsorge deshalb noch nicht der Eisenbahnverwaltung allein zufallen, da hiermit die Verpflichtung verschoben werden würde, übrigens auch der Eisenbahn daraus ein Aufwand in weit grösserem Missverhältniss erwachsen würde, als er der Industrie zufallen könnte, und in Fällen wie dem vorliegenden der gewünschte Erfolg überhaupt nicht erreichbar ist.

Wie wenig Werth seitens der Industrie auf die Ansammlung und Lagerung von Brennvorräthen gelegt wird, mag aus der Thatsache erhellen, dass ein dortiges grosses Eisenwerk, welches 2500 Arbeiter beschäftigt, schon am 13. Dezember, nachdem die Betriebsstockung kaum seit zwei Tagen bestanden hatte, uns telegraphisch mittheilte, dass der Betrieb wegen Kohlenmangels habe eingestellt werden müssen. Mit Stockungen in der Kohlenzufuhr, sei es infolge ungünstiger Witterung oder anderer unvorhergesehener Ereignisse, muss für die Winterzeit auch seitens der Industrie gerechnet werden. Es kann daher den betheiligten Kreisen nicht dringend genug empfohlen werden, den Mahnungen der Eisenbahnverwaltung auf rechtzeitige Ansammlung ausreichender Vorräthe, wie solche alljährlich durch die Presse und auf andere Weise in die Oeffentlichkeit gelangen, in vollem Umfange nachzukommen.

Nachrichten.

Deutschland.

— Der auf das Eisenbahnwesen bezügliche Theil der **Etatsrede des preussischen Finanzministers Dr. von Miquel** vom 10. d. Mts. lautet nach dem „Reichs- u. Staatsanzeiger“ so:

Ich komme nun auf die Eisenbahnverwaltung. Hier sind die Verkehrseinnahmen um 8 % in zwei Jahren höher veranschlagt. Die Einnahmen sollen mehr ergeben 78 000 000 ℳ, die Ausgaben im Ordinarium aber steigen um 73 000 000 ℳ, sodass sich im Ordinarium ein Mehrüberschuss von 4 500 000 ℳ rund ergeben würde. Das Extraordinarium ist aber veranschlagt auf 86 800 000 ℳ (hört, hört! links), und zwar gegen ein Extraordinarium von 81 000 000 ℳ, für 1899 um 5 440 000 ℳ höher. Danach ergibt sich für die Eisenbahnverwaltung ein Minderüberschuss von 678 000 ℳ.

Meine Herren, ich möchte aber doch, damit keine Missverständnisse entstehen, hier ausdrücklich hervorheben, dass diese Rechnung nur bezweckt, klar zu stellen das Verhältniss der Eisenbahnverwaltung, als ganzes gedacht, gegenüber dem Staat. Wir kommen danach auf eine geringere Ablieferung zu allgemeinen Staatszwecken in diesem Jahre; in dem wieder vorliegenden Nettoetat werden Sie finden, ich glaube, 171 000 000 ℳ.

Aber, Sie können aus dieser Etatisirung nicht den wirthschaftlichen und finanziellen Werth der Eisenbahnverwaltung an sich entnehmen, weil unzweifelhaft hier eine Reihe von Ausgaben eingestellt sind, die sich mehr oder weniger als eine Art Reservefonds charakterisiren, sodass die Eisenbahn wohl schwerlich in der Lage sein wird, die ganzen Beträge aus diesen extraordinären Veranschlagungen in diesem Jahre allein zu verwenden.

Meine Herren, wir haben keinen allgemeinen Reservefonds für die Eisenbahn, wir haben auch keine Erneuerungsfonds, wir haben auch keinen allzu grossen Betriebsfonds, obwohl wir ihn zu gunsten der Eisenbahnen bekanntlich in den letzten Jahren um 100 000 000 ℳ aus den allgemeinen Staatsmitteln erhöht haben. Meine Versuche, einen Ausgleichsfonds zu erlangen, sind bekanntlich an dem Widerspruch des Hohen Hauses gescheitert. Nun werden Sie mir doch aber zugeben, dass jeder verständige Haushalter, jedes grosse Unternehmen in den guten Jahren mit sehr reichlichen Ergebnissen Vorsorge trifft, dass nicht das ganze reichliche Ergebniss auch sofort verwendet wird, sondern dass man sich einigermaassen für aller Wahrscheinlichkeit nach kommende ungünstige Jahre deckt. Man vertheilt nicht alles, was man gewonnen hat, man schreibt ab, man erhöht die Reservefonds.

Meine Herren, eine solche Form haben wir nicht; aber für uns hier in der Staatsverwaltung ist dieses System, wenn wir mit Vorsicht verwalten wollen, und namentlich mit Voraussicht, noch viel nöthiger als bei den Privatunternehmungen, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil wir nicht die freie Disposition über die Höhe unserer Dividenden haben; diese Ueberschüsse, die hier in Frage kommen, sind vielmehr längst, wenigstens zum Theil, in dauernde Ausgaben verwandelt. Wenn die Erträgnisse in ungünstigen Jahren wesentlich heruntergegangen sind, so werden wir keine disponiblen Mittel haben, die dauernden Ausgaben zu decken, und wir werden wieder in das Defizit und in ungünstige Verhältnisse hineingerathen.

Bei der Eisenbahnverwaltung ist hier noch zu erwähnen, dass wir ihr nicht blos ein hohes Extraordinarium geben, sondern ausserdem 30 000 000 ℳ wieder aus allgemeinen Staatsfonds, wenn solche Ueberschüsse vorhanden sein werden, zur Dis-

position stellen. An und für sich, wenn dieser Zustand dauerte, würde er ja kein besonders günstiger sein, aber wir können wohl annehmen, dass diese ganz extraordinären grossen Umwandelungen und Umgestaltungen, die jetzt stattfanden, infolge der plötzlich gestiegenen grossartigen Betriebsentwickelung, nicht dauernder Natur sind. Es wird auch in dieser Beziehung wohl ein Rückschlag kommen, wo wir den grösseren Betrieb mit denjenigen Einrichtungen weiterführen können, welche wir jetzt geschaffen haben, und die nicht blos für ein Jahr vorhalten, sondern für die Dauer wirken.

Nichtsdestoweniger wird man doch sich nicht allzu grosse Vorstellungen machen dürfen von den zukünftig steigenden Nettoüberschüssen der Eisenbahnen, und man wird geringeren Werth infolge dessen auf stark steigende Roheinnahmen zu legen haben. Durch die Publikation der schönen Roheinnahmen werden sachunkundige Personen im Publikum leicht verführt, alles in rosigstem Lichte zu sehen; sie sehen aber nicht zugleich die wachsenden Ausgaben, die dabei in Frage kommen. Ich habe ja bei Gelegenheit der Motivirung der finanziellen Seite des Kanalunternehmens schon ausführlich hierauf hingewiesen. Die personellen Ausgaben sind allein in diesem Etat wiederum um 20 000 000 ℳ. erhöht, darunter allein Gehälter für 5 000 neue etatsmässige Stellen.

Ich muss aber noch erwähnen, um auch in dieser Beziehung nicht zu dunkel zu färben, dass die Eisenbahnverwaltung im kommenden Jahre genöthigt sein wird, 6 600 000 ℳ. mehr zu den Ausgaben für die statutenmässigen Pensionen von Beamten zuzuschiessen, indem nämlich jetzt der Zeitpunkt gekommen ist, wo die Kapitalbestände, welche aus den Pensionskassen der früheren Privatbahnen mit übernommen wurden, aufgezehrt sind. Es müssen also jetzt diese Pensionen der Beamten der früheren Privatbahnen im wesentlichen aus allgemeinen Staatsfonds bezahlt werden.

Ich habe schon erwähnt, dass die Eisenbahnverwaltung auch sehr erhebliche Mehrausgaben hergibt für Dienstwohnungen der Unterbeamten. Meine Herren, wir haben früher die Dienstwohnungen wesentlich gebaut für die höheren Beamten, und thun das da, wo angemessene Miethswohnungen nicht zu haben sind, oder wo die dienstlichen Obliegenheiten es erfordern, noch heute und werden darin auch mit Vorsicht fortfahren müssen. Aber wir haben doch jetzt mehr erkannt, dass es vielleicht in manchen Beziehungen weit nothwendiger und wichtiger ist, für die kleinen Beamten Dienstwohnungen zu bauen. Denn, meine Herren, das Gesetz, dass das Verhältniss der Ausgaben für die Wohnung zum Gesammteinkommen sich um so ungünstiger stellt, je geringer das letztere ist, ist unzweifelhaft richtig, und wir werden unseren Beamten eine ausserordentliche Wohlthat erweisen, wenn wir sie gerade in diesem Punkt unterstützen. Meine Herren, was eine gute, sichere Wohnung für die korrekte Dienstleistung, namentlich von Beamten, wie ich sie vorher genannt habe, bedeutet (Polizei- und Zollbeamten), brauche ich nicht auseinanderzusetzen. Was aber für die Familie, für die Disziplin, für die Sittlichkeit und Häuslichkeit, für die ganze soziale Stellung des Beamten eine solche Wohnung ausmacht, das wissen Sie ebenso gut wie ich. Ich meine daher immer, wenn unsere Finanzlage so glänzend ist, wie sie augenblicklich sich darstellt, so ist es durchaus richtig, dass wir auch den Unterbeamten davon hier etwas zu gute kommen lassen.

— Mit dem Etat der preussischen Eisenbahnverwaltung zugleich ist auch der Bericht **über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen** im Rechnungsjahre 1898/99 dem preussischen Landtag zugegangen. Wir werden im Laufe der nächsten Zeit mehrfach Gelegenheit haben, die wichtigsten Punkte des Etats und des Betriebsberichtes theils in selbständigen Abhandlungen zu besprechen, theils durch Mittheilungen zur Kenntniss unseres Leserkreises zu bringen.

— Aus der dem preussischen Abgeordnetenhause zugegangenen Uebersicht der auf seine Beschlüsse aus der vorjährigen Session von der Regierung gefassten Entschliessungen ist ersichtlich, dass den durch die Anträge des Abg. Gamp und Genossen ausgedrückten Wünschen wegen **Beseitigung der Leutenoth** insofern entsprochen ist, als im Bereiche der **preussischen Staatsbahnen** neue **Arbeiterrückfahrkarten** nur noch auf Entfernungen bis zu 50 km ausgegeben, und die zur Zeit noch vorhandenen Karten für weitere Entfernungen, falls nicht etwa im einzelnen Falle das Bedürfniss der Beibehaltung anzuerkennen ist, nach und nach unter möglichster Schonung bestehender Verhältnisse aufgehoben werden sollen.

— Am 6. und 7. Februar d. J. findet in Berlin die 70. Sitzung der **ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnverwaltungen** und des ihr beigeordneten Ausschusses der Verkehrsinteressenten statt. Für die Tagesordnung sind nachstehende Verhandlungsgegenstände vorgesehen:

Erhebung von Standgeld bei Verzögerung der Abfertigung infolge Fehlens oder Unzulänglichkeit der Zoll- oder Steuerpapiere usw.; Aenderung des § 10 der Allgemeinen Tarifvorschriften für den Güterverkehr (Zusammenladen verschiedenartiger Güter); Ergänzung der Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter bei Beförderung nach Binnenstationen; Fortfall des § 39 der Allgemeinen Tarifvorschriften für den Güterverkehr (Beförderung von Militärbrieftauben); Aufnahme von Mähmaschinen, unzerlegt, unter die sperrigen Güter; Frachtberechnung für Watte in Stückgutsendungen; Aufnahme von frischen Nüssen und Maronen in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter; Ergänzung der Tarifposition „Borke“ durch den Zusatz („Rinde“); Tarifirung elektrischer Akkumulatoren und deren Bestandtheile; Frachtberechnung für denaturirten Spiritus; Tarifirung roh geschnitzter Schrankaufsätze; Versetzung von Futtermehl in den Spezialtarif II oder III; Tarifirung von Lumpenhalbzeugmasse; Aufnahme des Artikels „Raffia“ in den Spezialtarif II; Versetzung von Abfallmineralöl, beim Waschen von Putzwolle gewonnen, in den Spezialtarif III; Aufnahme von Asphalt-Steingutplatten in den Spezialtarif III; Aufnahme von Einstreupulver (aus Superphosphat, Kainit und Gips gemischt) unter die Düngemittel des Spezialtarifs III; Aufnahme von Dünger aus aufgeschlossenen thierischen Abfällen und von entleimtem Knochenschrot in die Tarifposition „Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation“ des Spezialtarifs III; Tarifirung von Eisenoxyd; Aufnahme von Flugstaub der Eisenhochöfen in den Spezialtarif III und Aenderung der Tarifposition „Zinkstaub;“ Tarifirung von Grubenholz; Aufnahme von Kalksandbausteinen in den Spezialtarif III; Aufnahme von Thonpfeifen zur Ausfuhr in den Spezialtarif III; Tarifirung von Viehzucker; Aenderung der Zusatzbestimmung II 1 zu § 44 der Verkehrsordnung (Begleiterfahrgeld bei Thiersendungen); Frachtberechnung für lebende Thiere.

— In der Nacht vom 10. zum 11. d. Mts. ist der **Postwagen des Personenzuges Breslau-Berlin** um 3 Uhr früh auf Station Halbau **in Brand** gerathen. Der „Berl. Lokalanz.“ erfährt darüber folgendes Nähere: Der Herd des Feuers war der im dritten Postwagen stehende Ofen, unter dem zunächst der Boden des Wagens in Flammen gerieth. Man nimmt an, dass das Feuer dadurch entstanden ist, dass bei dem schnellen Hineinwerfen von Postpacketen auf der Station Kohlfurt einige derselben in unmittelbarer Nähe des Ofens niedergefallen sind und sich später entzündet haben. Die meisten der in dem Wagen befindlichen 1 500 Postkolli, die bis auf einige zwanzig vollständig verbrannt sind, waren für Berlin bestimmt. Auf der Station Halbau, wo sich der erste Brandgeruch bemerkbar machte, sprang der Postschaffner unter Zurücklassung seiner Mütze und seines Rockes aus dem brennenden Wagen. Da Hilfe nicht zur Stelle war — zum Heranschaffen einer Spritze wären acht Mann nöthig gewesen, und die standen nicht zur Verfügung — blieb nichts anderes übrig, als den brennenden Wagen auf ein Nebengleis zu bringen und ihn dort seinem Schicksal zu überlassen. Er ist bis auf die Eisentheile vernichtet worden. Viele der schlafenden Passagiere haben von dem Brande überhaupt nichts bemerkt und wurden erst dadurch, dass der Zug mit Verspätung weiterfuhr, darauf aufmerksam, dass etwas vorgegangen sein müsse.

— Vom 1. d. Mts. ab hat die Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft den Betrieb der **Kleinbahn Eltville-Schlangenbad** als Eigenthümerin selbst übernommen. Zum verantwortlichen Betriebsleiter ist der Oberbeamte, Eisenbahnbetriebsingeniör Stüsser in Frankfurt a. M., ernannt worden.

— Die durch die Verschmelzung der Hamburg-Altonaer Trambahn mit der Strasseneisenbahngesellschaft auf letztere übernommene Konzession des Baues einer **elektrischen Bahn von Hamburg nach Harburg** über die Elbinsel Wilhelmsburg soll der „Allg. d. Strassen- u. Kleinb.-Ztg.“ zufolge im kommenden Jahre zur Ausführung gelangen. Man ist schon jetzt mit den Absteckungsarbeiten beschäftigt, nachdem das hannoversche Landesdirektorium die Genehmigung zum Bau der Bahn neben der Hamburg-Harburger Chaussee ertheilt hat.

— Man schreibt der „Köln. Ztg.“ aus Mainz: Neu, wenigstens für unsere Gegend, ist der Plan, zur besseren Ausnutzung einer ausgedehnten Waldfläche eine nur diesem Zwecke dienende Bahn zu erbauen. Die **hessische Regierung** fordert für eine solche **Waldbahn** bei den Ständen jetzt 110 000 ℳ. Sie soll den grossen Domanialwald zwischen Mainz, Frankfurt und Darmstadt, ein Gebiet von 6 217 ha, erschliessen und die Beförderung des gefällten Holzes an den Main bei Okriftel erleichtern. Die wegen der ungünstigen Wege und Verkehrsmittel sehr niedrigen Holzpreise sollen durch die neue Waldbahn derart gesteigert werden, dass sie sich gut verzinst. Dem Holzhandel in Mainz, Frankfurt und Darmstadt würde ein neues Einkaufsgebiet in nächster Nähe erschlossen.

— Nachdem der Vorgebirgsbahn-Aktiengesellschaft bereits am 7. Februar 1897 die Genehmigung zum Bau und Betrieb der Verbindungslinie Brühl-Wesseling als Kleinbahn ertheilt worden war, ist der Gesellschaft, die inzwischen mit Rücksicht auf die Erweiterungen ihre Firma in „Aktiengesellschaft der **Köln-Bonner Kreisbahnen**“ umgeändert hatte, unter dem 15. August 1898 die Konzession zum Bau und Betrieb nachstehender Linien ertheilt worden: die Nebeneisenbahn von Köln nach Bonn (Rheinuferbahn) einschliesslich der Zweiglinie Godorf-Wesseling nach Brühl-Vochem, einer Abzweigungslinie von Godorf nach Sürth sowie endlich einer Anschlusslinie vom Betriebsbahnhof Dransdorf der Vorgebirgsbahn zum Staatsgüterbahnhof Bonn. Die Vorgebirgsbahn und die anderen aufgeführten Linien sollen nunmehr Erweiterungen erfahren, die die bisher in Aussicht genommenen Aufwendungen um 7 500 000 ℳ. übersteigen. Die Mittel zu diesen Mehraufwendungen sollen durch Ausgabe von Aktien im Betrage von 3 800 000 ℳ. und Aufnahme einer Anleihe von 3 700 000 ℳ. beschafft werden. Ferner sollen die Aktien gemäss dem Vorschlag der Gesellschaft von den betheiligten Städten und Landkreisen Köln und Bonn übernommen und gleichzeitig eine Verzinsung und Tilgung der Anleihe bis zu 5 % gewährt werden. („Köln. Ztg.“)

— **Zur Schaffung eines bayerischen Verkehrsministeriums.** In der bayerischen Abgeordnetenkammer gab der Ministerpräsident Dr. Freiherr von Crailsheim gelegentlich der Berathung eines Antrages auf Aenderung des Regulativs für die nichtpragmatischen Beamten die Erklärung ab, dass in Zukunft wohl ein eigenes Verkehrsministerium kommen werde, vielleicht im Anschlusse an die Erwerbung der pfälzischen Eisenbahnen durch den bayerischen Staat; der Schaffung dieses Ministeriums müssten jahrelange Vorarbeiten vorausgehen; er sei gern bereit, dieselben auf sich zu nehmen.

— **Ueber das Projekt einer neuen Alpenbahn über den Fernpass** zum Comer See und nach Mailand usw. entnehmen wir der Münchener „Allgemeinen Zeitung“ vom 10. d. Mts., dass sich der Handels- und Gewerbeverein Augsburg mit einer Petition an das bayrische Ministerium gewendet hat, um die Regierung auf die Vortheile einer Fernpassbahn für Bayern aufmerksam zu machen. Dieser Petition haben sich eine Anzahl bayrischer Städte, öffentlicher Körperschaften und Vereine aus ganz Deutschland angeschlossen. Das Staatsministerium wird darin ersucht, für den Fall des Einverständnisses die an den Reichskanzler und den Bundesrath geplante Petition für die Herstellung der Fernpassbahn und ihrer Verlängerung sowohl zum Comer See als auch nach Telfs seinerzeit zu unterstützen. Es wird geltend gemacht, dass durch dieselbe die Gefahr der Umgehung Bayerns durch die Gotthard- und die geplante Splügenbahn vermindert würde. Der Petition ist ein Nivellement und eine Uebersichtskarte für dieses Bahnprojekt beigefügt.

Die Bahn soll nun, nach einem Bericht des Handels- und Gewerbevereins, von Garmisch nach dem Plansee und von dort über den Kniepass nach Pflach bei Reutte in einer Länge von 50 km und in einer Steigung von 1 : 90 angelegt werden. Vom Plansee aus werden sich beide Linien — Garmisch-Plansee und Plansee-Reutte — zusammen bei Lermoos und zum Fernpass ziehen. Von dort soll die Linie über Nassereit durch das Gurglthal den Inn erreichen, bei Schloss Kronburg ihn überschreiten und nun auf das Hochplateau von Landeck steigen. Ueber Nauders und Reschen, wo sie bei 1 490 m Seehöhe die Wasserscheide zwischen Inn und Etsch erreicht, wird sie sich längs den dortigen Seen abwärts ziehen, um bei Taufers, in 1 088 m Meereshöhe, den tiefsten Punkt zu gewinnen. Nun wendet sie sich aufwärts nach Stilfs und Gomagoi zu einer Höhe von 1 200 m und wird von hier mittelst mehrfacher Kehrtunnel nach Trafoi geleitet, wo der höchste Punkt der Gesammtbahn, 1 600 m Seehöhe, erreicht wird. Die Bahn führt nun durch den 8 km langen Wasserscheidetunnel der Etsch und Adda, um unten direkt unter dem Monte Cristallo ins Zebruthal bei Bormio auszumünden; von hier geht es dann weiter fort über Tirano, Sondrio nach dem Comer See. Zwei geplante Anschlusswege nach dem Gardasee und dem Lago d'Iseo werden wohl, weil sie zu theuer sind, einer späteren Zeit vorbehalten bleiben.

Die projektirte Bahn hat vom Plansee bis Tirano eine Länge von ungefähr 250 km und wird etwa 200 000 000 ℳ., also für das Kilometer 800 000 ℳ. kosten.

Die Linie soll zunächst eingleisig, aber so durchgeführt werden, dass in billigster Weise ein Doppelgleise angeschlossen werden kann.

— **Zu einer Winterfahrt ins Isarthal** hatte vor einigen Tagen, wie wir der Münch. „Allg. Ztg.“ entnehmen, die Direktion der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München eingeladen. Es galt der Probefahrt auf der **elektrisirten Theilstrecke München-Grünwald.** Ein eleganter Wagen, wie zunächst fünf angeschafft wurden, stand zur Aufnahme der Fahrttheilnehmer bereit. Nach Art der „Amerikaner“ vierachsig gebaut, unterscheidet er sich von diesen durch eine geringe Verschmälerung seines Mitteltheiles. Die hier befindlichen Mittelabtheile sind für Nichtraucher bestimmt. Die Wagen haben eine Länge von 16,150 m und enthalten neben 82 Sitz- noch 20 Stehplätze. Die Leitungsführung geschieht vermittelst eines breiten, auf der oberirdischen Drahtleitung gleitenden Bügels, der ein Ausspringen unmöglich macht, zugleich aber auch vollkommen selbstthätig sich bei einer Fahrt nach entgegengesetzter Richtung umlegt, so dass jede Nachhilfe des Fahrpersonals in dieser Hinsicht entfällt. Die Wagen sind einfach, aber sehr hübsch und praktisch ausgestattet und enthalten durchweg nur III. Klasse. Die elektrische Beleuchtung ist glänzend; eine sinnreiche Vorrichtung in Form eines Drahtgeflechtes vermittelt zugleich die leicht regulirbare Heizung durch den elektrischen Strom. Ventilatoren sorgen für Lufterneuerung, für alle Fälle ist die Nothbeleuchtung nicht vergessen. Fast lautlos, ohne Schütteln oder Stossen, setzte sich der Wagen in Bewegung — keine Belästigung durch Rauch und Russ — beinahe wie in einem Schlitten ging die Fahrt dahin, um vorerst in Thalkirchen kurze Unterbrechung zu erfahren; es galt, die elektrische Station dort, die den Strom liefert, zu besichtigen. Eine liegende 150 pferdige Dampfmaschine von zwei kombinirten Kesselanlagen mit je 150 qm Heizfläche setzt die Gleichstrommaschine von 580 Volt bei 180 Ampère durch Riemenantrieb in Bewegung. Um für alle Fälle bei einer möglichen kurzen Unterbrechung der Thätigkeit der Dynamomaschine nicht ohne die nöthige Betriebskraft zu sein, wird deren Ueberschuss in einer Akkumulatorenbatterie von 132 Ampère bei 580 Volt aufgespeichert. Die Dampfmaschine ist von der Firma J. A. Maffei in München, die Kesselanlage von der Maschinenbauanstalt München, die elektrische Gesammteinrichtung aber von der Firma Schuckert & Co. hergestellt. Nach Besichtigung dieser hochinteressanten Anlagen wurde die unterbrochene Fahrt wieder aufgenommen. Mit grosser, aber kaum fühlbarer Geschwindigkeit trotz der starken Steigung ging es nun durch die beschneite, prächtig im Sonnenlicht glitzernde und funkelnde Winterlandschaft dem Ziele zu. Auf der Rückfahrt wurde München nach kaum halbstündiger Fahrtdauer erreicht. Der Gesammtbetrieb der Isarthalbahn wird nun in folgender Art ausgestaltet: Die über Grünwald hinausgehenden Züge verkehren nach wie vor mit Lokomotiven, bis nach Grünwald aber werden dazwischen für die Winterzeit die elektrischen Züge derart eingeschaltet, dass an Wochentagen Vormittags alle 40 Minuten, Nachmittags nach je 20 Minuten ein Motorwagen fährt. Diese Eintheilung wird in den Sommermonaten selbstredend erheblich und entsprechend verdichtet, was um so leichter ist, als den Motorwagen Anhängewagen beigegeben werden können, wie sie auch sich jedem Lokomotivzug einfügen lassen. Für den Nahverkehr ist somit durch die Elektrisirung dieser Strecke ein Vortheil geschaffen, der von grosser Bedeutung für alle in seinen Bereich fallenden Orte ist und den Münchenern die Annehmlichkeit des Genusses der frischen Waldluft und der prächtigen Scenerie des Isarthales in bequemster Weise bietet.

— In der kürzlich stattgehabten Sitzung des Aufsichtsrathes der **Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth)** wurde beschlossen, der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 7 %, wie im Vorjahre, vorzuschlagen. (Siehe auch die Bekanntmachung S. 75 d. Ztg.)

— Wie die „Deutsche Strassen- u. Kleinb.-Ztg.“ erfährt, hat der sächsische Staatsfiskus gemäss seinem Kaufsvorbehalt bei der Konzessionsertheilung am 1. d. Mts. die **Industriebahn Zwickau-Crossen-Mosel** in eigenen Besitz und zwar mit allen Gebäuden, Grundstücken und Betriebsmitteln der Bahn übernommen. Er zahlt das Anlagekapital, über 600 000 ℳ., an die Aktiengesellschaft zurück. Die Bahn dient nur der Güterbeförderung, wurde aber vorübergehend, auch vor einigen Jahren anlässlich eines Eisenbahnunfalles auf der Zwickau-Chemnitzer Linie, von Zwickau bis Mosel zur Personenbeförderung benutzt.

— Vom 20. Dezember 1899 alten/1. Januar 1900 neuen Stils ab hat im **deutsch-russischen Verbande** die **Fracht- usw. Zahlung** in der Währung desjenigen Landes zu erfolgen, in welchem die Frachten und Nachnahme- usw. Beträge entrichtet werden. Bei Umwandlung dieser Beträge in die andere Währung kommt sowohl in Deutschland als auch in Russland ein fester Umrechnungskurs von 216 ℳ. = 100 R. zur Anwendung. Nach den allgemeinen Tarifen und den Ausnahmetarifen für den deutsch-russischen und deutsch-Warschauer Verkehr, welche zum 1. Januar 1900 noch nicht neu herausgegeben sind, können in Deutschland bis auf weiteres die Rubelfrachtbeträge nach den zur Zeit gültigen Bestimmungen auch in russischer Währung gezahlt werden. Nachnahmen werden wie bisher in der Mark- oder Rubelwährung zugelassen, die Auszahlung derselben erfolgt indessen ausschliesslich in der Währung desjenigen

Landes, in welchem die Nachnahmen abgehoben werden und zwar ebenfalls unter Anwendung des vorerwähnten Umrechnungskurses von 216 ℳ = 100 R. Bezüglich des Umkartirungsverkehres an der deutsch-russischen Grenze, sowie bezüglich der Ausfuhrtarife nach Eydtkuhnen usw und der Grenztarife mit Alexandrowo, Sosnowice, Mlawa und Grajewo tritt insofern eine Aenderung ein, als die Frachten usw., soweit solche in Deutschland zur Entrichtung kommen, nur in deutscher Währung und erforderlichen Falls unter Anwendung des festen Umrechnungskurses von 216 ℳ = 100 R. zu begleichen sind.

— Die Eisenbahndirektion Berlin hat an ihre Dienststellen folgende Verfügung erlassen:

In neuerer Zeit mehren sich wiederum die Anzeichen dafür, dass der **Verband der Eisenbahner Deutschlands** hier in Berlin agitatorisch thätig ist und die Eisenbahnbediensteten für seine Ziele zu gewinnen sucht. So hat erst kürzlich eine von dem Verbande einberufene öffentliche Versammlung hier stattgefunden, zu deren Besuch durch Zettel, die in der Nähe von Werkstätten an Arbeiter vertheilt wurden, aufgefordert worden ist.

Wir nehmen hieraus Veranlassung, die Inspektionen und Dienststellenvorsteher erneut auf unsere Verfügung vom 1. Juli 1897 I. 9746 (Amtsblatt S. 284) hinzuweisen mit dem Auftrage, das Vorgehen des Verbandes und das Verhalten der Eisenbahnbediensteten zu demselben auf das schärfste zu beobachten und gegen Uebertretungen der ergangenen Anordnungen unnachsichtlich vorzugehen.

Die unterstellten Bediensteten sind nochmals besonders auf die zum Aushang gebrachte „Bekanntmachung vom 30. Juni 1897, betreffend den Verband der Eisenbahner Deutschlands" hinzuweisen mit dem Hinzufügen, dass der Beitritt zu dem Verbande sowie jede Unterstützung der Bestrebungen desselben, wie z. B. die Vertheilung oder sonstige Verbreitung des „Weckrufs" oder der Einladungen zu den von dem Verbande veranstalteten öffentlichen Versammlungen unnachsichtlich mit der Entlassung des betreffenden Bediensteten bestraft werden würde. Ebenso sind auch sämmtliche Bediensteten vor dem Besuch der vom Verbande einberufenen Versammlungen dringend zu warnen, weil dieser sie in den Verdacht bringen müsse, dass sie dem Verbande angehören oder seine Bestrebungen unterstützen.

— **Eine Heilstätte für ihre lungenkranken Versicherten** will die Pensionskasse für die Arbeiter der preussischen Eisenbahnverwaltung in allernächster Zeit errichten. Die Anstalt, die zunächst für 100 Kranke geplant ist, soll möglichst in der Nähe eines grossen Eisenbahnknotenpunktes liegen, damit sie von den Kranken auch aus entfernteren Orten in einem Reisetage erreicht werden kann. Eine Sachverständigenkommission unter Leitung des Vorsitzenden der Pensionskasse Regierungsraths Dr. Grünberg und des Geheimen Sanitätsraths Dr. Brähmer hat in Thüringen sowie in der Nähe von Eichenberg und Cassel eine Reihe von Bauplätzen bereits besichtigt. Mit dem Bau soll schon im nächsten Frühjahr begonnen werden. Die Errichtung einer zweiten Anstalt im östlichen Theile des Staates ist gleichfalls in Aussicht genommen.

— **Personalnachrichten.** Der Regierungsbaumeister Kersten in Limburg a. d. Lahn ist zum preussischen Eisenbahnbauinspektor ernannt worden.

Der Betriebsingeniör bei dem Oberbahnamt in Nürnberg, Matthäus Steinhauser, ist zum Kanalamt daselbst und der Abtheilungsingeniör Johann Friedrich in Aschaffenburg zum Oberbahnamt Nürnberg versetzt.

Bei den badischen Staatseisenbahnen wurden ernannt: zum Baurath der Bahnbauinspektor in Freiburg, Oberingeniör Eberhard Hübsch; zum Oberbauinspektor der Hochbauinspektor, Centralinspektor Hermann Speer; zum Oberingeniör der Bahnbauinspektor, Centralinspektor Eugen Roman und der Bahnbauinspektor Norbert Hermanuz in Ueberlingen; zum Bahnbauinspektor der Regierungsbaumeister Otto Spies in Lauda und der mit der Funktion eines Centralinspektors betraute Regierungsbaumeister Walther Schwarzmann; zum Hochbauinspektor der Eisenbahnarchitekt Ludwig Herr in Ueberlingen.

Oesterreich-Ungarn.

— Das „Reichsgesetzblatt" verlautbart die Verleihung der Konzession für die normalspurige **Eisenbahn Tannwald-Grünthal** (Anschluss an die preussischen Staatsbahnen) an die Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Eisenbahngesellschaft. Für die Ausführung des Baues ist eine Frist von $2^1/_2$ Jahren gesetzt.

— **Steigerung der Betriebssicherheit auf den Linien der Südbahn.** Das Eisenbahnministerium hat auf Grund der Erhebungen, welche die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen anlässlich der jüngst vorgekommenen Eisenbahnunfälle auf der Südbahn vorgenommen hat, an die Gesellschaft einen Erlass gerichtet, welcher die Maassnahmen bezeichnet, die im Interesse einer Steigerung der Betriebssicherheit wünschenswerth erscheinen. Das Ministerium spricht die Erwartung aus, dass die Verwaltung der Südbahn die Aufsichtsbehörde in ihrem Bestreben, die gegenwärtigen Verhältnisse einer Verbesserung zuzuführen, unterstützen und alle hierfür geeigneten Vorkehrungen treffen werde. Im Erlasse werden sodann im einzelnen die Maassnahmen aufgezählt, deren Durchführung der Regierung nothwendig erscheint. Es sind dies, wie verlautet, insbesonders: 1. Die Vermehrung des geschulten Personals, wobei die Regierung anregt, ob es sich nicht vielleicht empfehlen würde, geübtes Personal von anderen Bahnen heranzuziehen. 2. Die Anlage von Ausweichgleisen, welche dazu dienen sollen, dass die Güterzüge abgestellt werden und das Vorfahren der rascher verkehrenden Züge erleichtert werde. 3. Die Ausgestaltung der Sicherungsanlagen in verschiedenen Stationen. 4. Zur Erreichung einer erhöhten Betriebssicherheit wird empfohlen, dass die Züge bei Fahrten durch Strecken mit dichtem Verkehre die Raumentfernung einhalten und dass solche Strecken blockirt werden. 5. Vermehrung der Gleise bezw. Stationserweiterungen. Im Erlass wird der Wunsch ausgesprochen, der Umbau der Station Bruck an der Mur möge derart beschleunigt werden, dass daselbst schon im Herbst eine Trennung des Güter- und Personendienstes erfolgen könne. Ferner werden eine Vermehrung der Gleiseanlagen oder eine Ausgestaltung der Stationen Wiener-Neustadt, Marburg, Laibach, Pragerhof und Leoben, Innsbruck, Bozen und Ala, sowie die Errichtung einer Rangirstation nächst Franzensfeste als wünschenswerth bezeichnet. Endlich soll auch der Fahrpark ausgiebig vermehrt werden. Der Erlass legt es der Verwaltung der Südbahn nahe, den grösseren Theil dieser Maassnahmen noch im Laufe des Jahres 1900 durchzuführen. Die Gesellschaft wird aufgefordert, sich innerhalb einer bestimmten Frist über die Vorkehrungen, die sie treffen wolle, zu äussern.

Dieser Tage wurde eine Verwaltungsrathssitzung abgehalten, in welcher die Angelegenheit erörtert wurde. Die Gesellschaft dürfte der Regierung ihre Bereitwilligkeit erklären, die meisten Forderungen der Regierung baldthunlichst zu erfüllen. Sie wird voraussichtlich mit der Aufnahme und Ausbildung neuen Personals, mit welcher vor zwei Jahren begonnen wurde, fortfahren, desgleichen dürfte sie auch die baulichen Ausgestaltungen, so weit sich nicht technische Unmöglichkeiten ergeben sollten, alsbald in Angriff nehmen. Die Gesellschaft hatte, wie die „Neue Freie Presse" mittheilt, in dem schon im vorigen Jahre festgesetzten Bauprogramm ohnehin viele von den baulichen Forderungen der Regierung aufgenommen, allerdings mit dem Unterschiede, dass nur ein Theil dieser Neuanlagen schon im Jahre 1900 zur Ausführung gelangen sollte, während die Ausführung anderer Punkte des Bauprogrammes für das Jahr 1901 in Aussicht genommen war. Hinsichtlich der Gleisanlagen ging das Bauprogramm der Südbahn insofern über jenes der Regierung hinaus, als das zweite Gleise Niklasdorf-Leoben, welches der Erlass nicht erwähnt, in diesem Jahre gelegt werden soll. Das von der Gesellschaft vorgelegte Projekt für die Errichtung einer Rangirstation bei Franzensfeste ist schon genehmigt, und die Durchführung sollte ohnedies im nächsten Frühjahre in Angriff genommen werden. Für eine Rangirstation zwischen Wiener-Neustadt und Theresienfeld ist ein Projekt in der Ausarbeitung begriffen. Die Blockirung der Strecke Pragerhof-Marburg und die Erweiterung der Gleise in Bozen befinden sich gleichfalls im Bauprogramm der Südbahn. Die Blockirung der Strecke Vöslau-Gloggnitz-Mürzzuschlag bis Pernegg ist schon vor einiger Zeit von der Gesellschaft beschlossen worden, allein die Durchführung verzögerte sich, weil die für sie nöthigen Apparate noch nicht geliefert wurden. Die Erweiterung der Station Laibach bildet seit längerer Zeit den Gegenstand des Studiums. Die Vorstudien für das Bauprogramm sollen allerdings ergeben haben, dass die Durchführung mehrerer von diesen Projekten in diesem Jahre mit grossen Schwierigkeiten verbunden wäre, so dass man bis zur endgültigen Ausgestaltung die Einschiebung von Gleisen als vorläufige Abhilfe ins Auge fasste. Die Dienst- und Ruhestunden nach dem Muster der Staatsbahnen sind bei dem Fahrpersonal bereits eingeführt. Sie dürften nunmehr allmählich auch für die Stationsbeamten neu geregelt werden.

Anlässlich der auf den Linien der Südbahn in letzterer Zeit vorgekommenen Unfälle haben sich die Stadtvertretungen von Wien und Graz an die Regierung mit dem Ersuchen gewendet, mit allen Mitteln dahin zu wirken, dass jene Maassnahmen getroffen werden, welche geeignet sind, der Wiederkehr derartiger Unfälle vorzubeugen. Der Gemeinderath von Bozen beschloss, an die Regierung ein dringliches Ersuchen mit der

Bitte zu richten, die Südbahn zum Ausbaue eines zweiten Gleises Ala-Brixen oder wenigstens Rovereto-Brixen und Franzensfeste-Kufstein zu veranlassen, ferner den Ausbau der Vintschgaubahn zu verwirklichen, damit die Brennerlinie entlastet werde.

— **Vintschgaubahn.** Nach Mittheilungen Tiroler Blätter haben die beiden Aktionskomitees für die Vintschgaubahn in Bozen und Meran nunmehr die Sicherstellung der Interessentenbeiträge durch Einleitung der endgültigen Zeichnungen in Angriff genommen. Hiermit würden also die die Voraussetzung für die Konzessionirung der Vintschgaubahn bildenden Vorbedingungen der Erfüllung zugeführt werden. Es bliebe sodann noch die technische Vorbedingung, nämlich die Lösung der Frage betreffend die Verlegung des Meraner Bahnhofes sowie der Benutzbarkeit der Etschdämme ins Klare zu stellen, und es würde sich schliesslich darum handeln, bezüglich der Beitragsleistung der Bozen-Meraner Bahn ins Reine zu kommen. In den über die Inangriffnahme der Zeichnungen auf die Interessentenbeiträge angestellten Betrachtungen wird von der Annahme ausgegangen, dass diese Beiträge von der ursprünglich zugesicherten Summe von 300 000 fl. auf etwa 260 000 fl. herabgesetzt werden könnten.

— **Donauuferbahn Krems-Grein.** Dieses Bahnprojekt, für welches bereits die Linienführung mit günstigem Erfolge durchgeführt wurde, bildete in letzter Zeit wieder den Gegenstand lebhafterer Erörterung. Angesichts des grossen, mit rund 7 000 000 Kr. veranschlagten Kapitalerfordernisses dürfte bei diesem Bahnunternehmen eine private Finanzirung augenscheinlich kaum zum Ziele führen; es wird daher die Verwirklichung des Projektes wohl nur mittelst der Gewährung einer Staats- oder Landesgarantie angestrebt werden können. Eine solche finanzielle Mithilfe, sei es des Staates, sei es des Landes, setzt aber wieder naturgemäss voraus, dass nicht nur jener Beitrag endgültig festgesetzt wird, welcher seitens der Betheiligten aufzubringen ist, sondern dass auch über die voraussichtliche Ertragsfähigkeit des Unternehmens entsprechende Erhebungen gepflogen werden, damit jene Opfer mit einiger Sicherheit veranschlagt werden können, welche aus dem Titel der Garantie thatsächlich zu bringen sein werden. In beiden genannten Richtungen sind die erforderlichen Einleitungen getroffen worden.

In Angelegenheit dieses Bahnbaues hat der niederösterreichische Landesausschuss vor kurzem beschlossen, dem Landtage den Antrag zu unterbreiten, die Regierung werde aufgefordert, diese Bahn auszubauen und der Landtag beschliesse, Stammaktien im Betrage von 1 000 000 Kr. zu übernehmen.

— Seit kurzem verkehren **geschlossene Kohlenzüge aus den böhmischen Braunkohlengebieten nach Nürnberg** und sind Verhandlungen dem Abschlusse nahe, welche zu dem Zweck geführt werden, um derartige Züge auch im Verkehr aus Böhmen nach München einzuleiten.

— **Gutachten der Handelskammern über Aenderungen des Betriebsreglements.** Anlässlich eines einzelnen Falles haben mehrere Handels- und Gewerbekammern die Ministerien des Handels und für Eisenbahnen ersucht, jede geplante Aenderung des bestehenden Betriebsreglements selbst oder von Zusatzbestimmungen zu diesem grundsätzlich den Handels- und Gewerbekammern zur Berathung und gutachtlichen Aeusserung bekanntzugeben. Allerdings wäre es auch möglich, über solche Fragen den Staatseisenbahnrath nach Ansicht der ansuchenden Kammern einzuvernehmen, in welchem die Kammern vertreten sind, allein, da diese Körperschaft sich blos zweimal im Jahre versammelt, würde die unmittelbare Vernehmung der Kammern den Vortheil haben, dass die bezüglichen Anträge von Seite dieser eingehender geprüft werden könnten, als wenn ihre Vertreter dies blos bei der erfahrungsgemäss kurzen Tagung des Staatseisenbahnraths zu thun in der Lage wären. Wenn zudem den Kammern zur Erstattung ihrer gutachtlichen Aeusserung Fallfristen gesetzt würden, könnte ihre Einvernehmung, wie in der Eingabe hervorgehoben wird, eine Beschleunigung des Verfahrens gegenüber der Vernehmung des Staatseisenbahnraths bewirken.

— **Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens.** Vor kurzem hielt der Südbahnbeamte Scharfetter in diesem Vereine einen Vortrag „Zur Frage der Verstaatlichung der Lokalbahnen in Oesterreich." Nach einem geschichtlichen Rückblicke über die Anfänge und allmähliche Ausgestaltung des Lokalbahnwesens in den verschiedenen Staaten, erörtert der Vortragende in ausführlicher Weise die in Oesterreich auf diesem Gebiete seit der 70er Jahren bis zur Erlassung des Gesetzes vom 31. Dezember 1894 über Bahnen niederer Ordnung entwickelte Thätigkeit. Mit den gesteigerten Verkehrsbedürfnissen der einzelnen Kronländer habe der Ausbau von Lokalbahnen nicht gleichen Schritt halten können. Es sei vielmehr ein frühzeitiger Stillstand eingetreten, dessen Ursachen nach Ansicht des Redners insbesonders in der Entziehung des selbständigen Tarifirungsrechtes der Bahnunternehmung und in der dem Staate jederzeit vorbehaltenen Einlösung zu suchen sind; andererseits erschwere der Mangel einer grundsätzlichen Bestimmung über die Bedingungen der Kapitalsbeschaffung die Heranziehung des Privatkapitals. In Ungarn erlangte die Entwickelung der Vizinalbahnen durch das Sekundärbahngesetz vom 13. Juni 1880, welches die erste Grundlage für derartige Bahnen geschaffen hat, sowie durch die mit dem Gesetze vom 24. Februar 1888 eingeräumte finanzielle Unterstützung einen kräftigen Aufschwung. Zur Frage der Verstaatlichung übergehend, versucht der Redner den Nachweis zu führen, dass für den Staat, um in wirthschaftlicher, politischer und strategischer Hinsicht seinen Einfluss auf die Lokalbahnen ausüben zu können, die Nothwendigkeit herantritt, einen energischen Einfluss auf den Lokalbahnbau zu nehmen. Die gegen die Verstaatlichung und den Staatsbetrieb in der Fachlitteratur vertretenen Anschauungen bezeichnet derselbe als nicht stichhaltig, da keinerlei Beweise vorliegen, dass der Staat langsamer, schwerfälliger und kostspieliger als die Privatunternehmung bauen und betreiben müsse. Zum Schlusse seines Vortrages fasste er jene Gesichtspunkte zusammen, welche in nationalökonomischer Beziehung für die Verstaatlichung der Lokalbahnen sprechen und vorwiegend in der Verstärkung der Machtstellung des Staates, in der Förderung des Verkehres, sowie in der einheitlichen Gestaltung des Betriebes und in den dem Staate ermöglichten Tarifermässigungen, endlich dadurch zum Ausdrucke kommen, dass mit Hilfe der finanziellen Ueberschüsse einzelner Lokalbahnen der Staat in die Lage gesetzt werde, zum Ausbaue eines über das ganze Land gleichmässig verzweigten Lokalbahnnetzes beizutragen.

In der dem Vortrage folgenden Besprechung entwickelte der Vereinspräsident seinen in der Frage der Verstaatlichung der Lokalbahnen eingenommenen Standpunkt, welcher dahin geht, dass dieselbe durchaus sich nicht verallgemeinern lasse, sondern vielmehr in jedem einzelnen Falle einer besonders reiflichen Erwägung unterzogen werden müsse. Ein anderer Redner wies zur Unterstützung letzterer Anschauung auf den bahnbrechenden Vorgang der Verstaatlichung in Deutschland hin, wo dennoch der Privatunternehmung auf dem Gebiete des Lokalbahnwesens ein weites Feld segensreicher Thätigkeit eingeräumt wurde.

— **Tarifbegünstigungen auf den ungarischen Staatsbahnen.** Für das Jahr 1900 wurden mit Ausnahme weniger Begünstigungen, deren Aufrechterhaltung mangels eines Bedürfnisses nicht begründet erschien, die seit Jahren im Interesse der ungarischen Industrie und Landwirthschaft, der Ausfuhr und des Fiumaner Hafenverkehres gewährten Begünstigungen beinahe unverändert erneuert. Da diese Begünstigungen infolge der vielseitigen Ansprüche des Handelsverkehres immer grösseren Umfang annehmen und bei einer bedeutenden Anzahl derselben die ständige Aufrechterhaltung sich als nothwendig erweist, wurde beschlossen, beiläufig hundert dieser Begünstigungen ständig in die betreffenden Tarife aufzunehmen. Unter diesen letzteren sind hervorzuheben: die zur Verbilligung des Viehsalzes gewährte Begünstigung, die behufs Erleichterung der Verwerthung der Holzsägeabfälle, die im Interesse der Wiederbebauung der Weingärten für Weinpflöcke bestehenden und andere ähnliche Begünstigungen.

— **Transport lebender Thiere in Ungarn.** Der ungarische Handelsminister hat in einem Erlasse vom 21. Dezember 1899 die Eisenbahn- und Schifffahrtsgesellschaften an jene Bestimmungen erinnert, nach welchen in dem Falle vorzugehen ist, wenn bei einem nach dem Auslande übergehenden Transport lebender Thiere eines der Thiere verenden sollte. Um dem vorzubeugen, dass ein in einem Wagen oder Schiffe während der Fahrt gefallenes oder verdächtiges Thier etwa weiter befördert und derart irgend eine ansteckende Seuche ins Ausland eingeschleppt werde, hat der Minister auf das Verfahren aufmerksam gemacht, welches zu beobachten ist, wenn während der Beförderung ein Thier verendet. In diesem Falle ist noch auf ungarischem Boden die ganze Sendung so lange zurückzuhalten, als der behördliche Thierarzt das gefallene Thier nicht untersucht hat. Die anderen Thiere dürfen nach vollzogener Untersuchung nur dann weiter befördert werden, wenn als Todesursache keine ansteckende Krankheit festgestellt wurde. Sonst ist die ganze Sendung behufs weiterer Verfügung der Gemeindevorstehung zu übergeben. Auch hat der Minister angeordnet, dass insbesondere in solchen Fällen die betreffenden Eisenbahnwagen und die Laderampen vorschriftsmässig und sorgfältig desinfizirt werden sollen. Das verendete Thier ist in jedem Falle aus dem Wagen zu entfernen und ist in den Frachtpapieren dieser Vorfall sammt der Todesursache zu vermerken.

— Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen besitzt in ihrer Station Budapest-Westbahnhof ein **Frachtenmagazin**, in welchem **feuergefährliche Gegenstände** aufbewahrt werden. Die betreffende Bezirksvorstehung traf nun die Anordnung, dass mit Rücksicht auf die Nähe eines Spitals das **Magazin** binnen 30 Tagen zu **verlegen** sei. Die Direktion der Staatsbahnen rekurirte gegen diesen Bescheid an den hauptstädtischen Verwaltungsausschuss, der die Verfügung der Bezirksvorstehung im wesentlichen bestätigte, der Staatsbahn jedoch zur Uebersiedelung eine bis zum 1. Mai d. J. erstreckte Frist gewährte.

Vereinsausland.

— **Der Nordexpresszug** St. Petersburg - Ostende - London ist am 11. d. Mts. früh 8¼ Uhr bei der Einfahrt in den Bahnhof zu Brüssel entgleist. Die Lokomotive und der erste Gepäckwagen stürzten um. Drei Reisende wurden leicht verletzt.

— Den „Schweizer Bahnen“ zufolge ist mit dem 31. Dezember 1899 auf der 20 km langen **Schmalspurbahn Bière-Apples-Morges** und auf der 11 km langen gleichartigen Zweiglinie **Apples - l'Isle** der Betrieb eingestellt worden, obgleich der schweizerische Bundesrath nicht ermangelt hatte, den Verwaltungsrath der Eisenbahngesellschaft Bière-Apples-Morges unter Androhung der in Art. 28 des Eisenbahngesetzes vorgesehenen Maassnahmen aufzufordern, für die Fortsetzung des Betriebes zu sorgen.

Unsere Quelle fügt hinzu: „Die Nachrichten über dieses bemühende Ereigniss lassen den Zusammenhang der Dinge nicht ganz klar erkennen. Ist es richtig, dass die betheiligten Gemeinden noch in letzter Stunde die von der Jura - Simplonbahn geforderte Garantiesumme beschafft haben, so versteht man die Maassnahme nicht recht.“

Die Bahnen standen im Betriebe der Jura - Simplonbahn und hatten mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen. Im Jahre 1897 wies die Linie Bière - Morges einen Einnahmeüberschuss von nur 12 905 Frcs. auf, während Apples - l'Isle sogar ein Defizit von 12 905 Frcs. hatte. Auf beiden Linien wurden täglich drei Züge in jeder Richtung ausgeführt.

— In Rom ist am 10. d. Mts. **Francesco Cirio**, Chef der in allen Eisenbahnkreisen bekannten früheren grossen Lebensmittelfirma, nach kurzer Krankheit gestorben. Der „Monitore delle strade ferrate“ widmet ihm einen Nachruf, in welchem die Verdienste des Verstorbenen um die Einführung und Entwickelung des Lebensmittelverkehrs von Italien nach den Hauptmärkten Europas lebhaft anerkannt werden. Seinem Unternehmungsgeiste, seinem glühenden Verlangen nach Verkörperung neuer Ideen sei dies zu verdanken, freilich habe er nicht immer praktisches Talent gezeigt und sein Glück habe seinem Feuereifer nicht entsprochen.

— Die „Revue d'Orient“ meldet, dass die Regierung von **Montenegro** mit einem belgischen Syndikat und mehreren Unternehmern aus Ungarn wegen des Baues einer **Eisenbahn vom Hafen von Antivari** am adriatischen Meere **nach Cettinje und Podgoritsa** über Virbezar in Unterhandlung stände. Es würde sich dabei darum handeln, den Aussenhandel von Montenegro von den österreichischen Häfen Cattaro und Risano, auf die er bis jetzt angewiesen ist, abzulenken und ihn auf Antivari übergehen zu lassen. Die ungarische Zeitung erinnert übrigens daran, dass sich vor einigen Jahren eine Anzahl deutscher Finanzleute für einen ähnlichen Plan dieser Art lebhaft interessirt hätten; doch sei derselbe unausgeführt geblieben, da schon die ersten Vorstudien die Unrentabilität desselben dargelegt hätten. Ebenso erging es kurze Zeit danach einem ähnlichen Plane, der von einer Anzahl russischer Ingeniöre und Finanzleute entworfen war.

— Ueber die **Ausdehnung der Eisenbahnen in China** geht der „Post“ aus London folgende Zusammenstellung zu:

Im Betrieb sind bereits zwei Linien: Die Linie Peking-Tientsin - Shanghai cuan mit einer Länge von 480 km und die Linie Shanghai - Nusung. Von den projektirten Linien befinden sich vorerst vier im Bau: die Linie Peking - Hankau mit einer Länge von 1 120 km, deren Konzession einer französisch - belgischen Gesellschaft verliehen wurde und deren Eröffnung wenigstens in der Theilstrecke bis Taotingfu für den nächsten Sommer erwartet wird; die Linie Shanghai - Kwan - Niutschuong, welche sich als eine nordöstliche Verlängerung der bereits bestehenden Bahn darstellt, von welcher die Strecke bis Kiautschou auch noch in diesem Sommer dem Verkehr übergeben werden kann; durch die Fortführung dieser Linie bis Njutshwang wird der Verkehr der Mandschurei, der jetzt durch fünf Wintermonate vollständig unterbrochen bleiben muss, auch in dieser Jahreszeit offen gehalten werden; die Linie Stretensk - Wladiwostok, die einen Theil der grossen transsibirischen Bahn bildet, deren Ausbau von Russland mit allem Eifer betrieben wird; die mandschu - russische Bahn, als ein Theil der vorerwähnten Linie, zu deren Verbindung mit Talienwan und Port Arthur, welche beiden Schienenwege von der russischen Regierung in erster Linie wohl aus strategischen Rücksichten geplant sind, jedoch auch von grosser Bedeutung für den Handel werden können. Nebst diesen Eisenbahnlinien sollen noch folgende gebaut werden, die sich allerdings noch im Projektstadium befinden: Taijuen - Futschangting 200 km lang (der Plan ist von französischen Ingenieuren entworfen); Kiautschou - Tientsinau, 688 km lang (von deutschen Ingeniören); Tientsin - Tschukiang 780 km lang (von den Deutschen und Engländern projektirt); die amerikanische Linie Hankau-Kanton-Kaotun, 1 120 km lang; die von einem Pekinger Syndikat vorgeschlagene 400 km lange Linie; die Linie Tonking-Nanningfu, 320 km lang, die von den Franzosen auf chinesischem Boden projektirt ist; die Linie Lang son nan ning, 160 km; die Linie Pukhai-Naning, 192 km; die Linie Shanghai-Nanking 288 km (von Franzosen projektirt); die Linie Futschau - Hsienjang, 432 km, für welche Engländer die Konzession erhalten haben; die Linie Sutschau - Hangtschan-Ningpo, 320 km lang, für welche gleichfalls Engländer die Konzession besitzen; die Verlängerung des birmanischen Bahnnetzes bis Yünnac, mit einer Länge von 480 km; endlich die Verlängerung der Linie Shanghai-Kwan-Kiautschou nach Sinnun shan, 155 km lang.

— Noch lassen sich die Erfahrungen nicht übersehen, die in dem gegenwärtigen **südafrikanischen Kriege** mit den **Eisenbahnen** gemacht worden sind. Als Zufuhrstrassen haben die Eisenbahnen auch dort die grössten Dienste geleistet und inmitten der weiten Entfernungen den Aufmarsch ersichtlich beschleunigt. Auf die Taktik der englischen Führer scheinen sie indessen zuweilen einen ungünstigen Einfluss ausgeübt zu haben. Im allgemeinen hielten sich die englischen Führer vielleicht zu ängstlich in nächster Nähe der Eisenbahnlinien, um die Schienenverbindung nicht zu verlieren. Auf diesen Umstand sind in einigen Fällen die Misserfolge der englischen Truppen zurückzuführen. Die englischen Panzerzüge haben wiederholt in den Kampf eingegriffen, aber den erwarteten Erfolg nicht gehabt. Nach einer Mittheilung des Reuter'schen Büros vom 3. d. Mts. geriethen 26 englische, mit Lebensmitteln beladene Güterwagen im Bahnhof Rensburg bergab in der Richtung auf die bereits in den Händen der Buren befindliche nächste Eisenbahnstation Blewman ins Rollen. Ein Brüsseler Blatt berichtet über diesen eigenthümlichen Zwischenfall näheres: Die Station Blewman befindet sich halbwegs zwischen Rensburg und dem Eisenbahnknotenpunkte Colesberg, an welchem die Bahn von der 16 km westlich gelegenen Stadt Colesberg mündet. Die 26 vollgeladenen Lowries kamen erst zum Stehen an der Stelle, wo die Buren die Bahn aufgerissen hatten und diese begannen nun in aller Ruhe die ihnen von den Engländern so freundlich gesandten Vorräthe abzuladen. General French sandte sofort einen zweiten Zug mit einer Kompagnie Infanterie und einer Anzahl schwarzer Arbeiter hinter dem durchgegangenen Proviantzuge her, um ihn zurückzuholen, aber die Buren wollten sich darauf das einmal Geschenkte nicht wieder nehmen lassen und so musste der militärische Entsatzzug unter einem heftigen Feuer unverrichteter Dinge, aber mit schweren Verlusten an Todten und Verwundeten wieder nach Rensburg zurückkehren.

— Die vom französichen Kapitän Houdaille unternommenen Studien, um die **Elfenbeinküste** mit den für ihr **Wachsthum** nothwendigen wirthschaftlichen Einrichtungen auszustatten, haben die Billigung des technischen Komitees im französischen Kolonialministerium gefunden. Die Arbeiten für den **Bau der Eisenbahn**, welche man erst in zwei Jahren in Angriff nehmen will, werden wegen der grossen Erleichterungen, welche der Comoéfluss für den Materialientransport gewährt, in Alepé beginnen.

In der Zwischenzeit wird in der Bucht von Abidjean, welche sich nach der Lagune von Grand Bassam, auf halbem Wege zwischen diesem Punkte und Jacqueville, öffnet und welche eine tiefe Einsenkung von 2 km Länge, umgeben von 30 m hohen Hügelketten bildet, ein Binnenhafen angelegt.

Die Verwaltungsgebäude der Hauptstadt der Elfenbeinküste werden sich dort in einer viel gesunderen Gegend als in Grand Bassam befinden; dieses hört nun auf, Hauptstadt des Landes zu sein und bleibt nur ein Handelsplatz.

Ingeniörsoldaten gehen im Monat Januar dorthin ab, um das Graben und Ausbaggern eines Kanals in der Lagune zu leiten, welcher tief genug ist, um Schiffe mit 3 000 t Ladung bis zu dem Punkte zu führen, wo der neue Hafen angelegt werden soll und welcher „Le Trou sans fond“ genannt wird.

Die Werft von Grand Bassam, welche fast vollendet ist, wird das Ausladen des Materials und folglich die Ausführung dieser Arbeiten, welche in diesem Jahre begonnen werden sollen, erleichtern. („Journal des transports.“)

— Der Bau einer **neuen transkontinentalen Eisenbahnlinie** durch **Kanada** ist nach der „Railroad Gazette“ einer Eisenbahnbaugesellschaft in Toronto in der Provinz Ontario übertragen worden. Der westliche Theil derselben ist unter der Bezeichnung der „Canadian Northern“ schon jetzt im Bau begriffen; er beginnt in Port Arthur, am nördlichen Ufer des Oberen Sees, soll in westlicher Richtung nahe der Grenze entlang laufen, eine Strecke durch Minnesota führen, Manitoba durchqueren, an Winnipeg vorüber in die Gegend des Schwanflusses gelangen, in der Richtung auf Prince Albert und Edmonton die nordwestlichen Territorien erreichen und schliesslich an der Küste bei Port Simpson in British Columbia etwa 500 Meilen nordwestlich von Vancouver endigen. Die „Canadian Pacific“ ist von Port Arthur nach der Meeresküste gerechnet 1913 englische Meilen lang, die neue Linie wird, wenn sie vollendet ist, eine Länge von 2500 Meilen = rund 4000 km haben. Davon sind schon 300 Meilen fertig, und die Gesellschaft baut an drei Punkten und hoffte, noch vor Eintritt des Winters 200 weitere Meilen fertig zu stellen.

Die Gesellschaft hat die Port Arthur, Dulath & Western Linie, welche von Port Arthur $85^1/_2$ Meilen in südwestlicher Richtung längs des Sees läuft, angekauft; diese wird von Port Arthur nach Stanley, also 19 Meilen lang, benutzt. Von Stanley baut die Gesellschaft in westlicher Richtung bis Fort Francis; dieser Theil der Linie wird eine Länge von 205 Meilen haben; 75 weitere Meilen müssen dann entlang dem Rainy River gebaut werden, ehe die Bahn in Minnesota eintritt. Man beabsichtigt, die Hauptlinie um das südliche Ende des Lake of the Woods zu legen, durch welche sie in einer Länge von 105 Meilen durch Minnesota geführt werden würde. Doch arbeitet man von anderer Seite darauf hin, sie um das Nordende des Sees, mithin ganz innerhalb des staatlichen Gebietes zu legen. In Manitoba ist der grössere Theil der Linie schon fertig. Von Winnipeg an hat die Gesellschaft das Recht, 55 Meilen lang die „Northern Pacific“ bis Portage la Prairie und von dort bis Gladstone 35 Meilen lang die „Manitoba & Northwestern“, die in Wirklichkeit jetzt von der „Canadian Pacific“ verwaltet wird, zu benutzen. Von Gladstone bis Cowan ist die Bahn mit 154 Meilen Länge vollendet, und man baut jetzt von Cowan bis Prince Albert. Für diese Strecke sind staatliche Beihilfen bewilligt worden, und die Gesellschaft hofft, dieselbe im nächsten Sommer fertig zu stellen. Von Prince Albert soll die Bahn westlich bis Edmonton und dann längs des fruchtbaren Thales des Saskatchwan laufen. Die Regierung von Canada hat für eine Strecke von 50 Meilen westlich von Edmonton Beihilfen und ausserdem das Recht bewilligt, die Bahn über den Yellowheadpass in den Rocky Mountains legen zu dürfen. Die Bahn wird dann dem Thal des Upper Fraser durch die reichen Bergwerksbezirke des Cariboo folgen und den stillen Ozean in Port Simpson, welches einen ausgezeichneten natürlichen Hafen hat, erreichen. Den Verkehr von Port Arthur in östlicher Richtung vermitteln die grossen Seen, dann beginnt ein neues Eisenbahnsystem, welches in der Provinz Quebec seiner Vollendung entgegen geht und den Namen „The Great Northern of Canada“ führen wird. Diese neue Linie beginnt in Parry Sound, das an einer Bucht am Ostufer des Huronsees liegt. Von da führt die „Ottawa, Arnprior & Parry Soundlinie“ bis Ottawa 265 Meilen in südöstlicher Richtung. Diese ist kürzlich von der „Canadian Atlantic“ angekauft worden, welche von Ottawa 84 Meilen in südöstlicher Richtung an der Südseite des Ottawaflusses entlang bis Hawkesbury in Ontario führt. Hier ist eine Brücke über den Fluss gebaut, um die Stadt mit Grenville in Quebec und mit der „Great Northern of Canada“ zu verbinden.

Die beiden grossen Linien, die „Canadia Atlantic“ östlich von den Seen und die „Canadian Northern“ westlich davon, bilden die beiden Enden der beabsichtigten transkontinentalen Route. Parry Sound, der westliche Endpunkt der „Canadia Atlantic“ und Port Arthur, der östliche Endpunkt der „Canadian Northern“ werden durch die grossen Seen verbunden. Es geht nun angeblich der Plan dahin, auch diese beiden Punkte durch Schienen zu verbinden. Da jedoch die Gegend nördlich von den grossen Seen von geringem Werth für den örtlichen Verkehr sei, so glaubt die „Railroad Gazette“ dieses letztere Projekt nicht ernst nehmen zu sollen.

— Die neue **Panamagesellschaft** hat soeben den Bericht der Kommission veröffentlicht, welcher satzungsgemäss zu erstatten ist, wenn die gemachten Ausgaben ungefähr die Hälfte des Gesellschaftskapitals betragen und der sich über die aus den ausgeführten Arbeiten zu ziehenden Schlüsse für die Fortsetzung des Unternehmens äussern soll. In dieser Lage befindet sich nun jetzt die Gesellschaft. Die technische Kommission hat von allen bearbeiteten Projekten schliesslich eine Lösung ausgewählt, welche oberhalb des Sees von Bohio ein als Wasserscheide dienendes Becken vorschlägt, dessen Speisung durch einen zwischen dem Becken von Alhajuela und dem Kanal anzulegenden Wasserlauf gesichert ist.

Bei diesem Projekt müssen für den ganzen Durchstich ungefähr 24700000 cbm Erde, von denen 11200000 cbm auf das Culebragebirge entfallen, entfernt werden. Man hat berechnet, dass man während der acht Jahre, die für die eigentlichen Erdarbeiten veranschlagt sind, jährlich im Durchschnitt 14000000 cbm Erde bei der Durchschneidung des Culebragebirges und ungefähr 3000000 cbm bei dem ganzen Durchstich entfernen würde.

Der Bericht sagt, dass man sich einem in allen Einzelheiten sorgfältig geprüften Projekte gegenüber befände, und dass die Ausgaben genau nach der Erfahrung der letzten vier Jahre veranschlagt seien. Eine Anzahl von etwa 12000 Arbeitern wären für die zehn Jahre, welche das Werk dauern würde, nöthig, dieselben könnten mit Leichtigkeit in Panama aufgebracht werden. Uebrigens beschäftigte die ehemalige Gesellschaft noch mehr.

Alles in allem ist die technische Kommission der Ansicht, dass das aufgestellte Projekt ausführbar ist. Es würde sich auf eine Gesammtausgabe von 512000000 Frcs. belaufen.

(„Journal des transports.“)

Allgemeines.

— Die „Deutsche Eisenbahnbeamten-Zeitung“ theilt folgenden Fall der Bestrafung eines durch **Fahrkartenfälschung versuchten Betruges** mit, welcher in der Schwurgerichtssitzung zu Zwickau verhandelt wurde.

Ein Reisender hatte auf eine Rückfahrkarte Werdau-Leipzig bei der Rückfahrt die Fahrt in Gössnitz unterbrochen und sich dieses auf der Fahrkarte bescheinigen lassen, ein zweites Mal hatte er dann die Weiterfahrt in Crimmitschau unterbrochen, ohne sich die Fahrkarte bescheinigen zu lassen. Zum Betreten des Bahnsteiges benutzte er eine Bahnsteigkarte. Dem Bahnsteigschaffner fiel es auf, dass kurz vor Abgang des Zuges niemand mehr auf dem Bahnsteig sichtbar, und die Bahnsteigkarte noch nicht zurückgegeben war, weshalb Revision vorgenommen wurde; hierbei zeigte der Reisende, welcher mit Bahnsteigkarte Platz im Zuge genommen hatte, die in seinem Besitze befindliche obengenannte Rückfahrkarte vor. Von dieser Fahrkarte war jedoch das Datum vom Fahrunterbrechungsstempel beseitigt. Die Fahrkarte wurde deshalb für ungültig erklärt, der Reisende musste eine Strafkarte für 6 *M*, ausserdem noch eine einfache Fahrkarte nach Werdau nachlösen, um zur Mitfahrt zugelassen zu werden.

Die beschädigte Fahrkarte wurde der Staatsanwaltschaft übergeben, welche Anklage wegen schwerer Urkundenfälschung und versuchten Betruges erhob.

Nachdem der Reisende wegen Fluchtverdachts 19 Tage in Untersuchungshaft genommen und nur gegen Hinterlegung einer Kaution von 30000 *M* wieder auf freien Fuss gesetzt war, obgleich er ansässiger Bürger ist, mehrere Ehrenämter bekleidete, als Friedensrichter fungirte und ein festes Geschäft hat und völlig unbescholten war, fand am 23. November 1899 Nachmittags 3 Uhr in Zwickau die Schwurgerichtsverhandlung hierüber statt.

Hier wurde derselbe zu drei Wochen Gefängniss verurtheilt, eine Woche kam hiervon zur Anrechnung auf die Untersuchungshaft, und in die Kosten des Verfahrens.

Der Reisende gab an, dass er die Fahrkarte mit nassen Zwirnhandschuhen angefasst habe und hierdurch das Datum verwischt worden sei, absichtlich wäre dies nicht geschehen. Sein übriges Gebahren mit der Bahnsteigkarte, und da gerade die Vernichtung des Datums zu Täuschungen Veranlassung geben konnte, führten zur Verurtheilung, zumal derselbe sich bei den Vorvernehmungen und auch in der Schwurgerichtsverhandlung verschiedene Aussagen und Widersprüche zu Schulden kommen liess.

Die Frage über Urkundenfälschung wurde von den Geschworenen verneint, sonst konnte auf Zuchthaus bis zu zehn Jahren erkannt werden, und das alles um eine Fahrkarte für 45 *Ꝝ*. Eine Schädigung der Eisenbahnverwaltung hätte überhaupt nicht stattgefunden, da die Fahrt für die Strecke Crimmitschau-Werdau auf die Fahrkarte noch nicht abgefahren war und nur die Bestimmung, dass eine zweimalige Fahrtunterbrechung nicht zulässig ist, machte die Karte ungültig, obgleich hierfür bezahlt war.

Der Fall ist wohl geeignet, dem reisenden Publikum, dessen Rechtsbewustsein auf dem Gebiete des Fahrkartenwesens vielfach nicht scharf genug entwickelt ist, zur Warnung zu dienen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 10. bezw. 14. Januar d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebenen Strecken Zeltweg-Wolfsberg (50,4 km) und Przeworsk-Rozwadów (74,760 km) der k. k. österreichischen Staatsbahnen sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Am 9. Januar d. J. ist die an der Strecke Aussig-Bilin zwischen den Stationen Franz Josef=Stollen und Schwaz=Kuttowitz neu errichtete Haltestelle Hostomitz für den lokalen Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. (Vergl. Bekanntmachung der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft in Nr. 3 — Inser.-Nr. 71 — d. Ztg.)

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Der an der Bahnstrecke Altkirch - Pfirt gelegene Haltepunkt Carspach=Sonnenberg wird am 1. Februar d. J. für den Expressgutverkehr eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a. S. Am 1. Februar d. J. wird die an der Bahnstrecke Königs=Wusterhausen - Grunow gelegene Haltestelle Schneeberg i. M., welche bisher nur dem Wagenladungsgüterverkehr und dem Personenverkehr diente, auch für den Gepäckverkehr eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. Die bisher dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr dienende Haltestelle Collogienen — an der Strecke Rothfliess-Rudczanny — ist am 15. Januar d. J. auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden. Schwerwiegende Fahrzeuge und Sprengstoffe werden jedoch in Collogienen nicht abgefertigt.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Auf der Station Lauenburg a/Elbe findet eine Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen nicht mehr statt.

Aenderung von Stationsnamen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die Namen der im Stadtbezirke Nürnberg gelegenen Bahnstationen sind wie folgt umgeändert worden:

Doos in Nürnberg=Doos, Dutzendteich in Nürnberg=Dutzendteich, Grossreuth in Nürnberg=Grossreuth, Mögeldorf in Nürnberg=Mögeldorf und Schweinau in Nurnberg=Schweinau.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Herpelje - Triest gelegenen Station Triest=Freihafen ist mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums mit Gültigkeit vom 1. Januar d. J. ab in Triest k. k. Stb. abgeändert worden.

Mit dem gleichen Tage wird bei der genannten Dienststelle die Eilgutexpedition (Auf- und Abgabe) eingestellt und sind deren Abfertigungsbefugnisse auf den Frachtenverkehr beschränkt.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 37 vom 5. Januar 1900 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Statistik der Radreifenbrüche (abgesandt am 9. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Südwestdeutsch - schweizerischer Eisenbahnverband.

Die auf Seite 26 des vom 1. Januar 1900 gültigen III. Nachtrags zum Tarifheft I B enthaltene Taxe des Ausnahmetarifs Nr. 8, Abth. I (Eisen- und Stahlwaaren) für den Verkehr von Athus P. H. und Rodingen französische Grenze nach Thun wird mit sofortiger Wirkung von 233 auf 333 Centimes berichtigt.

Karlsruhe, den 8. Januar 1900. (130)

Namens der Verbandsverwaltungen: grossb. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Infolge eingetretener Schneeverwehungen war der Eisenbahnverkehr auf folgenden Linien unterbrochen und zwar:

Auf der Strecke Cameral Moravice-Fiume vom 9. bis 21. Dezember 1899, auf den Strecken Stamora Moravica - Bazias, Jassenova Anina - Versecz Kubin, Versecz-Lugos, Ruma-Verdnik und Ujvidék-Titel, Román Petre-Pancsova vom 12. bis 16. Dezember 1899, auf den Strecken Villány-Brod Szabadka-Zimony-India Vinkovce vom 19. bis 25. Dezember 1899.

Auf der Brassó - Haromszéker Lokalbahn war die Strecke Sepsi Szt. György - Kézdi Vásárhely vom 5. bis zum 13. Dezember ebenfalls wegen Schneeverwehungen, die Strecke Prazsmár-Uzon und Brassó-Zernest wegen Ueberfluthung des Bahnkörpers vom 17. bis zum 22. Dezember 1899 unterbrochen.

Der Verkehr des Trajektes zwischen den Stationen Gombos und Erdöd wurde wegen starken Eisganges auf der Donau am 11. Dezember 1899 auf unbestimmte Zeit eingestellt.

Wegen Schneehindernissen und Wagenstauungen in der Station Belgrad der kgl. serbischen Staatsbahn war der Güterverkehr vom 11. bis zum 16. Dezember 1899 eingestellt.

Budapest, am 1. Januar 1900. (131)

Die Direktion der k. ungarischen Staatsbahnen.

Priv. österr. - ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Infolge der durch Schnee eingetretenen Verkehrsstörung ist der Güterübergangsverkehr via Hrabovka k. k. St. B. und der Güterverkehr nach Prag Steg loco — mit Ausnahme von Kohle, Koks, lebenden Thieren und Eilgut — vom 26. Dezember bis 30. Dezember sistirt worden; ferner wurde in der Strecke Enzersdorf bei Staats = Poysdorf vom 26. Dezember bis 31. Dezember, in den Strecken Götzendorf - Klein = Schwechat und Bruck a/L. - Hainburg vom 27. Dezember bis 30. Dezember der Gesammtverkehr und in der Strecke Stadlau-Strelitz vom 26. Dezember bis 29. Dezember der Güterverkehr mit Ausnahme von lebenden Eilgut und verderblichen Gütern eingestellt.

Wien, am 3. Januar 1900. (132)

3. Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Auf nachstehenden Strecken wurde der Gesammtverkehr wieder wie folgt aufgenommen:

Am 30. Dezember 1899: Iglau-Tabor.

Am 3. Januar 1900: Wesely-Ober=Cerekwe.

Wien, am 11. Januar 1900. (133)

4. Güterverkehr.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Für die Beförderung von auf eigenen Rädern laufenden Lokomotiven und Tendern von Mailand nach Dänemark, welche in Basel zur Umexpedition gelangen, wird mit sofortiger Wirkung auf die tarifmässige Fracht Basel bad. B.-Altona eine Ermässigung von 6 ₰ für 100 kg im Rückvergütungswege gewährt.

Karlsruhe, den 11. Januar 1900. (134)
Generaldirektion.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar l. J. ermässigen sich die für die Station Freiwaldau, Kreis Sagan, im Verbandsgütertarif vorgesehenen direkten Tarifkilometer um je 3 km.

München, am 13. Januar 1900. (135)
Namens der Verbandsverwaltung:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird die Station Siersza wodna der k. k. österr. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 6 a (Erze aller Art) einbezogen. Gleichzeitig treten für die Beförderung von Zinkstaub und Zinkgrau bei Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens von Siersza wodna nach Breslau, Oswitz und Pöpelwitz direkte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Die Höhe der Frachtsätze ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Breslau, den 12. Januar 1900. (136)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Die seitherigen Ausnahmefrachtsätze für gesalzene Häute von Lindau nach Brieg und Rybnik werden aus Anlass der zum 1. Januar l. J. erfolgten Versetzung dieses Artikels in den Spezialtarif I vom genannten Zeitpunkte ab aufgehoben.

München, am 12. Januar 1900. (137)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 16. Januar d. J. wird ein Theil der im

a) Ausnahmetarif 16 des Gruppentarifs II der preussischen Staatsbahnen,
b) Ausnahmetarif 17 des Berlin-Stettin-schlesischen Güterverkehrs,
c) Ausnahmetarif M des ostdeutsch-nordwestdeutschen Güterverkehrs

im Verkehre von Antonienhütte für Zink etc., theilweise auch für zinkische Produkte bestehenden Ausnahmefrachtsätze um 3 und 4 ₰ für 100 kg ermässigt.

Gleichzeitig gelangt in der Klasse b des Ausnahmetarifs M des Berlin-Stettin-schlesischen Güterverkehrs ein neuer Ausnahmefrachtsatz für Zink und zinkische Produkte von Antonienhütte nach Stettin zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigung Antonienhütte und unser Verkehrsbüreau.

Kattowitz, den 10. Januar 1900. (138)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-hessischer Güterverkehr (Gruppe V/VI).

Am 15. Januar d. J. gelangen für den Verkehr zwischen den Stationen Burgsinn, Mittelsinn, Rieneck und Sterbfritz des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. einerseits und einer Anzahl Stationen des Direktionsbezirks Erfurt andererseits; sowie zwischen Gemünden und Weida, preuss. Staatsb., direkte Tarifentfernungen bezw. Frachtsätze zur Einführung.

Erfurt, den 12. Januar 1900. (139)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Seehafenverkehr.

Zum 20. d. Mts. wird die Station Diedenhofen der Reichseisenbahnen in die Klasse 9 für Reis usw. mit direkten Sätzen aufgenommen. Näheres ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 10. Januar 1900. (140)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband, Theil IV, Tarifheft Nr. 2 vom 1. Februar 1900.

Mit Gültigkeit ab 1. Februar 1900 erscheint ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Stammholz-Bau- und Nutzholz, ferner von Borke (Rinde) rohe und gemahlene (Gerberlohe),

für den Verkehr zwischen Stationen der k. ungarischen Staatseisenbahnen (einschliesslich der in ihrem Betriebe stehenden Lokalbahnen, der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungarische Linien einschliesslich der Barcs-Pakracer Eisenbahn), der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn

einerseits und Stationen der

k. württembergischen Staatseisenbahnen, der grossh. badischen Staatseisenbahnen, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg, der pfälzischen Eisenbahnen, der k. preussischen und grossh. hessischen Eisenbahndirektion Mainz, der k. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. (Stationen der Strecken südlich von Niederlahnstein, Diez, Eschhofen, Giessen und Gelnhausen, sowie der Strecke Hanau-Aschaffenburg) und der k. Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken andererseits.

Hierdurch werden aufgehoben: der Tarif Theil IV, Heft Nr. 2 (Ausnahmetarif für Holz) vom 1. Oktober 1887 nebst Nachtrag I und die hierzu im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze sowie der Ausnahmetarif für Rinde (Borke) Theil IV Tarifheft Nr. 2, Abtheilung B vom 1. Mai 1897.

Der Preis des neuen Tarifes beträgt 1,50 ℳ = 1,80 Kronen.

München, den 10. Januar 1900. (141)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband. 2. Heft. Elsass-lothringisch-luxemburgisch-württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1900 gelangt zum Tarif vom 1. März 1899 der Nachtrag III zur Einführung.

Derselbe enthält unter anderem Entfernungen und Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen der Reichseisenbahnen und der württ. Staatseisenbahnen, sowie einen neuen Ausnahmetarif Nr. 23 für Schiffsbaueisen von einigen elsass-lothringischen Stationen nach Neckarsulm. Die Entfernungen und Frachtsätze für die württ. Stationen Gerabronn, Langenburg, Ludwigsruhe und Raboldshausen treten erst mit dem Tage der Eröffnung der Bahnstrecke Blaufelden-Langenburg in Kraft.

Stuttgart, den 11. Januar 1900. (142)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. württ. Staatseisenbahnen.

In den Transittarifen für die Beförderung besonders benannter Güter belgischer und holländischer Herkunft von Mannheim und Ludwigshafen a/Rh. nach Basel Reichsbahn und gewissen südelsässischen Stationen vom 15. Juli 1894 ist in den Beförderungsbestimmungen unter Ziffer 7 c mit Wirkung vom 1. Januar 1900 an die Stelle der „Bödelibahn“ die „Thunerseebahn“ getreten. Unter dieser Bezeichnung sind fortan die bisherige von der Jura-Simplonbahn betriebene Thunerseebahn und Spiez-Erlenbachbahn sowie die Bödelibahn unter eigener Betriebsführung vereinigt.

Strassburg, den 7. Januar 1900. (143)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Transittarif für den norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1900 wird die Station Pommerensdorf des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin in den obenbezeichneten Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen und die Auskunftsstellen.

Breslau, den 9. Januar 1900. (144)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Am 15. d. Mts. werden die an der Neubaustrecke Marienwerder-Freystadt i. Wpr. gelegenen Stationen in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen. In demselben erhalten gleichzeitig infolge Berechnung über die genannte Neubaustrecke mehrere Stationen des Direktionsbezirks Danzig abgekürzte Entfernungen und ermässigte Frachtsätze.

Ferner werden am 15. d. Mts. im Verkehr von mehreren Stationen der Marienburg-Mlawkaer Bahn nach Danzig, Neufahrwasser und Königsberg die Sätze des Seehafenausnahmetarifs C für Getreide usw. ermässigt.

Die neuen und ermässigten Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Danzig, den 13. Januar 1900. (145)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif, Theil II.

Anlässlich der Aufnahme verschiedener württ. Nebenbahnstationen in einzelne Tarifhefte des Verbandes treten mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. folgende Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zu § 63 (52 L) „Lieferfrist“ in Kraft:

„Im Verkehr mit nachgenannten württ. Nebenbahnstationen und zwar: Aepfin-

gen, Auenstein, Dettingen und Teck, Gerabronn, Ilsfeld, Langenburg, Ludwigsruhe, Maselheim, Oberlenningen, Ochsenhausen, Owen, Raboldshausen, Reinstetten, Unterlenningen und Wennedach sind bei Berechnung der Lieferfristen die Tarifentfernungen um je 5 km zu kürzen."

Die auf Seite 4 des Nachtrags I zum Verbandsgütertarif, Theil II enthaltenen Bestimmungen für die württemb. Schmalspurbahnen gelten auch für die württemb. Nebenbahnen (Schmalspurbahnen) Marbach a. N.-(Beilstein-)Ilsfeld und Warthausen-Ochsenhausen. In der Bestimmung zu § 63 (Seite 4 des Nachtrags I) ist daher hinter Schussenried beizusetzen: „bezw. Warthausen".

Vorstehende Ergänzungen sind gemäss den Vorschriften unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Stuttgart, den 9. Januar 1900. (146)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der k. württ. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Zum 7. Heft des Verbandsgütertarifs — Baden-Saarbrücken — ist mit Gültigkeit vom 15. Januar 1899 der Nachtrag I ausgegeben worden. Derselbe enthält Tarifentfernungen für die neu einbezogenen bezw. eröffneten Stationen Neureuth und Rippberg der gr. badischen Staatseisenbahnen und anderweite, ermässigte Entfernungen für die badischen Stationen der Strecke Walldürn-Seckach-Schweigern.

Sodann wird durch den Nachtrag die Station Petershausen in Baden in den Ausnahmetarif 4, Abtheilung C, aufgenommen und schliesslich sind im Verfügungswege schon durchgeführte, unbedeutendere Aenderungen aufgenommen worden.

Nähere Auskunft hierüber ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 11. Januar 1900. (147)

Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

---

1. Deutscher Ost-Afrikaverkehr über Hamburg;
2. Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts
a) nach Hafenplätzen der Levante,
b) nach Stationen der orientalischen Eisenbahnen.

Mit dem 1. d. Mts. sind an Stelle der auf die obigen Verkehre Anwendung findenden Vorschriften der „Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892" die entsprechenden Bestimmungen der „Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Oktober 1899" getreten.

Gleichzeitig ist die Berechnung des Frachtzuschlages für die Angabe des Interesses an der Lieferung mit den Vorschriften des neuen deutschen Eisenbahngütertarifs, Theil I, in Einklang gebracht.

Altona, den 10. Januar 1900. (148)

Namens der Verbandsverwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Galizisch-ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Tarif, Theil II, Heft 4.
Ermässigte Frachtsätze für Spiritus nach Ungarn.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis 28. Februar 1900 werden die im Tarif, Theil II, Heft 4 vom 1. Januar 1900 für obigen Verkehr unter Post Nr. 42 für Rohspiritus enthaltenen Frachtsätze unter denselben Bedingungen auch für raffinirten Spiritus in den angeführten Relationen in Kraft gesetzt.

Wien, am 1. Januar 1900 (149)

K. k. österr. Staatsbahnen, auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband, Verkehr mit Ungarn.

(Theilweise Ermässigung der im Verbandsgütertarife Theil II, Heft 3 vom 15. Oktober 1893, bezw. in den Nachträgen III und V hierzu enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 4 und 25.)

Die Frachtsätze der in rubro bezeichneten Ausnahmetarife erfahren rücksichtlich mehrerer Relationen unter Aufrechthaltung der für diese Ausnahmetarife gültigen Tarifbestimmungen für die Zeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1900 eine Ermässigung bis zu 29 ₰ pro 100 kg.

Die betreffenden Stationsverbindungen und ermässigten Frachtsätze, welch' letztere im Kartirungswege Anwendung finden, können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 10. Januar 1900. (150)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband, Verkehr mit Ungarn.

(Ermässigte Frachtsätze für Kleie.)

Die mit Ende Dezember 1899 abgelaufene Gültigkeit der im Verfügungswege für Kleie (auch Grieskleie und Gerstenkleie) bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Frachtbrief und Wagen von diversen Budapester Bahnhöfen sowie von Kőbánya alsó p. u. und Kőbánya felsö p. u. nach den im deutsch-österr.-ungar. Seehafenverbande aufgenommenen Hafenstationen eingeführten direkten Frachtsätze wird hiermit unter Aufrechthaltung der bisherigen Bedingungen für die Zeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1900 erstreckt.

Wien, am 10. Januar 1900. (151)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

Frachtermässigung für die Beförderung von Mehl und sonstigen Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten im österreichisch-ungarisch-schweizerischen und im österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbande.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, wird für Transporte von Mehl und sonstigen Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre von

a) Wien I K. E. B. (Westbahnhof),
b) Budapest (sämmtliche Bahnhöfe), Buda-Császárfürdö-kitérö, O-Buda-Filatorigát, ferner von den hinter Budapest gelegenen Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen

nach schweizerischen Stationen (einschliesslich Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, Lindau transit, dann Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz), sowie nach Stationen der französischen Ostbahnen ein Frachtnachlass

ad a) von 8 Centimes pro 100 kg,
ad b) von 13 Centimes pro 100 kg.

von den Frachtsätzen der Tarife Theil III, Heft 1 und 2 des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes, bezw. des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes im Rückvergütungswege gewährt.

Im übrigen sind die in den vorbezeichneten Tarifen enthaltenen Bestimmungen maassgebend.

Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage der Frachtbriefduplikate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1901 zu bewirken ist, und zwar

ad a) an die k. k. Staatsbahndirektion Wien,
ad b) an die Direktion der kgl. ungar. Staatseisenbahnen in Budapest.

Wien, am 10. Januar 1900. (152)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.

(Einführung von ermässigten Frachtsätzen für Eier russischer Herkunft.)

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1900 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1900, gelangen für Transporte von Eiern russischer Herkunft, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens

a) 5 000 kg
b) 10 000 „ } für den Frachtbrief und Wagen,

nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung:

Nach	von: Brody (Bhf.) trs.	von: Husiatyn trs.	von: Nowosielitza (Bhf.) trs.	von: Podwoloczyska (Bhf.) trs. und Tarnopol trs.
	für 100 kg in Pfennig			
Strassburg (C. B.) und Neudorf	a) 736 b) 586	a) 807 b) 640	a) 801 b) 635	a) 768 b) 610
Saarbrücken	a) 814 b) 655	a) 885 b) 709	a) 879 b) 704	a) 846 b) 679

Für die Abfertigung vorstehender Sendungen sind die Bestimmungen des vom 1. Juni 1899 gültigen Tarifes Theil II, Heft 1, für den obenbezeichneten Verkehr maassgebend.

Wien, am 11. Januar 1900. (153)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Raffinadezucker treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Cakovic	56 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Cakovic	51 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Cakovic	92 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 11. Januar 1900. (154)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-russischer Grenzverkehr. Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr. Elbeumschlagsverkehr mit Südwestrussland.

Anwendung der Frachtsätze für das russische Nahgebiet.

1. Im Nachtrage III zu dem vom 1. Januar 1896 gültigen Tariftheil II, Heft 2, für den österreichisch-ungarisch-russischen Grenzverkehr, Seite 3, Punkt 1, 6. Zeile von oben,
2. im Tariftheil II, Heft 2 vom 1. August 1898 für den norddeutsch-galizisch-südwestrussischen Grenzverkehr, Seite 13, Anmerkung am Fusse der Seite in der 2. Zeile von oben,
3. im Nachtrage I zu dem vom 1. Oktober 1894 gültigen Elbeumschlagstarife für Südwestrussland, Seite 8, in der 3. Zeile von oben der ersten Anmerkung (*)

ist zwischen Bogdanowzy und Deraschnja einzuschalten: „Brailow".

Wien, am 11. Januar 1900. (155)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.

Die im Ausnahmetarife Nr. 5 I für Düngemittel auf Seite 95 und 96 des Elbeumschlagstarifes für Ungarn vom 1/8. 1899 enthaltenen Frachtsätze finden auch auf Knochenschrot, entleimtes, Anwendung. Auf Seite 54 des Tarifes ist bei Knochenschrot zuzusetzen: „entleimtes", ferner ist auf Seite 95 des Tarifes hinter Knochenkohle, gebrauchte, einzuschalten: „Knochenschrot, entleimtes."

Wien, am 12. Januar 1900. (156)

Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. März d. J. wird für obigen Verkehr ein neuer Tarif, Theil II herausgegeben.

Durch denselben werden der bisherige Tarif vom 1. Mai 1896 sowie die Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nebst dazu erschienenen Nachträgen:
a) für den norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Verband vom 1. April 1891;
b) für den rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Verband vom 1. Juli 1894 und
c) für den mitteldeutschen Verband vom 1. März 1889

aufgehoben; letztere indessen nur insoweit, als darin Bestimmungen und Tarifsätze für Beförderung von Leichen und Fahrzeugen im Verkehrsgebiete des norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Personenverkehrs enthalten sind.

Mit dem neuen Tarife treten bei einzelnen Fahrkarten infolge anderweiter Berechnung Ermässigungen und durch Einbeziehung weiterer Wahlwege geringe Erhöhungen ein.

Die seit dem 1. Oktober 1898 gewährte Vergünstigung von Freigepäck auf Fahrkarten nach und von Darmstadt für die Strecke Frankfurt a/M.-Darmstadt, kommt wieder in Wegfall.

Gleichzeitig werden die in Cassel, Guntershausen und Wilhelmshöhe verkäuflichen Fahrkarten nach süddeutschen Stationen über Bebra - Frankfurt a/M., mangels genügender Nachfrage und infolge erweiterter Schnellzugverbindung über die kürzere Linie über Giessen wieder aufgehoben.

Die in dem neuen Tarife enthaltenen besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) derselben genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau in Hannover und, nach Einführung des Tarifs, die Fahrkartenausgaben der Verbandsstationen.

Hannover, den 10. Januar 1900. (157)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen Verbandsverwaltungen.

Preussisch-hessisch-Main-Neckarbahn-pfälzischer Personentarif.

Der neue Tarif tritt am 1. März 1900 in Kraft.

Mainz, den 10. Januar 1900. (158)

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Stargard - Cüstriner Eisenbahngesellschaft.

Am 1. März d. J. tritt der Nachtrag I zum Personen- und Gepäcktarif für den Binnenverkehr in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Kilometertariftabellen. In mehreren Verkehrsbeziehungen erhöhen sich die Preise für Militärfahrkarten um je 10 ₰.

Die in den Nachtrag aufgenommenen „Besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung" sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Fahrkartenausgabe- und Gepäckabfertigungsstellen.

Soldin, den 10. Januar 1900. (159)

Die Direktion.

Durch den Tarif Theil II vom 1. Januar d. J., enthaltend Besondere Bestimmungen über die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Leichen im Binnenverkehre der sächsischen Staatsbahnen und der unter sächsischer Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, treten vom 1. März d. J. an unwesentliche Tariferhöhungen und Erschwerungen der Beförderungsbedingungen ein, über welche die Stationen Auskunft ertheilen. Der Tarif kann durch die Fahrkartenausgaben zum Preise von 40 ₰ bezogen werden.

Dresden, am 16. Januar 1900. (160)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.
II. Abtheilung.

---

6. Generalversammlungen.

Ludwigs-Eisenbahngesellschaft.

Die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft findet am

Donnerstag, den 8. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr

im Saale des hiesigen Stationsgebäudes statt.

Die geehrten Herren Aktionäre werden hierzu gemäss Art. VIII der Statuten unter dem Präjudiz eingeladen, dass die Ausbleibenden sich dem unterwerfen, was die Mehrheit der Erschienenen verfassungsmässig beschliesst.

Die Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung nebst 4 Nebenrechnungen, sowie der den Vermögensstand und die Verhältnisse der Gesellschaft entwickelnde Bericht mit den Bemerkungen des Gesellschaftsausschusses liegen vom 17. Januar d. J. ab in dem Geschäftsraume der Gesellschaft zur Einsichtnahme auf.

Zweck der Generalversammlung ist Beschlussfassung über die Genehmigung der Jahresbilanz, der Betriebs- und Nebenrechnungen, über die Gewinnvertheilung, sowie über die Entlastung der Verwaltungskörper, endlich Feststellung des Etats für 1900 und Vornahme der statutenmässigen Ersatzwahl mit eventueller Beschlussfassung nach § 236 Abs. 1 des Handelsgesetzbuches.

Zur Abgabe der Legitimationskarten gegen Vorzeigung der Originalaktien ist Termin auf

Dienstag, den 6. Februar d. J.

angesetzt und zwar

Vormittags von 9—12 Uhr im Kassenzimmer zu Fürth,
Nachmittags von 2—4 Uhr im Saale des hiesigen Stationsgebäudes.

Nürnberg, den 13. Januar 1900. (161)

Das Direktorium.
Ley.

---

7. Verdingungen.

Verdingung von 75 900 kg Zinn in 6 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Bromberg und Königsberg i/Pr. **Angebote** sind portofrei, versiegelt, und mit entsprechender Aufschrift bis zum 6. Februar 1900, Vormittags 11 Uhr an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W. Schöneberger-Ufer 1—4 einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 10. Februar 1900.

Berlin, den 13. Januar 1900. (162)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 31 840 m Segeltuch, 6 870 m Feder- und Polsterleinwand, 4 725 m Gazeleinwand, 9 490 m Leinwand für Fenstervorhänge, 490 m Drillichleinwand, 6 400 m Gardinenstoff (Wollenzeug), 8 160 m Gurte, 7 160 m Wachstuch, 1 075 m Ledertuch, 850 qm Linoleum, 4 870 m rother Plüsch, 10 520 m

gestreifter Plüsch, 5 995 m Fensterzug- und Windfangborde, 6 025 Stück Quasten zu Fensterzügen und Armschlingen, 45 300 m Naht- und Plattschnur, 2 800 Stück Gardinenbindeschnur, 1 297 kg Wollgarn zu Schmierdochten, 3 850 kg Waldwolle, 5 370 m Hanfschläuche, 402 300 Stück Schmierpolster und 1 060 kg ungesponnene Schafwolle für die Direktionsbezirke Köln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28, eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Segeltuch etc." versehen bis zum 10. Februar 1900, Vormittags $10\frac{1}{2}$ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist am 11. März 1900, Nachmittags 6 Uhr.

Köln, den 11. Januar 1900. (163)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die Lieferung nachverzeichneter zur Unterhaltung der Kunstbauten usw. im Jahre 1900 erforderlichen Hölzer soll vergeben werden:

A. Eichenholz.
40 663 cbm Schwellen und Balken,
2 076 „ Dielen.

B. Kiefernholz.
113 364 cbm Schwellen und Balken,
204 437 „ Dielen.

C. Buchenholz.
46 277 cbm Dielen.

Lieferzeit: März bis Ende Mai 1900.

Lieferungsbedingungen und Verzeichniss der Hölzer liegen bei der Direktion zur Einsicht offen, werden auch auf portofreie Anfragen gegen Erstattung von 1,50 ℳ Schreibgebühren abgegeben.

Die Angebote, per Kubikmeter frei Waggon einer beliebigen, jedoch näher zu bezeichnenden pfälzischen Eisenbahnstation gestellt, sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Brückenhölzern" bis spätestens 30. d. Mts. hierher einzureichen. (164)

Ludwigshafen a/Rh., 12. Januar 1900.
Die Direktion.
v. Lavale.

Behufs Verdingung nachstehend aufgeführter Betriebsmaterialien der Gruppen A II, VI, VIII, IX, XIII—XVI für die Zeit vom 1. April 1900 bis 31. März 1901 und zwar:

Gruppe A II:
83 000 kg Holzkohlen aus Buchenstammholz,

Gruppe A VI:
3 300 kg Bindfaden aus Hanf,
3 000 „ Plombenschnur aus Hanf,
6 000 m Bremsleinen aus Hanf,
11 000 kg Bleiplomben,

Gruppe A VIII:
2 600 Stück Piassavabesen,
14 000 „ Reiserbesen,

Gruppe A IX:
45 000 Stück Lampencylinder,

Gruppe A XIII:
30 000 kg Chlorbarium,

Gruppe A XIV:
16 000 Stück Bremsknittel,

Gruppe A XV:
6 000 cbm Scheitholz, kiefernes oder fichtenes,

Gruppe A XVI:
20 300 Stück Glühkörper

ist Termin auf den 30. Januar 1900, Vormittags 11 Uhr, im Direktionsgebäude der königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt, Bahnhofstrasse Nr. 23, anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen können bei unserer Kanzlei (Zimmer Nr. 83) eingesehen, auch gegen portofreie Einsendung von

a) 40 ₰ für die Bedingungen nebst Angebotbogen der Gruppen II, VI, VIII und XIII,
b) 45 „ für dergleichen der Gruppen XIV, XV und XVI,
c) 70 „ für dergleichen nebst Zeichnung der Gruppe IX

in baarem Gelde — nicht in Briefmarken — von daher bezogen werden. Es ist anzugeben, für welche Gruppen die Bedingungen gewünscht werden.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Erfurt, den 9. Januar 1900. (165)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für den Umbau des Lokomotivschuppens Nr. II auf Bahnhof Breslau O/S. sollen in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden: 1. die Erd- und Maurerarbeiten, 2. die Zimmerarbeiten, 3. die Lieferung der Ziegel — Gesammtmenge rd. 700 000 Stück —, 4. die Lieferung der Werksteine — Gesammtmenge rd. 59 cbm. — Angebote sind versiegelt, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum Eröffnungstermin am 2. Februar 1900, Vorm. 9 Uhr, bezw 10 Uhr, bezw. 11 Uhr, bezw. 12 Uhr, der unterzeichneten Bauabtheilung einzusenden, wo auch die Zeichnungen zur Einsicht ausliegen. Verdingungsunterlagen können gegen postfreie Einsendung von je 50 ₰ in baar bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen. (166)

Breslau II, Brüderstr. 32, 10. Januar 1900.
Kgl. Eisenbahnbauabtheilung.

Vergebung der Lieferung von 3 385 cbm Kies und 7 970 cbm Steinschlag als Eisenbahnbettungsmaterial für den Bezirk der unterzeichneten Inspektion für das Rechnungsjahr 1900.

Bedingungen können im Büreau der Inspektion — Zimmer 145 des Hauptverwaltungsgebäudes — eingesehen, auch von dort gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 20 ₰ — in baar — bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit entsprechender Aufschrift versehen portofrei einzusenden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 8. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 11. Januar 1900. (167)
Königl. Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

Verdingung der Lieferung von 22 700 kg Leinöl, 71 800 kg Leinölfirniss, 19 950 kg Sikkatif, 78 800 kg Terpentinöl, 22 400 kg Terebine, 12 600 kg Deckenspachtel, 151 000 Stück Abziehbilder, 156 250 kg Bleiweiss, 3 180 kg Zinkweiss, 54 930 kg gemahlene Kreide, 19 750 kg Bleimennige, 1 895 kg Zinnober, 825 kg Chromgelb, 4 680 kg Chromgrün, 16 990 kg Ocker, 8 700 kg Umbra, 68 100 kg Caput mortuum, 12 160 kg Kienruss, 2 790 kg Beinschwarz, 36 970 kg Spachtelfarbe, 1 685 Brief Bronze für die Eisenbahndirektionsbezirke Köln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., St. Johann-Saarbrücken und Mainz.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28, eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf die Lieferung von Leinöl usw." versehen bis zum 7. Februar 1900, Vormittags $10\frac{1}{2}$ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 16. März 1900 Nachmittags 6 Uhr.

Köln, den 12. Januar 1900. (168)
Königliche Eisenbahndirektion.

Dänische Staatsbahnen.

Für die dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von ca. 4 900 Tons Schienen und Verbindungstheilen ausverdungen werden.

Die Bedingungen nebst Zeichnungen sind gegen portofreie Einsendung von 5 Reichsmark vom Büreau des Unterzeichneten, 11 Colbjórnsensgade, Kopenhagen B, erhältlich.

Bietungstermin am 27. Januar 1900, Nachmittags 2 Uhr, im erwähnten Büreau.

Kopenhagen, Januar 1900. (169)
Der Bahnchef.

---

8. Verkauf von Altmaterialien.

Die in unserem Bezirk lagernden, alten noch brauchbaren und unbrauchbaren Oberbaumaterialien, wie Eisenschienen, Stahlschienen, Schwellen, Kleineisenzeug, Weichentheile etc. sollen öffentlich verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen nebst Gebotbogen sind gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) von unserem Centralbüreau zu beziehen.

Die Gebote sind bis zum 30. Januar, Vorm. 11 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Mainz, den 15. Januar 1900. (170)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 6 | 20. Januar 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Die französischen Staatsbahnen.

In den letzten Wochen hat auch die Zeitung des Vereins mehrfach darauf hingewiesen, dass in Frankreich zur Zeit wieder eine starke Strömung zu Gunsten der Einführung des Staatsbahnsystems sowohl im Parlament als in der Bevölkerung an die Oberfläche tritt. Abgeordnete haben einen Gesetzentwurf über den Ankauf der Westbahn und der Südbahn, andere Abgeordnete eine Resolution eingebracht, in der ausserdem noch der Ankauf der Orléansbahn und der Ostbahn empfohlen wird. Die Eisenbahnkommission des Abgeordnetenhauses hat — wie es heisst mit 12 oder 13 von 14 Stimmen der anwesenden Mitglieder (die Kommission zählt allerdings 33 Mitglieder) — beschlossen, beide Anträge der Kammer zur Erwägung zu empfehlen. In der Presse werden — z. Th. wohl nicht ohne eine gewisse Uebertreibung — den grossen Privatbahnen aufs neue ihre Sünden vorgehalten und dabei die französischen Staatsbahnen den Privatbahnen als Muster gegenübergestellt. Auf den üblichen Einwand, der Staat könne nicht so gut verwalten wie Privatunternehmer, erwidert man, dass gerade die französischen Staatsbahnen das Gegentheil bewiesen hätten, dass aber auch der preussische Staat gezeigt habe, wie er ein Netz von 29 000 km sowohl wirthschaftlich als im Interesse der Landesvertheidigung besser betreiben könne, als die französischen Privatbahnen ihre Linien bewirthschafteten.*)

Ueber die französischen Staatsbahnen hat die Budgetkommission des Abgeordnetenhauses auch in diesem Jahre einen Bericht erstattet, der unter den gegenwärtigen Umständen besondere Beachtung verdient. Berichterstatter ist derselbe Abg. Bourrat, der auch über die vorgedachten Anträge aus dem Hause berichtet hat. Seine Arbeit ist unter den Drucksachen des Abgeordnetenhauses (Annexe 1131. Session ord. 1899. Documents parlementaires. Beilage zum „Journal officiel“ vom 22. November 1899, S. 2373 ff.) veröffentlicht.

Das Abgeordnetenhaus hat am 19. Dezember v. J. bei der Berathung des Staatshaushaltsentwurfes für 1900 mit den Verhandlungen über diesen Bericht und gleichzeitig dem über die Etats der grossen Privatbahnen (Budget des conventions) begonnen, die Verhandlungen aber im alten Jahre nicht zu Ende geführt. Schon der erste Verhandlungstag zeigt, dass wir uns einmal wieder auf interessante Eisenbahndebatten gefasst machen müssen und es ist meine Absicht, ihren Inhalt sobald sie abgeschlossen sein werden, den Lesern der Vereinszeitung im Zusammenhang mitzutheilen. Einstweilen, und gleichsam als Einleitung, möchte ich aber etwas näher auf Bourrat's Bericht über die Staatsbahnen eingehen, in dem schon alle die Fragen gestreift werden, mit denen das Abgeordnetenhaus sich voraussichtlich zu beschäftigen hat. Zu diesem Zweck wollen wir uns zunächst kurz die Entstehung des französischen Staatsbahnnetzes ins Gedächtniss zurückrufen.

*) Ich kann es mir nicht versagen eine Stelle aus der Begründung des vorerwähnten Resolutionsentwurfes abzudrucken, in der dies näher ausgeführt wird. Sie lautet in Uebersetzung:

„Man hält dann noch entgegen, der Betrieb des — französischen — Staatsbahnnetzes beweise nichts, da dieses nur etwa 2 500 km umfasse. Hierauf antworten wir, dass Preussen ein vom Staat selbst betriebenes Netz von 29 000 km besitzt, das, wenngleich hauptsächlich unter militärischen Gesichtspunkten organisirt, doch auch wirthschaftlich bessere Erträge abwirft, als die unter unsere grossen Gesellschaften vertheilten 35 000 km. Im Jahre 1896/97 hat es eine Roheinnahme von 1 106 000 000 ℳ (1 393 000 000 Frcs.) erzielt, d. h. 140 000 000 ℳ mehr als unsere sechs grossen Gesellschaften.

„In jedem Jahre bringt dies Staatsbahnnetz eine Reineinnahme von rund 600 000 000 ℳ, die zur Verzinsung und Tilgung der Staatsschuld, zum Bau neuer Linien und deren Rest zu allgemeinen Staatsausgaben verwendet wird; es ist dies das gemeinschaftliche Reservoir, aus dem die preussischen Minister und die Kammern schöpfen können. Dank diesem regelmässigen Ueberschuss, dem Ergebniss einer Musterverwaltung durch den Staat, ist das Budget Preussens das bestgeordnete in ganz Europa. Und dabei wollen die grossen Gesellschaften uns überreden, der Staatsbetrieb sei der Ruin für unser Vaterland!“

I.

Im Frühjahre 1877, in den Tagen vom 12. bis 22. März, fanden im französischen Abgeordnetenhause sehr erregte Verhandlungen über die Eisenbahnfrage statt. Die französischen Privatbahnen mussten eine Fluth erbitterter Anklagen über sich ergehen lassen und von verschiedenen Seiten wurde ein Uebergang von dem Privatbahn- zu dem Staatsbahnsystem warm befürwortet. Den Anlass zu diesen Verhandlungen gab der Kommissionsbericht über eine Regierungsvorlage, in der die Genehmigung der Kammer zu einem Vertrage zwischen der Orléansbahn und einer Anzahl innerhalb ihres Netzes belegener kleiner Bahnen über den Ankauf dieser Bahnen und ihre Einfügung in das nouveau réseau der Orléansbahn nachgesucht wurde. Die Kommission hatte beantragt, dem Vertrag die Genehmigung zu versagen und weiterhin die kleinen Bahnen zu einem selbstständigen Netze zusammenzufügen oder sie für den Staat anzukaufen. Der letzte Theil des Antrages wurde von der Kommission nicht aufrecht erhalten. Die grosse Mehrheit der Kammer lehnte den Vertrag gleichfalls ab und nahm einen Antrag des Abg. Allain-Targé mit 231 gegen 192 Stimmen an, dass die Vorlage an die Kommission zurückverwiesen und der Versuch gemacht werde, von der Orléansbahn günstigere Bedingungen für den Erwerb der Bahnen zu erlangen; wenn aber dieser Versuch misslinge, so solle aus den Bahnen ein siebentes grosses Eisenbahnnetz des Westens und Südwestens gebildet werden, dessen Betrieb der Staat zu übernehmen habe.

Die Orléansbahn gewährte keine besseren Bedingungen. So wurde denn am 12. Januar 1878 von dem damaligen Minister der öffentlichen Arbeiten Freycinet ein Gesetzentwurf über den Ankauf jener Bahnen durch den Staat vorgelegt, der von dem Parlament angenommen und unter dem 18. Mai 1878 veröffentlicht ist. Die Bahnen wurden zu einem Netze vereinigt, das den Namen: Staatsbahnnetz, réseau des chemins de fer de l'Etat, erhielt und, wie man damals annahm, nur vorläufig auch vom Staate betrieben werden sollte.

Dieses Staatsbahnnetz bestand bei seiner Bildung aus zehn kleinen Bahnen, die zum Theil nicht einmal in Schienenverbindung unter einander waren. Die grössten waren die Eisenbahnen der Charente, der Vendée und der Bahn von Orléans nach Châlons. Die letztere war noch nicht fertig. Der Gesammtumfang der zur Zeit des Ankaufes in Betrieb befindlichen Strecken betrug 1 575 km. Alle waren in mangelhaftem baulichen Zustande, mit Betriebsmaterial schlecht ausgerüstet und wirthschaftlich gänzlich unselbständig, da sie fast durchweg von den Linien der Orléansbahn und der Westbahn umfasst waren, die auf den meisten Strecken ihnen erfolgreich Wettbewerb machen konnten.

Dieses Netz ist in den folgenden Jahren vom Staate ausgebaut. Eine grosse Veränderung erlitt es ferner infolge der Verträge vom 20. November 1883 mit den grossen Privatbahnen, in denen sich der Staat verpflichtete, 17 ihm gehörige Strecken theils an die Orléansbahn, theils an andere Bahnen abzutreten, wogegen er 449 km des Netzes der Orléansbahn von dieser erhielt und dem Staatsbahnnetze einverleibte. Das Staatsbahnnetz wurde dadurch besser abgerundet und unabhängiger von der Orléansbahn. Erst im Jahre 1886 erhielten die Staatsbahnen Zutritt nach Paris und nach Bordeaux und damit eine durchgehende Verbindung von Paris nach Bordeaux. Die Strecke von Paris bis Chartres wird gemeinschaftlich von den Staatsbahnen und der Westbahn betrieben. Seitdem besteht das Staatsbahnnetz aus zwei Gruppen, einer südlichen mit dem Mittelpunkte Tours, und einer nördlichen mit dem Mittelpunkte Chartres. In dem Dreieck, das nördlich von der Linie St. Nazaire-Tours, im Westen von der Küste des atlantischen Ozeans mit den Hafenplätzen St. Nazaire, Les Sables d'Olonne, La Rochelle und der Mündung der Loire, im Osten von der Linie der Orléansbahn Tours-Bordeaux begrenzt wird, ist es selbständig und hat keinen anderen Mitbewerb, als den der Küstenschifffahrt. Das nördliche Netz mit der Hauptlinie Paris-Chartres-Saumur ist gleichfalls zwar in sich abgeschlossen, hat aber mit dem Wettbewerb der Orléansbahn und der Westbahn zu kämpfen. Der Gesammtumfang des Netzes betrug im Jahre 1898 2 813 km, also noch nicht einmal den zehnten Theil des Gesammtumfanges der sechs grossen Privatbahnen, der sich (im Jahre 1897) auf 33 064 km belief. Selbst die kleinste der sechs Privatbahnen, die Südbahn, ist mit 3 314 km um 500 km grösser, als die Staatsbahnen, die Orléansbahn ist mehr als doppelt, die Mittelmeerbahn mehr als dreimal so gross, als diese.

II.

Mit Recht bemerkt der Bericht des Abg. Bourrat, dass man bei Beurtheilung der Leistungen der Staatsbahnen auf diese ihre Entstehung Rücksicht nehmen müsse. „Verschiedene kleine Eisenbahngesellschaften standen im Begriff Bankerott zu machen. Ihre Linien waren im allgemeinen schlecht gebaut und in einem Zustande der Unterhaltung, der viel zu wünschen übrig liess. Sie waren nicht durchweg unter einander verbunden. Sie durchzogen rein landwirthschaftliche Gebiete ohne Industrie, ohne entwickelten Handelsverkehr. Keine Gesellschaft wollte sich mit ihrem Betrieb belasten. Der Staat war gezwungen, sie zunächst provisorisch, so lange in Betrieb zu nehmen, bis sich eine bessere Lösung fände. Das war die wahre Bedeutung des Staatsbahnnetzes bei seiner Entstehung. Niemand hätte gedacht, dass mit einem unter so ungünstigen Verhältnissen entstandenen Netze ernstliche Erfahrungen mit dem Staatsbahnbetriebe gemacht werden könnten."

Seit 1886 ist das Staatsbahnnetz durch den Bau einiger neuen Strecken erweitert. Es ist auch immer noch insofern in schlechterer Lage als die Privatbahnen, als es aus den Verträgen von 1883 mit mehreren schwer wiegenden Servituten belastet ist. „Gleichwohl haben sich, dank der Geschicklichkeit seiner Verwaltung, die Rollen vollständig geändert. Die Staatsbahnen haben sich nicht damit begnügt, einen regelmässigen allgemeinen Betrieb sicher zu stellen, sie haben vielmehr auch wichtige Fortschritte angeregt und können in fast allen Beziehungen den grossen Gesellschaften als Vorbild dienen."

Der Abg. Bourrat stellt sich die Aufgabe, dies näher nachzuweisen, indem er in einem ersten Abschnitt die allgemeine Verwaltung und den Betrieb, in einem zweiten die finanziellen Ergebnisse der Staatsbahnen beleuchtet und mit denen der grossen Gesellschaften vergleicht. Der wesentliche Inhalt dieser Ausführungen — soweit sie insbesondere für deutsche Bahnen Interesse bieten — ist folgender:

Die Staatsbahnverwaltung, die zur Zeit nach einem Erlass des früheren Ministers der öffentlichen Arbeiten Guyot-Dessaignes vom 10. Dezember 1895, geführt wird, ist zunächst bestrebt gewesen, sich ein tüchtiges Personal von Beamten und Arbeitern heranzubilden und zu erhalten. Zu diesem Zwecke sind Bestimmungen über das regelmässige Aufrücken der Beamten getroffen, die Gehälter und Löhne nach und nach gesteigert, an die Pensionskassen der Bediensteten werden feste, von Jahr zu Jahr sich erhöhende Beiträge geleistet, die Bediensteten geniessen sonstige zahlreiche Vergünstigungen.

Die Fahrpläne sind verbessert, die Züge sind vermehrt und beschleunigt. Es ist insbesondere darauf Bedacht genommen, dass durch Einlegung neuer Züge der Verkehr zwischen wichtigeren Verkehrsplätzen gefördert wurde. Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit ist beispielsweise von 1886 bis 1899 erhöht zwischen Paris und Sables von 47,5 auf 65,9 km, von Nantes nach Bordeaux von 44,8 auf 53,2 km, von Bordeaux nach Royan von 43,7 auf 70,3 km. Die Mindestdauer der Fahrten ist abgekürzt beispielsweise zwischen Chartres und Bordeaux von 100,50 auf 30,40 Stunden, von Angers nach Bordeaux von 88,10 auf 24,3 Stunden usw.

Hand in Hand mit der Vervollkommnung des Betriebes ging die Verbesserung, d. h. die Vereinfachung und Herabsetzung der Personen- und Gütertarife. Als besonderes Verdienst wird den Staatsbahnen angerechnet, dass sie in dieser Reformfrage vorangeschritten sind. Während die grossen Ge-

sellschaften überlegten und erwogen, ob sie überhaupt und was sie thun sollten, haben die Staatsbahnen ihre Personentarife geordnet, Rückfahrkarten zu ermässigten Preisen zwischen allen Stationen ihres Netzes eingeführt, den Verkehr mit den Seebädern durch Herabsetzung der Fahrpreise erleichtert. Ferner haben die Staatsbahnen ein einfaches Gütertarifsystem mit mässigen, auf dem Grundsatz der Staffelung beruhenden Sätzen eingeführt, in dem wieder die Einheitssätze der Güterklassen niedriger sind, als die der grossen Privatbahnen. Die grossen Privatbahnen haben erst nach Abschluss der Verträge von 1883 ganz allmählich auf ihren Netzen die Personen- und Gütertarife nach ähnlichen Gesichtspunkten verbessert.

Die Erfolge der Reformen der Staatsbahnen waren sehr günstige. Die Anzahl der Personenkilometer stieg von 113 112 000 im Jahre 1879 auf 206 866 000 in 1883, d. h. um 73 754 000 Personenkilometer oder 55 %. Gleichzeitig fiel die Durchschnittseinnahme für 1 Personenkm von 4,73 auf 3,74 Centimes, d. h. um 21 %. Die Anzahl der Gütertonnenkilometer stieg in demselben Zeitraume von 97 805 000 auf 185 942 000, d. h. um 88 137 000 oder 90 %, während wiederum die Durchschnittseinnahme für 1 Gütertkm von 7,89 Centimes auf 5,4 Centimes, d. h. um 32 % herabging.

Die kilometrischen Roheinnahmen betrugen 1879: 9 500 Francs, 1883: 11 816 Frcs., vermehrten sich also um 2 316 Frcs. oder 24 %, die Reineinnahmen stiegen in derselben Zeit von 2 030 Frcs. auf 2 317 Frcs., d. h. um 287 Frcs. oder 14 %.

Auch seit 1883 sind die Staatsbahnen auf diesem Wege weiter mit Erfolg fortgeschritten, und ihre Bestrebungen finden mehr und mehr die volle Anerkennung der Vertretungen von Handel und Verkehr. Noch vor kurzem sind auf einer Versammlung der südwestlichen Handelskammern in Lyon (31. Mai bis 3. Juni 1899) Beschlüsse gefasst, in denen die grossen Bahnen ersucht wurden, die Einheitssätze ihrer Gütertarife denen der Staatsbahnen gleichzustellen. Die Frachtsätze der sechs Güterklassen betrugen bei den Staatsbahnen für 100 km 15, 13, 11,5, 9,5, 6 und 3,8 Frcs., während die grossen Gesellschaften in den beiden höchsten Klassen 16 und 14 Frcs., in der dritten Klasse zwischen 12 und 13 Frcs. (nur die Ostbahn hat 11 Frcs.), in der vierten 10 bis 12 Frcs., in der fünften Klasse 8 bis 10 Frcs. und in der sechsten 4 bis 5 Frcs. berechnen.

Unablässig sind die Staatsbahnen bemüht gewesen, ihr Betriebsmaterial zu verbessern, die Personenwagen, besonders die der III. Wagenklasse, bequemer und behaglicher auszustatten, sie haben zuerst die Gasbeleuchtung durchgeführt und stehen jetzt im Begriff, wenigstens die Wagen I. Klasse elektrisch zu beleuchten; auf den Staatsbahnen ist zuerst die Dampfheizung eingeführt, und sie haben den Anfang damit gemacht, die III. Klasse zu heizen. Während die grossen Gesellschaften in den letzten Jahren in der Ergänzung ihres Betriebsmaterials ausserordentlich lässig waren — was die lebhaftesten Beschwerden der Verfrachter zur Folge gehabt hat — und erst beim Herannahen der Weltausstellung ernstlich an die Beschaffung von neuem Betriebsmaterial herangegangen sind, haben die Staatsbahnen fortschreitend und regelmässig ihren Lokomotiv- und Wagenpark, den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechend ergänzt und erneuert. Nach einer im Ministerium der öffentlichen Arbeiten aufgestellten Statistik hatten die Staatsbahnen am 31. Dezember 1897 für je 100 000 gefahrene Zugkilometer 3,73 Lokomotiven, auf je 100 000 gefahrene Personenkilometer 0,38 Personenwagen, auf je 100 000 gefahrene Gütertonnenkilometer 3,75 Güterwagen; bei den grossen Bahnen betrugen diese Zahlen im Durchschnitt sämmtlicher Netze 3,36, 0,22 und 1,92; sie waren also im Verhältniss zu dem Verkehr viel geringer mit Betriebsmaterial ausgestattet, als die Staatsbahnen.

Endlich aber sind die Staatsbahnen andauernd bemüht, den Bahnkörper zu verbessern, die Eisenschienen werden mehr und mehr durch Stahlschienen ersetzt, eiserne Schwellen kommen in stets grösserem Umfange zur Verwendung, die Sicherheitseinrichtungen werden vervollkommnet, die Bahnhöfe, soweit die Mittel reichen, verschönert und verbessert.

Bei der Vergebung von Lieferungen und der Beschaffung ihres Materials ist die Staatsbahnverwaltung zu dem Grundsatze des öffentlichen Ausgebotes übergegangen und hat damit die besten Ergebnisse erzielt. Dieses System scheint sich viel besser zu bewähren, als das der grossen Gesellschaften, die ihren Bedarf meist freihändig beschaffen.

Der Bericht äussert sich dann über die unverhältnissmässig hohen Summen, die die Staatsbahnen an die Orléans- und die Westbahn für Mitbenutzung einiger Bahnhöfe und Bahnstrecken zu zahlen haben. Im Zusammenhang damit steht die Regelung des Verkehres auf den Strecken, auf denen die Staatsbahn im Personen- und Güterverkehr im Wettbewerb mit der Orléansbahn und der Westbahn steht. Die hierüber in den Verträgen von 1883 getroffenen Bestimmungen sind für die Staatsbahnen so ungünstig, dass der Staat dadurch einen jährlichen Ausfall von rund 2 500 000 Frcs. erleidet, welche Summe in die Taschen der beiden gedachten Bahnen fliesst.

Endlich wird darauf hingewiesen, dass die Staatsbahnen an ihre im Dienst verunglückten Beamten und deren Hinterbliebene reichliche Entschädigungen zahlen und dass die Betriebssicherheit auf den Staatsbahnen eine sehr befriedigende ist (seit 1895 ist kein Reisender getödtet, im Jahre 1897 wurde auch kein Reisender verletzt).

III.

Das finanzielle Ergebniss des Betriebes der französischen Staatsbahnen war im Jahre 1898 das folgende:

Bei einem Umfange von 2 813 km betrugen:

die Einnahmen . . .	46 362 662,27 Frcs.
„ Ausgaben . . .	32 523 829,87 „
„ Reineinnahmen .	13 838 832,40 Frcs.

Der Betriebskoeffizient stellte sich auf 70,65 %.

Auf das Kilometer zurückgeführt betrugen

die Einnahmen	16 481,57 Frcs.
„ Ausgaben	11 561,97 „
„ Reineinnahmen . .	4 919,60 Frcs.

Diese Einnahmen sind recht bescheiden, wenn man sie mit denen der grossen Gesellschaften vergleicht, bei denen die kilometrischen Reineinnahmen sich im Jahre 1898 auf etwa den vierfachen Betrag, nämlich 19 489 Frcs. stellten. Ebenso schwankt der Betriebskoeffizient der sechs grossen Gesellschaften im Jahre 1898 zwischen 59,16 % (Westbahn) und 44,83 % (Mittelmeerbahn), gegen etwas über 70 % bei den Staatsbahnen.

Indessen, derartigen Vergleichungen steht das Bedenken entgegen, dass die verglichenen Grössen zu verschiedene sind. Will man sich ein Urtheil über die finanziellen Ergebnisse des Staatsbahnnetzes bilden, so muss man dessen Entwickelung für sich beobachten. Da zeigt sich denn, dass von 1895 (dem Jahr der Reorganisation der Verwaltung) auf 1898 die Reineinnahmen des Staatsbahnnetzes von 10 070 956 Frcs. auf 13 838 833 Frcs., die kilometrischen Reineinnahmen von 3 649 Frcs. auf 4 920 Frcs. gestiegen sind, während der Betriebskoeffizient von 75,87 % auf 70,15 % gesunken ist. Die Vermehrung der Einnahmen belief sich auf 9 %, die der Ausgaben auf 0,78 %, die der Reineinnahmen auf 34,83 %.

Geht man noch weiter zurück, so findet man, dass im ersten Jahre des Staatsbahnbetriebes (1879) die kilometrischen Roheinnahmen 9 500 Frcs., die Reineinnahmen 2 030 Frcs. betrugen. Ein Vergleich des ersten mit dem letzten Jahre ist aber deswegen bedenklich, weil, wie wir gesehen haben, das Staatsbahnnetz durch die Verträge von 1883 völlig umgestaltet ist. Man darf also höchstens bis zum Jahre 1884 zurückgehen, in dem die kilometrischen Roheinnahmen 11 969 Frcs., die Reineinnahmen 2 036 Frcs. betrugen. Von da an sind sie in ziemlich stetigem Fortschritte auf 16 482 Frcs. und 4 920 Frcs. im Jahre 1898, also die ersteren um 37,71 %, die letzteren gar um 141,65 % heraufgegangen. In dem Berichte werden auch hier wieder die Gesammtergebnisse der sechs grossen Gesellschaften in dem-

selben Zeitraum denen der Staatsbahnen gegenübergestellt, und es ergibt sich, dass ihre Roheinnahmen um 0,85 % gefallen, die Reineinnahmen nur um 7 % gestiegen sind. Indessen möchte ich auch dieser Gegenüberstellung kein allzu grosses Gewicht beilegen schon aus dem Grunde, weil in jenem Zeitraum die grossen Gesellschaften ihre Netze durch den Bau zunächst unrentabler Linien in viel grösserem Umfang vermehrt haben, als das bei den Staatsbahnen geschehen ist.

Von grösserer Bedeutung scheint mir die Untersuchung der Frage, in welcher Höhe die grossen Gesellschaften einerseits und die Staatsbahnen andererseits die Staatsfinanzen belasten. Sehr zutreffend bemerkt hier der Bericht, bei dieser Prüfung sei vor allem zu erwägen, dass die grossen Gesellschaften den Staat nicht allein mit den jährlichen Garantiezuschüssen, sondern auch mit den Zinsen und Tilgungsbeträgen der Summen belasteten, die der Staat (und die provinzialen und kommunalen Körperschaften) zum Bau der Privatbahnen zugeschossen habe. Diese Summe, die nicht nur von den französischen, sondern auch von den deutschen Verehrern der französischen Privatbahnen gern mit Stillschweigen übergangen wird, betrug am 1. Januar 1897 nicht weniger als 4 341 554 000 Frcs., wovon 4 182 626 000 Frcs. auf den Staat fallen. Die Gesellschaften haben dagegen 10 437 876 000 Frcs. zu den Herstellungskosten beigetragen, von denen also auf sie 70 %, auf den Staat usw. 30 % kommen. Für Verzinsung und Tilgung (zusammen mit 4,5 %) dieser, wohl zutreffend als Staatseisenbahnkapitalschuld zu bezeichnenden Summe hat der Staat, also die Steuerzahler, jährlich 188 218 170 Frcs., oder für das Kilometer der sechs grossen Gesellschaften durchschnittlich 5 693 Frcs. jährlich zu zahlen. Der Betrag der im Jahre 1897 an vier grosse Gesellschaften noch zu zahlenden Garantiezuschüsse mit 22 228 000 Frcs. ist im Vergleich mit jener Zins- und Tilgungslast ein recht mässiger. Zählt man diese 22 228 000 Frcs. zu, so stellt sich die jährliche kilometrische Belastung des Staates zu Gunsten der grossen Gesellschaften auf 6 365 Frcs. Selbstverständlich ist auch diese Belastung bei den einzelnen Gesellschaften eine verschiedene. Sie betrug im Jahre 1897 bei der

Nordbahn	981 Frcs.	Ostbahn	7 893 Frcs.
Mittelmeerbahn . .	5 006 „	Westbahn	8 504 „
Südbahn	7 373 „	Orléansbahn . . .	7 767 „

Bei den Staatsbahnen bilden die Belastung die Zinsen und Tilgungsbeträge des Anlagekapitals, abzüglich der Reineinnahmen aus dem Betrieb. Auf wie hoch sich das Anlagekapital der Staatsbahnen stellt, darüber gehen die Ansichten der Franzosen sehr weit auseinander, und diese Frage ist natürlich bei Berechnung jener Beträge eine ungemein wichtige. In dem Bericht Bourrat's wird das Gesammtanlagekapital am 1. Januar 1897 auf 653 004 000 Frcs. angegeben. Die Verzinsung und Tilgung dieses Anlagekapitals mit 4,5 % beläuft sich auf 29 385 000 Francs. Zieht man hiervon die Reinerträge von 12 255 300 Frcs. ab, so bleibt eine jährliche Belastung von 17 129 880 Frcs., oder 6 437 Frcs. für das Kilometer. Zählt man hierzu noch den von den Staatsbahnen der Oléansbahn alljährlich zu zahlenden Zuschuss von 2 200 000 Frcs., so steigt die Gesammtbelastung auf 19 329 880 Frcs., oder auf 7 264 Frcs. für das Kilometer.

Aus einer anderen, m. E. allerdings etwas willkürlich zusammengestellten Tabelle folgert unser Bericht weiter, dass die kilometrische finanzielle Belastung des Staates durch die Staatsbahnen seit 1885 sich um 13,38 %, bei den grossen Gesellschaften dagegen nur um 5,48 % vermindert hat.

Jedenfalls ergibt die vorstehende Berechnung, deren Richtigkeit sich allerdings einer Nachprüfung entzieht, dass das Staatsbahnnetz im Jahre 1897 den Staat finanziell nicht so hoch belastet hat, wie vier der grossen Gesellschaftsnetze. Nur bei zweien, der Nord- und der Mittelmeerbahn stellt sich dieses Verhältniss günstiger. „Und doch“, so bemerkt der Bericht, „übersteigt die durchschnittliche kilometrische Roheinnahme der grossen Gesellschaften 39 000 Frcs., während sie bei dem bescheidenen Staatsbahnnetze noch nicht einmal 16 500 Frcs. erreicht.“

„Mag man das Staatsbahnnetz,“ so heisst es weiter, „von seiner administrativen, seiner technischen, seiner verkehrspolitischen, seiner finanziellen Seite betrachten, so kann man es immer nur beglückwünschen. Wir sehen in ihm eine Verwaltung, die, obgleich sie mit durchaus ungenügenden Mitteln zur Entfaltung einer umfassenden Thätigkeit ausgestattet ist, niemals unterlassen hat, entschlossen auf dem Wege des Fortschrittes zu wandeln, während sie sich gleichzeitig mit der peinlichsten Sorgfalt die Schonung der Staatsfinanzen zur Pflicht machte.“

IV.

Soweit der Bericht Bourrat's, von dessen näherer kritischer Würdigung ich so lange absehe, bis auch die Gegner des Verfassers zu Worte gekommen sind. Soweit die gegnerische französische Presse sich mit den Staatsbahnen beschäftigt, geschieht dies hauptsächlich in dem Sinne, dass ihre wirthschaftlichen und betrieblichen Leistungen anerkannt werden, wogegen man mit ihren finanziellen Erträgen nicht zufrieden ist und es für gänzlich ungerechtfertigt erklärt, die Staatsbahnen den grossen Privatbahnen als Muster vorzuhalten. Bezeichnend war mir, dass der berühmte Leroy-Beaulieu in einer Reihe von Aufsätzen seines „Economiste“, in denen er dem Erwerb der grossen Privatbahnen durch den Staat entgegentritt, den von ihm sonst nur verhätschelten Privatbahnen Frankreichs zwar eine Reihe recht schwerwiegender Vorwürfe macht, gleichwohl sich aber gegen den Staatsbahnbetrieb ausspricht, weil Frankreich — nicht etwa mit seinen Staatsbahnen — sondern mit seiner Staatspost die kläglichsten Erfahrungen gemacht habe. Die französische Postverwaltung wird in heftigen Worten als eine geradezu jammervolle verurtheilt und deswegen davor gewarnt, dem Staate auch noch andere ähnliche Aufgaben zu stellen. Ferner wird immer wieder den Ankaufsplänen entgegengehalten, dass ja doch nach etwa 60 Jahren die grossen Bahnen dem Staate unentgeltlich zufielen. Wie weit dieser Einwand finanziell berechtigt ist, will ich heute nicht untersuchen, dagegen nur auf den eigenthümlichen Widerspruch aufmerksam machen, in dem sich hier die Gegner des Staatsbahnbetriebes bewegen. Zur Zeit des Heimfalls soll doch der Staat die Verwaltung seines Eigenthums, das heisst den Betrieb aller Bahnen übernehmen? Wird er dazu nach 60 Jahren fähiger sein, als heute? Oder sollten die Gegner der Staatsbahnen in Frankreich sich nicht schon jetzt im stillen sagen, dass vermuthlich, wenn die französische Eisenbahnpolitik auf dem bisherigen Wege weiter fortschreitet, im Jahre 1960 längst die Mittel gefunden sein werden, den Staat auch weiterhin den verbündeten Eisenbahngesellschaften dienstbar zu erhalten? v. d. L.

Vorschläge zur Vereinfachung der Güterabfertigung.

Eine Entgegnung. Von Dr. **Reindl** in **München**.

Unter dem vorstehenden Titel hat ein dem praktischen Güterdienste offenbar sehr nahestehender Beamter in Nr. 70 d. Ztg. Jahrg. 1899 eine Reihe von Vorschlägen veröffentlicht, die in der Hauptsache darin gipfeln, das derzeitige, durch die Eisenbahnverkehrsordnung eingeführte Frachtbriefformular und die Frachtkarte durch eine „Güterbegleitkarte“ zu ersetzen.

Es soll nun Aufgabe der nachstehenden Zeilen sein, die Durchführbarkeit dieser Vorschläge zunächst vom Standpunkte

des geltenden deutschen[1]) Frachtrechtes aus näher zu prüfen und zu untersuchen, ob und inwieweit sich diese „Güterbegleitkarte“ dem derzeitigen Rechte anpassen oder eine Aenderung des letzteren zur Voraussetzung haben würde.

Bereits in dem den Vorschlägen beigegebenen Schlussworte der Schriftleitung ist hervorgehoben, dass vor allem eine Abänderung des § 52 der V.-O. nöthig wäre, um die vorgeschlagene Vereinigung des Frachtbriefes und der Frachtkarte durchführen zu können. Dieser Aenderung stände nun allerdings vom Standpunkte des Handelsgesetzbuches aus ein gesetzliches Hinderniss nicht im Wege. Indess glaube ich, dass die Einführung der Vorschläge wohl auch noch die Aenderung einer Reihe weiterer Bestimmungen des Handelsgesetzbuches vom 10. Mai 1897 und der Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 bedingen würde; ob aber eine derartige weitgehende Aenderung der derzeitigen gesetzlichen Vorschriften in absehbarer Zeit zu erhoffen ist, möchte ich immerhin in Zweifel ziehen.

1. Nach dem Vorschlage des Herrn Verfassers soll und muss die Güterbegleitkarte in den Händen der Eisenbahn verbleiben; der Empfänger soll nur einen Abschnitt derselben erhalten, welcher folgende Angaben enthält: Nummer der Karte; Versandstation; Anzahl der Stücke; Namen des Absenders; Gewicht der Sendung; Aufgabestempel; Namen des Empfängers; Frankaturvermerk; Stempel der Empfangsstation; Betrag der Fracht. Die Güterbegleitkarte selbst soll er nicht zu sehen bekommen, wenigstens dann nicht, wenn die Güter durch einen amtlichen Rollführer zugeführt werden.

Ich hege nun Bedenken, ob sich dieses Verfahren mit den Bestimmungen in den §§ 433 Abs. 2, 435, 436 H.-G.-B. und in § 64 Abs. 4, § 66 Abs. 1 und 2 und § 67 Abs. 1 der V.-O. in Einklang bringen liesse. Denn in § 433 Abs. 2 und § 64 Abs. 4 a. a. O. ist zur Abgrenzung der Verfügungsrechte des Absenders und Empfängers bestimmt, dass das Verfügungsrecht des ersteren erlöschen und dasjenige des letzteren beginnen solle, wenn nach der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Adressaten übergeben ist. Und in § 435 Abs. 2 und § 66 Abs. 1 und 2 a. a. O. ist sodann dem Frachtführer zur Pflicht gemacht, nach Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung dem Empfänger den Frachtbrief zu übergeben. § 436 und § 67 Abs. 1 a. a. O. endlich schreiben vor, dass der Empfänger durch die Annahme des Gutes und des Frachtbriefes verpflichtet werde, dem Frachtführer nach Maassgabe des Frachtbriefes Zahlung zu leisten. Alle diese Vorschriften haben also zur Voraussetzung, dass der Frachtbrief, nicht blos ein Abschnitt desselben, dem Empfänger zu übergeben ist und dass nur die Uebergabe und Annahme des Frachtbriefes selbst die hiermit verbundenen und dem Inhalte des Frachtbriefes entsprechenden Rechte und Verpflichtungen erzeugt. Nun gehören allerdings die §§ 433, 435 und 436 H.-G.-B. nicht zu denjenigen Vorschriften, welche nach § 471 a. a. O. durch die Eisenbahnverkehrsordnung nicht abgeändert werden können. und es bestände daher kein rechtliches Hinderniss, die derzeitigen mit §§ 433, 435 und 436 übereinstimmenden Vorschriften des § 64 Abs. 4., § 66 Abs. 1 und 2 und § 67 Abs. 1 der V.-O. abzuändern und demnach zu bestimmen, dass nicht der Frachtbrief, sondern nur ein Abschnitt desselben dem Adressaten zu übergeben sei und dass die bisher der Uebergabe und Annahme des Frachtbriefes beigelegten Wirkungen sich künftig an die Uebergabe und Annahme des Frachtbriefabschnittes knüpfen sollen. Ob sich aber eine derartige Aenderung empfehlen würde, scheint mir nicht ganz unzweifelhaft zu sein. Denn es wäre immerhin nicht vollkommen billig, den Empfänger zu verpflichten, nach Maassgabe des Frachtbriefes Zahlung zu leisten, obwohl er den Frachtbrief gar nicht in die Hände bekommt, sondern nur einen Abschnitt desselben, in dem die für seine Zahlungspflicht maassgebenden Angaben und Punkte nicht enthalten sind. Man denke sich beispielsweise nur den Fall, dass die Sendung mit Nachnahme belastet war und die Eisenbahn — was ja nicht selten vorkommt — bei der Auslieferung des Gutes übersehen hat, die Nachnahme einzuziehen. Soll nun der Empfänger die Nachnahme nachträglich zahlen müssen, obwohl er, da auf dem Abschnitte der Güterbegleitkarte die Nachnahme nicht vermerkt war, von der Nachnahmebelastung keine Kenntniss hatte und haben konnte und ihm so die Möglichkeit benommen war, die Annahme der Sendung wegen der Nachnahmebelastung zu verweigern? Auch wäre es ferner dem Empfänger, wenn er nur den lediglich den Betrag der Fracht enthaltenden Abschnitt der Güterbegleitkarte in die Hände bekommt, kaum möglich, die Nachprüfung der Frachtberechnung vorzunehmen und seine etwaigen Ansprüche auf Rückerstattung der zu viel von ihm eingehobenen Frachtbeträge geltend zu machen. Andererseits aber könnte durch eine etwaige Bestimmung der Verkehrsordnung, dass der Empfänger nur nach Maassgabe des Abschnittes der Güterbegleitkarte Zahlung zu leisten habe, das der Eisenbahn nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches zustehende Recht, von dem Empfänger die Nachzahlung der irrthümlich nicht eingehobenen Fracht- und sonstigen Gebühren sowie der Nachnahmen zu verlangen, erheblich beeinträchtigt werden, was aber kaum wünschenswerth erscheinen dürfte.[2])

2. Eine Aenderung des § 77 Abs. 1 Ziffer 2 der V.-O. und, im Hinblick auf § 471 des H.-G.-B, auch eine solche des § 459 Abs. 1 Ziffer 2 des H.-G.-B. selbst würde m. E. wohl auch der Vorschlag bedingen, die in den Frachtbrief (Güterbegleitkarte) aufzunehmende Erklärung des Absenders über das Fehlen oder die Mangelhaftigkeit der Verpackung durch die Worte: „auf Gefahr des Absenders“ zu ersetzen. Es ist zwar richtig, dass die in § 58 Abs. 2 der V.-O. weiter vorgeschriebene gesonderte Erklärung rechtlich nicht erforderlich wäre; ob aber die vorgeschlagene allgemeine Erklärung: „auf Gefahr des Absenders“ die in § 459 Abs. 1 Ziffer 2 des H.-G.-B. und in § 77 Abs. 1 Ziffer 2 der V.-O. vorgeschriebene spezielle Anerkennung des Mangels oder der Mangelhaftigkeit der Verpackung ersetzen könnte und den Zweck, den dieses Anerkenntniss haben soll, rechtlich zum Ausdruck bringen würde, möchte ich nicht ohne weiteres behaupten. Denn die Sendung, die nicht oder nur mangelhaft verpackt ist, wird deshalb wohl noch nicht schlechthin „auf Gefahr

---

[1]) Dass die „Güterbegleitkarte“ blos für die nach der Verkehrsordnung abgefertigten Sendungen, nicht auch für die nach dem Internationalen Uebereinkommen abgefertigten in Verwendung kommen solle, ist zwar nicht ausdrücklich in den Vorschlägen ausgesprochen, aus deren sonstigem Inhalte aber zu entnehmen. Für internationale Sendungen würde die Einführung von einer vorherigen Abänderung des Internationalen Uebereinkommens abhängig sein, was nicht so leicht möglich wäre.

[2]) Anm. d. Schriftl. Wir überzeugen uns, dass das oben geltend gemachte Bedenken gegen den Vorschlag in Nr. 70 d. Ztg. Jahrg. 1899 wegen Einführung einer Güterbegleitkarte insofern durchschlagend ist, als es ohne Aenderung des Handelsgesetzbuches nicht angängig ist, den Abschnitt der Güterbegleitkarte, welcher dem Empfänger ausgehändigt werden soll, so kurz zu fassen, wie es in dem oben bekämpften Vorschlag beabsichtigt ist. Würde man den Abschnitt aber so gestalten, dass er ausser den jetzt vorgeschlagenen Angaben (die amtliche Bezeichnung der den Frachtführer vertretenden Dienststelle; Namen des Empfängers; Ort der Ablieferung; Raum für die Bezeichnung der für eine zoll- oder steueramtliche Behandlung oder polizeiliche Prüfung nöthigen Begleitpapiere; Bestimmung über die Fracht und deren etwaige Vorausbezahlung; endlich Unterschrift des Absenders) noch folgende enthielte: Ort und Tag der Ausstellung, Bezeichnung des Gutes nach Beschaffenheit, Menge und Merkzeichen; Raum für die etwaigen besonderen Vereinbarungen, welche die Beförderungszeit, Entschädigung wegen verspäteter Ablieferung und die Nachnahmen betreffen, so würde dieser Abschnitt alle wesentlichen Bestandtheile des Frachtbriefes, wie sie im § 426 H.-G.-B. aufgeführt sind, enthalten und es wäre das obige Bedenken behoben, ohne dass es nöthig wäre, den weiterhin angedeuteten und u. E. allerdings kaum gangbaren Ausweg zu beschreiten, dass man die §§ 433, 435 und 436 H.-G.-B. durch die Eisenbahnverkehrsordnung auf Grund des § 471 a. a. O. ausschlösse oder beschränkte.

des Absenders“ befördert, der letztere hat vielmehr nur die nach den Umständen des Falles aus dem Mangel oder der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung entsprungenen Gefahren zu tragen. Die vorgeschlagene allgemeine Erklärung „auf Gefahr des Absenders“ dürfte daher die Grenze, innerhalb deren die Eisenbahn nach § 459 Abs. 1 Ziffer 2 des H.-G.-B. ihre Haftung ausschliessen darf, wohl überschreiten und könnte demnach nur auf dem Wege einer Gesetzesänderung zur Einführung gelangen, da § 459, wie bereits bemerkt, zu den nach § 471 H.-G.-B. nicht beliebig durch die Verkehrsordnung abänderbaren Vorschriften gehört. Im übrigen dürfte es nach meiner Meinung doch nicht so unzweifelhaft feststehen, ob die vorgeschlagene allgemeine Erklärung „auf Gefahr des Absenders“ den rechtlichen Zweck, den sie haben soll, genügend zum Ausdruck bringt und ob sie dem Publikum sowie den betheiligten Beamten besser als die derzeit vorgeschriebene Erklärung verständlich ist.[3])

Ob die nach § 459 Abs. 1 Ziffern 1, 2, 3 und 6 H.-G.-B. sowie nach § 77 Abs. 1 Ziffern 1, 2, 3 und 6 V.-O. in den Frachtbrief aufzunehmenden Erklärungen des Absenders über Beförderung in einem offenen Wagen, Mangel und Mangelhaftigkeit der Verpackung, Selbstverladung und Beigabe einer Begleitung in die Güterbegleitkarte selbst oder auf den Abschnitt derselben zu setzen seien, habe ich aus den Vorschlägen und dem Formulare der Begleitkarte nicht entnehmen können. Es würde sich aber jedenfalls empfehlen, sie nicht in die Begleitkarte selbst, sondern auf den Abschnitt zu setzen, da sonst ihr Zweck leicht vereitelt werden könnte, weil der Empfänger die Begleitkarte nicht ausgeliefert erhält und deshalb mangels Kenntniss dieser Vereinbarungen sich dieselben nicht entgegen halten zu lassen brauchte.[4])

3. Mit der Vorschrift in § 455 Abs. 1 H.-G.-B. und in § 54 Abs. 5 V.-O. kaum vereinbar dürfte ferner der Vorschlag sein, dass dem Absender ein Duplikat der Güterbegleitkarte nicht ertheilt, ihm dagegen auf sein Verlangen eine „Einlieferungsbescheinigung“ auf einem von ihm vorzulegenden Formulare ausgestellt werden solle. Denn § 455 Abs. 1 a. a. O. und § 54 Abs. 5 a. a. O. schreiben ausdrücklich vor, dass die Eisenbahn verpflichtet ist, auf Verlangen des Absenders den Empfang des Gutes unter Angabe des Tages, an welchem es zur Beförderung angenommen worden ist, auf einem Duplikate des Frachtbriefes zu bescheinigen und § 455 Abs. 2 und § 64 Abs. 2 a. a. O. legen diesem Duplikate die Wirkung bei, dass ohne dessen Vorlegung der Absender das ihm nach § 433 und § 64 Abs. 1 a. a. O. zustehende Verfügungsrecht nicht mehr ausüben könne.

Da aber § 455 H.-G.-B. nach § 471 nicht durch die Verkehrsordnung abgeändert werden kann, wäre der Vorschlag, das Frachtbriefduplikat ganz zu beseitigen und nur durch eine Einlieferungsbescheinigung zu ersetzen, wohl kaum ohne Aenderung des § 455 oder des § 471 des H.-G.-B. durchführbar. Uebrigens scheint mir ein dringliches Bedürfniss für Beseitigung des Frachtbriefduplikates nicht gegeben. Für die Beseitigung spricht doch nur der von dem Herrn Verfasser der Vorschläge angeführte nicht allzu schwerwiegende Grund, dass dieses Papier störend bei der Empfangsstation wirke, da wegen seiner Aehnlichkeit mit dem Originalpapiere nicht immer zu vermeiden sei, dass auf Grund des Duplikates die Ausfolgung der Güter erfolge, ohne dass die Sendung eingelöst ist.

4. Nach dem Inhalt der den Vorschlägen als Muster beigegebenen Güterbegleitkarte soll die Nachnahme vom Absender auch zu Gunsten eines Dritten auf das Gut gelegt und die Eisenbahn demnach verpflichtet werden können, die Nachnahme dem Dritten direkt auszuzahlen.

Dieser Vorschlag würde wohl eine Aenderung des § 62 Abs. 4 der V.-O., wonach die Eisenbahn, sobald die Nachnahme vom Empfänger entrichtet ist, zur Auszahlung derselben an den Absender verpflichtet ist, zur Folge haben müssen. Einer solchen Aenderung stände nun allerdings rechtlich kein Hinderniss entgegen; ich möchte aber doch das Bedenken nicht unterdrücken, ob es im Interesse der Eisenbahn gelegen wäre, eine derartige, die ohnehin schwierige Frage nach der rechtlichen Natur des Nachnahmevertrages nur noch verwickelter gestaltende Aenderung vorzunehmen.[5]) Zudem würde meines Erachtens nicht selten eine Erschwerung in der Güterabfertigung eintreten, wenn die Eisenbahn vor Auszahlung der Nachnahme erst eine peinliche Prüfung darüber, wer zur Erhebung der Nachnahme berechtigt ist, vornehmen müsste.

5. Vom Standpunkte des geltenden Frachtrechtes aus scheint mir auch der Vorschlag nicht ganz unbedenklich, dass dem Absender bei leicht verderblichen Gütern gestattet werden solle, auf dem Abschnitte der Güterbegleitkarte im voraus über das Gut zu verfügen, falls die Annahme verweigert oder die Abnahme nicht rechtzeitig bewirkt werden sollte. Eine solche im voraus ertheilte Anweisung dürfte m. E. nur dann zulässig sein, wenn sie keine der in § 64 Abs. 1 der V.-O. und § 433 Abs. 1 H.-G.-B. bezeichneten Arten von Verfügungen enthalten würde, weil diese Verfügungen auch im Falle der Annahmeverweigerung nur unter den in § 64 Abs. 2 und 6 V.-O. und in § 455 Abs. 2 H.-G.-B. vorgesehenen Voraussetzungen und Formen gestattet sind.[6]) Jedenfalls aber dürfte es kaum zu empfehlen sein, dass diese im voraus zuzulassenden Anweisungen auf die Rückseite des Frachtbriefabschnittes gesetzt würden, da der Frachtbriefabschnitt möglicherweise dem etwa bezeichneten anderweitigen Empfänger auszuliefern und dadurch der Eisenbahn jedes Beweismittel über die für den Fall der Annahmeverweigerung ertheilte Verfügung aus der Hand genommen wäre. Im übrigen scheint mir ein erhebliches praktisches Bedürfniss dafür, dass derartige Verfügungen schon im voraus ertheilt werden können, nicht vorzuliegen. Ich habe wenigstens in langjähriger Praxis die Erfahrung gemacht, dass die Absender, und zwar auch die Absender leicht verderblicher Güter, auf die Unbestellbarkeitsanzeigen hin meist nur schwer dazu zu bewegen sind, eine ausführbare Verfügung über das Gut zu ertheilen und möchte daher bezweifeln, ob die Absender verderblicher Güter von der Möglichkeit, schon im voraus für den Unanbringlichkeitsfall Verfügung zu treffen, ergiebigen Gebrauch machen würden. Sodann aber kann die Eisenbahn bei derartigen Gütern, wenn nöthig, ohne weiteres zur Veräusserung schreiten und dadurch weiteren Schaden vom Absender abwenden.

Dies wären die hauptsächlichsten, nach meiner Meinung vom Standpunkte grundlegender frachtrechtlicher Bestimmungen aus gegen die Einführung der vorgeschlagenen „Güterbegleitkarte“ zu erhebenden Bedenken. Inwieweit die gemachten Vorschläge vom Standpunkte der praktischen Ausführung eine Vereinfachung des bisherigen Verfahrens ohne Gefährdung der Interessen der Eisenbahnen herbeizuführen geeignet wären, möchte ich, da sie nur in knappem Auszuge veröffentlicht sind, an dieser Stelle nicht entscheiden. Einige Bedenken mögen mir jedoch auch in dieser Richtung gestattet sein.

a) Vor allem dürfte nämlich zu erwägen sein, ob es ein erstrebenswerther Zustand wäre, wenn bei den der Verkehrs-

---

[3]) Anm. d. Schriftl. Der Vorschlag, die Erklärung zu §§ 58 und 77 der V.-O. zu vereinfachen, ist u. E. sehr zweckmässig. Allerdings entspricht der vorgeschlagene Wortlaut „auf Gefahr des Absenders“ nicht dem § 459 Ziffer 2 des H.-G.-B. Es müsste statt dessen heissen: „unverpackt!“ oder „mangelhaft verpackt!“ Natürlich müsste § 77 V.-O. entsprechend abgeändert werden.

[4]) R.-O.-H.-G. Bd. 8 S. 197.

[5]) Es würde sich, da in diesem Falle ein Vertrag zu Gunsten eines Dritten (§ 328 des B. G.-B.) vorliegen würde, sofort beispielsweise die Frage erheben, ob und inwieweit der Absender die Nachnahme ganz oder theilweise zurückziehen oder an Stelle des ursprünglichen Dritten einen anderen Empfangsberechtigten setzen könnte.

[6]) Vergl. Eger, Komm. z. Int. Ueb. S. 434; Rosenthal, Int. Ueb. S. 163; Gerstner, Komm. S. 258 a. E.; dagegen, aber mit Unrecht, § 53 Ziffer 1 (vorletzter Satz) der allgem. Abfertigungsvorschriften.

ordnung und den dem Internationalen Uebereinkommen unterliegenden Sendungen eine gänzlich verschiedene Abfertigungsweise Platz greifen würde; denn für den internationalen Verkehr müsste wohl auf absehbare Zeit die bisherige Abfertigungsweise mittelst Frachtkarte bestehen bleiben und damit auch all' das, dessen Fortfall durch die vorgeschlagene Vereinigung von Frachtbrief und Frachtkarte zu einer „Güterbegleitkarte" erreicht werden könnte, dass aber bei einer je nach dem Reglement, dem die einzelnen Sendungen unterliegen, verschiedenartigen Abfertigungsweise leicht Verwirrungen entstehen könnten, dürfte kaum in Abrede gestellt werden können.

b) Sodann dürften nach dem vorgeschlagenen Verfahren in dem Falle, dass die Güterbegleitkarte unterwegs von dem Gute getrennt wird oder gänzlich in Verlust geräth, die Erhebungen darüber, für wen das Gut bestimmt ist und welcher Betrag auf ihm lastet, wohl wesentlich erschwert werden. Derzeit kann nämlich, wenn auf Grund der Bezettelung die Versandstation bekannt ist, durch Anfrage bei dieser, die ja den Abklatsch der Frachtkarte besitzt, leicht der Empfänger und der Betrag der auf dem Gute haftenden Fracht und Nachnahmen ermittelt werden. Ob dieses auch künftig so leicht der Fall wäre, erscheint mir immerhin fraglich, da ja das vorgeschlagene „Ausgangsbuch" den Namen des Empfängers und den Betrag der Fracht und der sonstigen Gebühren nicht enthalten und das Nachnahmebuch ganz in Wegfall kommen soll.[7])

c) Zweifelhaft erscheint mir ferner, ob durch das bezüglich der Auszahlung der Nachnahmen vorgeschlagene Verfahren eine wesentliche Vereinfachung und insbesondere eine raschere Auszahlung der Nachnahmen erzielt würde. Ich kann mich nicht des Gedankens erwehren, dass es einfacher ist und rascher zum Ziele führt, wenn, wie bisher, die Empfangsstation die mit der Bestätigung der Einzahlung versehenen Nachnahmebegleitscheine direkt an die Versandstation zurückschickt oder wenn letztere, falls ihr bei Nachnahmen bis zu einer bestimmten Höhe innerhalb einer kurz bemessenen Frist keine anderweitige Nachricht zugeht, die Auszahlung ohne weiteres bewirken darf, (Zus.-Best. II (3) zu § 62 der V.-O.) als wenn — wie der Herr Verfasser vorschlägt — die Empfangsstation erst alle zehn Tage stationsweise geordnete Verzeichnisse über die eingezahlten Nachnahmen anfertigen, diese der Kontrolstelle einliefern, von ihr auf Grund der Begleitkarten prüfen und dann als Zahlungsanweisung an die verschiedenen Versandstationen verschicken lassen muss und als wenn dann, falls Versand- und Empfangsstation verschiedenen Verwaltungen angehören, die Versandstation die ihr von der Kontrole der Empfangsverwaltung zugesandten Zahlungsanweisungen wieder an ihre eigene vorgesetzte Kontrole abzuliefern und letztere die Zahlungsanweisung wieder an die erstere Kontrole zurückzuschicken hat, um von ihr im Abrechnungswege die gezahlten Beträge erstattet zu erhalten.

d) Eine Prüfung ferner darüber, ob ihr alle ihr gebührenden Frachtbeträge durch die Kontrole der Empfangsbahn auch wirklich gutgebracht und ob die Beträge über den richtigen Weg verrechnet worden sind, dürfte der Kontrole der Versandverwaltung bei dem vorgeschlagenen Verfahren wohl nur schwer möglich sein, namentlich dann, wenn die Güterbegleitkarte verloren gegangen ist und wenn die Empfangsstation aus irgend einem Grunde die eingehobene Fracht nicht verrechnet hat. Ob aber die Eisenbahnverwaltungen — bei allem Vertrauen in die Zuverlässigkeit ihrer Beamten — auf eine derartige Prüfung verzichten können, scheint mir wohl fraglich.

e) Was bezüglich des „Nachforschungsdienstes" vorgeschlagen wird, ist ohne Zweifel sehr beachtenswerth und der hierbei ausgesprochene oberste Grundsatz, dass alle überzähligen Güter auf Grund der Bezettelung sofort mit Begleitschein an die Bestimmungsstation weitergesandt werden müssen und dass ebenso die von den Gütern getrennten Begleitpapiere an die Empfangsstation weiter zu schicken sind, stimmt mit der in dem Anhang III Ziffer 3 und 7 zum Vereinsübereinkommen niedergelegten Auffassung vollkommen überein. Auch der Gedanke der Centralisirung des Nachforschungswesens ist nur zu begrüssen und er ist auch bei einer Reihe grösserer Bahnen, z. B. auch bei den bayerischen Staatsbahnen, insoweit schon durchgeführt, als alle Meldungen über fehlende und überzählige Güter an eine Stelle (in Bayern an das Reklamationsbüro) eingesandt werden müssen, von der dann die etwa mögliche Ausgleichung auf Grund der eingelaufenen Abgangs- und Ueberschussmeldungen direkt veranlasst wird.[8])

Wenn nun in den vorstehenden Ausführungen verschiedenen, gegen die in Nr. 70 Jahrg. 1899 d. Ztg. gemachten Vorschläge sprechenden Bedenken Ausdruck verliehen ist, so wollte damit keineswegs dem Verdienste des Herrn Verfassers, die Frage angeregt und zu ihrer Lösung beachtenswerthe praktische Vorschläge gebracht zu haben, die gebührende Anerkennung versagt oder gar der Anschauung das Wort geredet werden, dass „alles beim Alten zu belassen" und jedes Streben nach Vereinfachung der derzeitigen Abfertigungsweise aufzugeben sei; diese Bedenken sind vielmehr nur vorgetragen in der wohl auch von dem Herrn Verfasser der Vorschläge als berechtigt anerkannten Ueberzeugung, dass eine Frage von so hervorragender praktischer Bedeutung nicht auf einen Wurf gelöst werden und dass in solchen Fragen das wirklich Brauchbare nur das Endergebniss der für und wider vorgebrachten Gründe und Erwägungen sein könne.

Schlusswort der Schriftleitung.

Wir glauben dem allgemeinen Interesse zu entsprechen, wenn wir die vorstehenden Bedenken, welche von einem gleichzeitig juristisch und verkehrstechnisch gebildeten anerkannten Sachverständigen herrühren, ebenso der Oeffentlichkeit übergeben, wie s. Zt. die „Vorschläge zur Vereinfachung der Güterabfertigung", gegen die sie gerichtet sind. Der Weg, der zu einer Vereinfachung der Güterabfertigung, wie wir annehmen, doch noch einmal führen wird, ist — wie obige Bedenken von neuem zeigen — mühsam und langwierig, aber jeder Schritt, der auf ihm gethan wird, ist dankbar zu begrüssen und nichts scheint uns zur Erreichung des Zieles zweckdienlicher, als eine vorurtheilsfreie Erörterung des Für und Wider in dieser schwierigen Frage. Die Vorschläge von C. St. in Nr. 70 Jahrg. 1899 d. Ztg. haben übrigens in der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung" Nr. 30 Jahrg. 1899 ebenfalls eine Anfechtung erfahren, die in Nr. 32 der genannten Zeitung von C. St. selbst widerlegt sind.

[7]) Anm. d. Schriftl.: Durch das in den „Vorschlägen" zu Punkt II vorgeschlagene Verfahren, betr. die Beklebung der Güter und durch die Vorschriften in § 58 Ziffer 4 und 5 der V.-O. wird u. E. wohl die Besorgniss, dass bei Verlust oder Trennung der Güterbegleitkarte vom Gute dieses unanbringlich werden könnte, sehr gemildert. Im übrigen wird natürlich die Versandstation aus der Güterbegleitkarte vor Abgang der Sendung die nöthigen Eintragungen in die Versandrechnung zu machen haben, welche eine Nachforschung bei Verlust der Karte ermöglichen.

[8]) Anm. d. Schriftl. Vergl. hierüber die Vorschläge von G. Muschweck in dem Aufsatze „Ueber die fehlenden und überzähligen Güter" in Nr. 3 S. 35 d. Ztg.

Kanalfracht und Eisenbahnstaffeltarif.

Der Rhein-Elbekanal befindet sich in mancher Beziehung in einer eigenthümlichen Lage, indem selbst seine grössten Vorzüge von seinen Gegnern in anderer Richtung als Nachtheile bezeichnet werden. So z. B. wird die für die Leistungsfähigkeit und Zweckmässigkeit der Anlage sprechende Wahrscheinlichkeit, dass dem Kanal ein starker Verkehr zufallen und er sich daher aus eigenen Mitteln unterhalten und verzinsen wird, dazu benutzt, um auszuführen, dass gerade ein starker Verkehr schädlich wirke, weil er den Eisenbahnen Transportgüter und Einnahmen entziehe. Die Thatsache, dass ein lebhafter Wasserverkehr in allen bisher beobachteten Fällen eine rege Entfaltung der Eisenbahnthätigkeit nicht nur nicht gehindert, sondern im Gegentheil gefördert hat, bleibt dabei unbeachtet. Aehnlich verhält es sich mit dem Umstande, dass der Rhein-Elbekanal, namentlich auf weite Entfernung hin, Getreide im Binnenverkehr von Ost- nach Westdeutschland viel billiger befördern wird, als solches auf den Eisenbahnen zu den Sätzen der früheren Staffeltarife geschah: die Beseitigung der letzteren aber ist noch kürzlich von konservativ-agrarischer Seite mit der Bemerkung lebhaft beklagt worden, dass die Aufhebung des Identitätsnachweises dafür nur ein schwacher Ersatz sei. Der Transport auf dem Rhein-Elbekanal, insbesondere auf dessen östlichem Theilstück, dem Mittellandkanal, bietet nun die gleichen, ja sogar noch erheblich grössere Vortheile als die Beförderung nach den früheren Staffeltarifen, sodass es aus sachlichen Gründen nicht erklärlich ist, weshalb landwirthschaftliche Kreise selbst diesen Nutzen des Kanals für die Landwirthschaft nicht gelten lassen wollen. Die ostelbischen Landwirthe — heisst es im Gegensatze zu der oben erwähnten Aeusserung von der gleichen Seite — seien genügend darüber aufgeklärt, dass sie bei den gegenwärtigen Preisverhältnissen auf ost- und westelbischen Märkten keinen Nutzen von der Binnenwasserstrasse haben würden. Die Küstenprovinzen führten zur See aus, während Posen und Schlesien für den Ueberschuss ihrer landwirthschaftlichen Erzeugnisse in Berlin und dem Industriestaate Sachsen ihre natürlichen Absatzgebiete hätten. Nur mit Verbesserungen der Verkehrswege nach diesen Absatzgebieten hin sei der ostelbischen Landwirthschaft und Industrie gedient.

Die Ansichten über die Nützlichkeit der freieren Staffeltarife sind daher in konservativ-agrarischen Kreisen anscheinend getheilt, oder man will die guten Eigenschaften des Kanals als wesentlich nicht anerkennen. Wenn die neue Kanalvorlage den Plan zum Umbau des Bromberger Kanals und der Verbesserung der Schiffbarkeit der Netze und Warthe enthält, so werden 400 t-Schiffe von der Weichsel nach Berlin, nach der Elbe und nach dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet gelangen können. Damit würde also für West- und Ostpreussen sowie für die Provinz Posen der Getreidemarkt Berlin mit grossen Schiffen billig erreicht werden können, viel billiger als mit dem früheren Getreidestaffeltarif. Nach diesem sowohl wie nach dem jetzt bestehenden Ausnahmetarif beträgt z. B. die Fracht von Bromberg nach Berlin bei 333 km Entfernung 13,90 *M.* für 1 t, während die Schiffsfracht bei 459 km Fahrtlänge demnächst auf etwa 5 *M.* zu schätzen sein wird. Darüber hinaus aber gestattet der Wasserweg den östlichen Landeserzeugnissen, noch weiter nach Westen vorzudringen. Nach der der Kanalvorlage beigegebenen Sympher'schen wirthschaftlichen Denkschrift wird die heutige Getreidefracht, selbst wenn nur der Umbau des Bromberger Kanals, nicht aber der der Netze erfolgen würde, von Bromberg nach Herne im Ruhrgebiet von rund 38 *M.* für die Tonne auf rund 14 *M.* für die Tonne beim Kanaltransport herabgesetzt werden. Dieser Betrag ermässigt sich bei vollständigem Ausbau der Netze auf 11—12 *M.* für die Tonne. Nach dem früheren Getreidestaffeltarif würden 23,70 *M.* für die Tonne, also rund 12 *M.* mehr zu zahlen gewesen sein. Eine so gewaltige Verminderung der Transportkosten wird zweifellos bewirken, dass der mit der Aufhebung der Staffeltarife und des Identitätsnachweises unwirthschaftlich gewordene Versand von Getreide nach Westdeutschland wieder aufgenommen wird, selbst wenn der von der „Deutschen Agrarcorrespondenz" angegebene Preisunterschied zwischen der östlichen Zone 1 und der westlichen Zone 3 sich heute nur auf 12 *M.* für eine Tonne Brotgetreide beziffert. Die in der Nähe der grossen durchgehenden Wasserstrassen belegenen Gebiete werden also den Vortheil haben, dass ihnen demnächst zwei Absatzgebiete statt eines zur Verfügung stehen: das Ausland über See und das Ruhrgebiet über den Mittellandkanal. Besonders gilt dies für die Beförderung von Roggen, welcher auch schon jetzt, wenn auch auf Umwegen, von den Ostprovinzen nach Westdeutschland geht. Auf jeden Fall aber wird die billige Wasserstrasse dem Absatz der Kartoffeln sehr zu gute kommen. Schon jetzt (1898) empfängt das Ruhrgebiet von Ost- und Westpreussen sowie von Posen 5000 t Kartoffeln auf dem direkten Eisenbahnwege, den gemischten Eisenbahnwasserweg nicht eingerechnet. Der Eisenbahnfrachtsatz Bromberg-Herne beträgt für Kartoffeln nach einem besonders billigen Ausnahmetarif 15 *M.* für die Tonne, welcher sich — den Umbau des Bromberger Kanals und der Netze vorausgesetzt — auf weniger als 10 *M.* für die Tonne beim Schiffstransport ermässigen würde. Rückladungen können u. a. sogar noch billiger werden. Da das Ruhrgebiet 1898 im ganzen 242000 t Kartoffeln aus anderen Verkehrsgebieten bezogen hat und sichtlich steigenden Bedarf aufweist, so eröffnet sich für die östliche deutsche Landwirthschaft die Aussicht auf Erweiterung eines gewinnbringenden grossen Absatzgebietes. Wenn nun trotz dieser unzweifelhaft richtig dargestellten Verhältnisse der Nutzen des Kanals für die Landwirthschaft seitens der Gegner geleugnet wird, so wird von ihnen andererseits der Schaden nachdrücklich betont, den die westliche Landwirthschaft von der als Staffeltarif wirkenden Kanalfracht infolge der östlichen Konkurrenz haben werde. Wohl gemerkt, dieser Schaden könnte aber doch nur dann eintreten, wenn der geleugnete grosse Verkehr ostdeutscher Landwirthschaftserzeugnisse nach dem Westen stattfinden würde.

Nun hat der Transport auf dem Rhein-Elbekanal zwar für die östliche Landwirthschaft einen weit grösseren Nutzen, für die westliche aber einen weit geringeren Nachtheil als die Beförderung nach dem früheren Staffeltarif. Der Kanal führt das Getreide aus dem Osten dorthin, wo es am dringendsten gebraucht wird und wohin es auch heute bereits vom Auslande eingeführt wird, nämlich in das rheinisch-westfälische Industriegebiet. Dieses kann ganz allein den Ueberschuss des Ostens aufnehmen. Das Getreide verbreitet sich aber nicht nach Hessen, Bayern und dem übrigen Süddeutschland, wo der stärkste Widerstand gegen den Getreidestaffeltarif vorhanden war. Dahin würde nur mit einem Umschlag zur Bahn und Eisenbahnfrachten, die nicht nach dem Staffeltarif gebildet sind, zu gelangen sein; dadurch würde bei weiteren Entfernungen jede Gefahr einer Benachtheiligung durch den Kanal ausgeschlossen sein. Der frühere Eisenbahnstaffeltarif wirkte aber direkt bis in jeden kleinen Ort Süddeutschlands und hat dadurch den lebhaften Widerspruch der dortigen Landwirthe hervorgerufen.

Daher bietet der Transport auf dem Rhein-Elbekanal der östlichen Landwirthschaft alle Vortheile, bringt der westlichen aber nicht die Nachtheile der Beförderung nach dem früheren Getreidestaffeltarif. Freunde und Gegner des letzteren können daher unbeschadet ihrer Stellung zu jenem Tarife Anhänger einer Norddeutschland von Osten nach Westen durchziehenden Wasserstrasse sein. („Berl. Corr.")

Nachrichten.

Deutschland.

— Das im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebene „Eisenbahn-Verordnungsblatt" veröffentlicht einen Ministerialerlass vom 5. d. Mts., durch welchen die **„Bestimmungen über die planmässige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten"**, wie sie von den betheiligten deutschen Bundesregierungen vereinbart und von uns in Nr. 69 Jahrg. 1899 d. Ztg. veröffentlicht sind, für den Bereich der vereinigten preussischen und hessischen Staatsbahnen in Kraft gesetzt werden und an die Stelle der „Vorschriften über die planmässige Inanspruchnahme und Ruhe des Eisenbahnbetriebspersonals" vom 24. Dezember 1897 treten.

Die zu den vorstehenden Bestimmungen vom Herrn Minister erlassenen Ausführungsvorschriften werden wir demnächst zur Kenntniss unserer Leser bringen.

— Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte **Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen** im Monat Dezember 1899 ergibt für 69 Bahnen, die schon im Dezember 1898 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 48 060,11 km.

Einnahme	im ganzen ℳ	gegen das Vorjahr ℳ	auf 1 km ℳ	gegen das Vorjahr ℳ	gegen das Vorjahr %
für alle Bahnen im Dezember 1899					
aus dem Personenverkehre	35 157 441	+ 2 193 337	833	+ 34	+ 4,26
aus dem Güterverkehre	88 399 206	— 226 867	2 059	— 48	— 2,28
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende Dezember 1899					
aus dem Personenverkehre	326 206 150	+ 17 949 071	9 139	+ 290	+ 3,28
aus dem Güterverkehre	732 833 225	+ 34 233 464	20 165	+ 497	+ 2,53
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Dezember 1899					
aus dem Personenverkehre	74 669 586	+ 3 877 605	12 166	+ 464	+ 3,97
aus dem Güterverkehre	141 619 837	+ 2 913 417	22 713	+ 58	+ 0,26

— Der **Jahresbericht der Essener Handelskammer** für das Jahr 1899, der mit anerkennenswerther Pünktlichkeit erschienen ist, enthält in Bezug auf die wirthschaftliche Lage des Handelskammerbezirkes, die wie zu erwarten im ganzen durchaus günstig geschildert wird, folgende das **Eisenbahnwesen** betreffende Sätze:

„Auch auf verkehrspolitischem Gebiete sind Maassnahmen zu verzeichnen, die, wie die weitere Ausdehnung der Frachtermässigungen für Schiffsbaumaterial beim Bezuge nach den im Binnenlande belegenen Werften, zur Hebung der einheimischen Gewerbethätigkeit dienen können, wie denn eine weitergehende Ermässigung der Eisenbahnfrachten namentlich für Massengüter eine der stärksten Handhaben bildet, welche der Regierung für die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit unserer Industrie gegenüber der ausländischen Konkurrenz zu Gebote stehen. Verbilligung der Gestehungskosten ist das Ziel, welches gegenüber der zunehmenden Konkurrenz des Auslandes fest im Auge behalten werden muss. Angesichts des Umstandes, dass in technischer Beziehung Inland und Ausland einander ziemlich gleich stehen und eine Reduktion der Arbeitslöhne nur im äussersten Nothfalle in Frage kommen kann, ist dieses Ziel einer Ersparniss an den Gestehungskosten nur durch billigere Beschaffung der Rohprodukte, also durch Herabsetzung der Transportkosten möglich. Möge die Regierung die heutigen Zeiten eines gewaltigen wirthschaftlichen Aufschwunges, die auch den Eisenbahnen hohe Ueberschüsse bringen und sie in den Stand setzen, vorübergehende Frachtausfälle leicht zu überwinden, zu einem Vorgehen in Richtung durchgreifender Tarifermässigungen benutzen, damit unsere Industrie gerüstet ist, wenn die Nothwendigkeit eines starken Exportes wieder an sie herantritt."

Im weiteren Verlauf des Berichtes wird der Mitte Dezember v. J. plötzlich unerwartet eingetretene Wagenmangel erwähnt, der die Zechen und ihre zu Feierschichten genöthigten Arbeiter und nicht minder die kohlenverbrauchenden Gewerbe schwer schädigte. „Die Hauptursache des Wagenmangels, so heisst es weiter, dürfte in dem starken, anhaltenden Frost, der im Dezember einsetzte, zu suchen sein. Immerhin ist es auffallend, dass in anderen Revieren infolge des Frostes ein Wagenmangel nicht hervorgetreten ist."

„Eine ernste Mahnung für die Regierung liegt ferner in den im Dezember d. J. hinsichtlich der Wagengestellung im Ruhrrevier wiederum hervorgetretenen Schwierigkeiten. Diese Schwierigkeiten zeigen deutlich, dass die dankenswerthen und umfassenden Vorkehrungen, welche seitens der Eisenbahnverwaltung ergriffen sind, für die aussergewöhnlichen Anforderungen, wie sie in Zeiten andauernd ungünstiger Witterungsverhältnisse sich geltend machen, nicht ausreichen, und dass die Eisenbahnverwaltung in ihren, auf Verbesserung und Vermehrung der Betriebsmittel und auf Beschleunigung des Wagenumlaufes gerichteten, Bemühungen nicht erlahmen darf.

Die Handelskammer verhehlt sich nicht, dass diese Bemühungen von Jahr zu Jahr mit der weiteren Zunahme des Verkehres auf grössere Schwierigkeiten stossen werden, und dass die Verhältnisse im Ruhrrevier mit Nothwendigkeit auf eine Entlastung der Eisenbahnen vom Massengüterverkehr durch Schaffung einer leistungsfähigen Wasserstrasse hinweisen. Sie hat aus diesem Grunde, in Uebereinstimmung mit ihrer Stellungnahme im vorjährigen Bericht, die Einbringung des Rhein-Weser-Elbekanalprojektes begrüsst und gibt sich der Hoffnung hin, dass dieses Projekt bei der Wiedervorlegung in der kommenden Session des Landtags in erweiterter und mannigfache von gegnerischer Seite geltend gemachte Bedenken beseitigender Form zur Annahme gelangen wird."

Die Steinkohlenförderung des Oberbergamtsbezirks Dortmund hat in den drei ersten Vierteljahren 1899 gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres um mehr als 3 300 000 t (40 957 911 t gegen 37 656 341 t) also um mehr als 8 % zugenommen, dennoch fehlte es zeitweilig an Kohlen und Koks, obgleich die Einfuhr namentlich englischer Kohle gleichfalls um etwa 10 % gestiegen ist, dagegen die Ausfuhr deutscher Steinkohle nach dem Auslande der des Vorjahres fast gleich geblieben, nach den Niederlanden sogar zurückgegangen ist.

Ueber die Lage der Eisen- und Metallindustrie sagt der Bericht:

„Auch in der Eisen- und Metallindustrie war der Geschäftsgang während des ganzen Jahres 1899 ein reger und befriedigender. Die inländische sowohl wie die ausländische Nachfrage hat zugenommen. Insbesondere war es neben den in unserem vorjährigen Berichte bezeichneten Ursachen — grosser Bedarf der Staatseisenbahnen an Oberbau- und rollendem Material, zunehmende Ausdehnung des Kleinbahnnetzes und der elektrischen Industrie — der grosse Bedarf der Staats- und Privatwerften an Schiffsbaumaterial, welcher den Geschäftsgang in günstigem Sinne beeinflusste. In ungünstigem Sinne wirkten der zeitweilige Mangel an Kohle und Koks und die Schwierigkeit der Arbeiterbeschaffung. In der Hauptsache war es die starke Zunahme des inländischen Bedarfs, dem die fast überreichliche Beschäftigung der Werke zu danken ist. Doch berichten auch namhafte Werke unseres Bezirks über Zunahme der Auslandsbestellungen. Vereinzelt wird über ausländische — belgische, schweizerische, amerikanische — Konkurrenz im Inlande berichtet. Wiederum wird auch auf die überaus starke Entwickelung der amerikanischen Eisenindustrie hingewiesen und hervorgehoben, dass von jener Seite für den Fall des Nachlassens der günstigen Konjunktur jenseits des Ozeans der deutschen Eisenindustrie ein starker Wettbewerb im eigenen Lande bereitet werden dürfte."

— Die Unterhandlungen zwischen der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen und den betheiligten preussischen Eisenbahnverwaltungen, betreffend die **Schnellzugverbindung München-Hamburg**, haben, dem „Berl. Act." zufolge, zu dem erfreulichen Ergebniss einer Einigung geführt. Die von der Münchener Handels- und Gewerbekammer seit einer langen Reihe von Jahren angestrebte Verbindung zwischen München und Hamburg auf der kürzesten Linie über Elm-Gemünden ist nunmehr gesichert.

— Die Pläne für den auf preussischem Gebiete belegenen Theil der **Güterbahn von Hamburg nach Wandsbek** sind vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten nach der landespolizeilichen Prüfung festgestellt worden. Dabei hat sich der Minister die Entscheidung darüber vorbehalten, ob bei einer etwaigen Aenderung der Bahnanlagen bei Wandsbek an Stelle der Plankreuzung der Hammerstrasse mit der Güterbahn eine Unter- oder Ueberführung herzustellen ist.

— Dem bayrischen Landtag ist ein **Gesetzentwurf, betreffend die Herstellung von Eisenbahnen lokaler Bedeutung in der Pfalz**, zugegangen. Danach soll die königliche Staatsregierung ermächtigt sein, für den Fall der Herstellung 1. einer schmalspurigen Lokalbahn von Speier nach Geinsheim für ein Bau- und Einrichtungskapital im Maximalbetrage von 980 000 ℳ; 2. einer Lokalbahn von Biebermühle nach Waldfischbach für ein Bau- und Einrichtungskapital im Maximalbetrage von 714 500 ℳ; 3. einer schmalspurigen Lokalbahn von Alsenz nach Obermoschel für ein Bau- und Einrichtungskapital im Maximalbetrage von 258 000 ℳ einen jährlichen Zinsertrag bis zu 4 % vom Tage der Vollendung und Eröffnung jeder einzelnen neuen Bahnlinie bis zum 31. Dezember 1904 zu gewährleisten oder statt dieses Zinserträgnisses einen Ueberschuss der Betriebsrente in einer dem 4 % Zins der festgesetzten Bau- und Einrichtungskapitalien entsprechenden Höhe sicherzustellen. Erforderlichenfalls sind die bezeichneten Kapitalien um die Kosten der Geldaufbringung zu erhöhen. Mit der baulichen Ausführung der genannten Lokalbahnen soll erst dann vorgegangen werden, wenn der für den Bahnbau und dessen Zubehör erforderliche Grund und Boden kosten- und lastenfrei der bauführenden Eisenbahngesellschaft zur Verfügung gestellt ist.

— Am 22. d. Mts. wird die 12 km lange **Nebenbahn Blaufelden-Langenburg** der württembergischen Staatseisenbahnen mit den Stationen Wittenweiler, Raboldshausen, Oberweiler, Gerabronn, Ludwigsruhe und Langenburg für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

— **Die Betriebseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen** im Dezember 1898 betrugen nach vorläufiger Aufstellung 2 928 495 *M.* im Personenverkehr (+ 126 660 *M.* gegen den gleichen Monat 1898), 6 243 211 *M.* im Güterverkehr (+ 77 200 Mark), 1 254 878 *M.* aus sonstigen Quellen (+ 30 571 *M.*), 10 426 584 *M.* im ganzen (+ 234 431 *M.*). Die Jahreseinnahme vom 1. Januar bis 31. Dezember beträgt 39 274 406 *M.* im Personenverkehr (+ 1 878 118 *M.* gegen den gleichen Zeitraum 1898), 76 608 198 *M.* im Güterverkehr (+ 2 163 791 *M.*), 14 426 608 *M.* aus sonstigen Quellen (+ 451 189 *M.*), 130 309 212 *M.* im ganzen (+ 4 493 098 *M.*).

— Der erste Glückliche, der von dem am 14. d. Mts. in Kraft getretenen Gesetz, betreffend die Abänderung des § 316 des Strafgesetzbuches Nutzen zog, war der am 15. d. Mts. wegen **Gefährdung eines Eisenbahntransportes** vor der I. Strafkammer des Landgerichts I zu Berlin stehende Möbelfabrikant Gieseler. Dieser hatte eines Tages eine der jetzt in Berlin auf der Tagesordnung stehenden kleinen Karambolagen mit einem Motorwagen. Es war schon längst als eine mit den thatsächlichen Verhältnissen des Berliner Verkehrs nicht zu vereinbarende Härte empfunden worden, dass bei solchen kleinen Gefährdungen die Schuldigen nur „mit Gefängniss bis zu einem Jahre“ bestraft werden konnten. Durch das Gesetz zur Abänderung des § 316 vom 27. Dezember 1899, welches am 30. Dezember im Reichsgesetzblatt veröffentlicht und demzufolge am 14. d. Mts. in Kraft getreten ist, ist bestimmt worden, dass bei Annahme mildernder Umstände auch „Geldstrafe bis zu 900 *M.*“ zulässig ist. Der Angeklagte zog hieraus als erster den Vortheil, dass er nur zu 30 *M.* Geldstrafe verurtheilt wurde. („Berl. N. N.“)

— Von der Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken wird seit 1. d. Mts. unter dem Titel **„Verkehrs- und Tarifanzeiger der königlichen Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken“** ein besonderer Anzeiger herausgegeben. Derselbe wird Verfügungen und Mittheilungen aus dem Personen- Gepäck-, Güter- und Viehverkehr sowie das Tarifwesen betreffende Bestimmungen enthalten, soweit sie nicht rein eisenbahndienstlicher Natur sind. Der Anzeiger kann für 6 *M.* jährlich bezogen werden. Er wird jede Woche und zwar in der Regel am Donnerstag ausgegeben. Die Ausgabe von Sondernummern bleibt vorbehalten.

In der Einführungsverfügung bemerkt die Eisenbahndirektion, es werde ihr zur Befriedigung gereichen, wenn der „Verkehrs- und Tarifanzeiger“ dazu beitragen werde, die gemeinsamen Interessen der Eisenbahnverwaltung und der Verfrachter zu fördern.

— Der **süddeutschen Eisenbahngesellschaft** wurde von der preussischen Regierung die Genehmigung ertheilt, eine schmalspurige elektrische Bahn von **Wiesbaden nach Kastell** zu erbauen. Diese Erlaubniss bezieht sich allerdings nur auf denjenigen Theil der Bahnstrecke, welcher sich auf preussischem Gebiete befindet, während für den auf hessischem Gebiete befindlichen Theil die Erlaubniss bis jetzt noch nicht erfolgt ist, da wegen der Durchschneidung des Festungsgebietes bei Kastell noch einige Anstände zu beseitigen sind. Sobald hier eine Einigung erzielt ist, wird auch die hessische Regierung die Erlaubniss zum Bau der Bahn ertheilen.

— Von hochgeschätzter Seite erhalten wir folgende Zuschrift:

Akkumulatorenbetrieb auf Strassenbahnen. Zu den Darlegungen auf S. 39 der Zeitung d. V. D. E.-V. möge die Bemerkung gestattet sein, dass dem Betriebe von Strassenbahnwagen mit Akkumulatoren ein Uebelstand anhaftet, der einen solchen Betrieb um so unrationeller erscheinen lässt, je kürzer die zwischen die Ober- oder Unterleitungsstrecken eingeschalteten Akkumulatorenstrecken sind. Um solcher kurzen Zwischenstrecken willen müssen nämlich die Wagen das riesige Gewicht der Akkumulatoren auf den langen Leitungsstrecken mitschleppen, wo sie nicht nur ganz überflüssig sind, sondern sogar als schädlicher, den Stromverbrauch steigernder, die Wagen und Gleise ruinirender Ballast wirken. Die hierdurch erwachsenden grossen Kosten muss in letzter Linie doch das Publikum tragen, ebenso wie das heftige Schlagen der Räder auf den ausgefahrenen Gleisen und die Belästigungen des übrigen Verkehres durch die unaufhörlichen Ausbesserungsarbeiten an letzteren. Es wäre daher wohl der Erwägung werth, ob der rein ästhetische — um nicht zu sagen: eingebildete — Vortheil der Vermeidung von Drähten im Strassenbild wirklich die grossen und sehr fühlbaren Nachtheile aufwiegt, die mit dem Akkumulatorenbetrieb verknüpft sind. Was Berlin im besonderen angeht, so ist es geradezu wunderbar, mit welchem Gleichmuth man Jahrzehnte hindurch die ekelhaften und gesundheitswidrigen Einwirkungen des Kothes der Tausende von Gespannen an den Pferdebahnwagen über sich hat ergehen lassen, während man sich, als die Einführung des elektrischen Betriebes endlich die Erlösung von diesem Uebel nahe rückte, an den paar Leitungsdrähten stiess, die acht Tage, nachdem sie gespannt sind, kein Mensch mehr bemerkt. Wenn man sieht, wie Tausende von Drähten der Fernsprechleitungen die ganze Stadt in wildem Gewirr überziehen, und thatsächlich das Strassenbild viel mehr beeinflussen, als die wenigen und meist regelmässig verlaufenden Drähte der Strassenbahnleitungen, so muss man sich wirklich fragen, ob der Kampf gegen diese Leitungen nicht ein Kampf mit Windmühlenflügeln ist. —Z.—

— Der **bayrische Eisenbahnerverband**, dem hauptsächlich Bedienstete der unteren Stufen und Eisenbahnarbeiter angehören, hatte für solche Mitglieder, die 25 Jahre im Eisenbahndienst zurückgelegt hatten, eine **Ehrenmedaille**, nach Form und Prägung den staatlichen Ehrenzeichen ähnlich, gestiftet. Das bayrische Staatsministerium hat nunmehr dem gesammten unterstellten Personal das Tragen dieser Ehrenmedaillen untersagt, da die Verleihung solcher Ehrenzeichen ein Hoheitsrecht der Krone bildet, die ja auch in Ausübung desselben verdienten Eisenbahnbediensteten selbst staatliche Auszeichnungen in grosser Zahl zu verleihen pflegt. („Münch. Allg. Ztg.“)

— **Personalnachrichten.** Versetzt sind der hessische Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Plagge, bisher in Frankfurt a/M., in den Bezirk der Eisenbahndirektion Cassel, der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Seering, bisher in Cassel, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Köln und der Regierungsbaumeister des Hochbaufaches Erbe, bisher in Oppeln, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Cassel.

Dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Felix Schollwer in Essen a/Ruhr ist die nachgesuchte Entlassung aus dem preussischen Staatsbahndienste ertheilt worden.

Der Eisenbahndirektor Quilling, Verkehrsinspektor bei der Main-Neckarbahn in Darmstadt, ist gestorben.

Oesterreich-Ungarn.

— **Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im November 1899.** In diesem Monate wurden im ganzen 11 372 713 Personen und 11 203 378 t Güter befördert. Die hierfür erzielte Gesammteinnahme betrug 26 447 019 fl., d. i. 1410 fl. für 1 km. Im gleichen Monate 1898 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 9 496 665 Personen und 10 778 153 t Güter 25 840 094 fl., oder 1438 fl. für 1 km, daher ergibt sich für den Monat November 1899 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 1,9 %.

In der Betriebszeit vom 1. Januar bis Ende November 1899 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 133 573 208 Personen und 95 372 306 t Güter, gegen 116 272 016 Personen und 91 466 342 t Güter im Jahre 1898, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1899 auf 265 242 692 fl., im Jahre 1898 auf 259 126 792 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten 11 Monaten des Jahres 1899 18 438 km, im gleichen Zeitraume des Jahres 1898 dagegen 17 651,2 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme der erwähnten Betriebszeit 1899 auf 14 386 fl. für 1 km gegen 14 680 fl. im Jahre 1898, d. i. um 294 fl. ungünstiger, oder, auf das Jahr berechnet, für 1899 auf 15 694 fl., gegen 16 015 fl. im Jahre 1898, d. i. um 321 fl., mithin um 2,0 % ungünstiger.

Eine erheblichere Zunahme des kilometrischen Einnahmeergebnisses in den ersten 11 Monaten 1899 gegen den gleichen Zeitabschnitt 1898 weisen die nachstehenden Hauptbahnen aus:

Leoben-Vordernberger Eisenbahn	16,4 %
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	10,7 „
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	5,6 „
Südbahngesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	5,2 „
Eisenbahn Wien-Aspang	4,7 „
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	3,9 „
österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft (österr. Linien)	1,7 „
Graz-Köflacher Eisenbahn	1,6 „
k. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	1,4 „
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. A	0,7 „
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. B	1,0 „

Eine Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten 11 Monaten 1899 ergibt sich gegen den

gleichen Zeitabschnitt 1898 insbesondere bei nachstehenden Hauptbahnen:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	0,9 %
österr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	1,6 „
österr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	2,3 „
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	2,5 „

— **Rückerstattung der Frachtübergebühren.** Anlässlich der Beschwerden mehrerer Handels- und Gewerbekammern wegen des Vorganges der Bahnen bei Verständigung der Parteien über festgestellte Frachtübergebühren, hat das Eisenbahnministerium die über die Meldung der Parteiübergebühren und deren Auszahlung bestehenden Vorschriften den Staatsbahndirektionen, sowohl als auch allen übrigen österreichischen Eisenbahnverwaltungen in Erinnerung gebracht; überdies wird bei allen Revisionen im Bereiche der Staatseisenbahnen diesem Gegenstande ein ganz besonderes Augenmerk zugewendet, damit den Vorschriften entsprechend die Uebergebührenausweise fallweise an die Stationen hinausgegeben, sodann die Parteien, deren Adressen bekannt sind, unverweilt verständigt, hinsichtlich jener Parteien dagegen, deren Wohnort nicht ermittelt werden kann, die Verzeichnisse der Uebergebühren in den Stationen durch Anschlag verlautbart und auf diese Weise die Anordnungen der Zusatzbestimmungen VIII, Absatz e des § 61 des Betriebsreglements vollinhaltlich erfüllt werden.

Das Eisenbahnministerium hat ausserdem anlässlich einer gleichartigen Eingabe, welche von der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer an die vorsitzende Verwaltung der gemeinschaftlichen österreichisch-ungarischen Direktorenkonferenz gerichtet wurde, die Gelegenheit wahrgenommen, um auf eine erschöpfende Behandlung der Angelegenheit einzuwirken. Die im Schosse der Direktorenkonferenz bereits gepflogenen Berathungen werden voraussichtlich bald zum Abschlusse gelangen.

Die empfangenen Anregungen haben ausserdem dem Eisenbahnministerium Anlass geboten, auf den raschen Vollzug der Ueberprüfung der Frachtgebühren in den Güterkarten sowohl seitens der Empfangsstationen als auch seitens der Kontrolstellen, sowie auf die vollständige Uebertragung der in den Frachtbriefen enthaltenen Adressen der Parteien in die Güterkarten behufs gesicherter Meldung der Uebergebühren und auf die unverzögerte fallweise Ausgabe der Verzeichnisse der Parteiübergebühren und deren beschleunigte Mittheilung an die Bezugsberechtigten im Bereiche der Staatsbahnverwaltung nachdrücklich einzuwirken.

— Die Generaldirektion der **Südbahn** hat vor kurzem die Termine veröffentlicht, in welchen die **Vorrückungen der Beamten in die nächsthöheren Gehaltsstufen** einer Gehaltsklasse regelmässig stattzufinden haben. Diese Termine gelten für Vorrückungen bis zum Höchstgehalte von 1500 fl. und betragen für Beamte mit Hochschulbildung bei Vorrückung

von 800 fl.	auf 900 fl.		1 Jahr,
„ 900 „	„ 1000 „	und	
„ 1000 „	„ 1100 „		1½ Jahre,
„ 1100 „	„ 1200 „		1 „
„ 1200 „	„ 1300 „		2 „
„ 1300 „	„ 1400 „	und	
„ 1400 „	„ 1500 „		2½ „

Beamte mit Mittelschulbildung rücken vor

von 600 fl.	auf 700 fl.	und	
„ 700 „	„ 800 „	in	2 Jahren,
„ 800 „	„ 900 „	„	2½ „
„ 900 „	„ 1000 „	und	
„ 1000 „	„ 1100 „	in	2 „
„ 1100 „	„ 1200 „	„	1 „
„ 1200 „	„ 1300 „	„	2½ „
„ 1300 „	„ 1400 „	und	
„ 1400 „	„ 1500 „	in	3 „

Diese Vorrückungstermine gelten bei anstandsloser Dienstleistung. Bei besonders guter Dienstleistung behält sich die Verwaltung vor, die Vorrückung in kürzerer Frist vorzunehmen. Bei vorgekommenen gröberen Anständen oder bei ungenügender Dienstleistung werden die festgesetzten Vorrückungstermine verlängert, jedoch muss der Ausschluss von der regelmässigen Vorrückung dem betroffenen Beamten unter Angabe der Gründe bekanntgegeben werden. Vorrückungen in die den Betrag von 1500 fl. übersteigenden Gehaltsklassen erfolgen nach dem Ermessen der Verwaltung.

— **Betriebseröffnungen.** In der Zeit vom 1. November 1899 bis 14. d. Mts. sind ausser den bereits in Nr. 1 (Turdossin-Szuchahora) und Nr. 2 (Unterdrauburg-Wöllan, Stryj-Chodorów und Szilágy-Somlyó-Margitta) d. Ztg. mitgetheilten Linien folgende Strecken dem Betriebe übergeben worden:

1. Am 1. November 1899 von der vollspurigen Lokalbahn Körös-Belovár-Verőcze (Virovitica)-Barcs die 10,10 km lange Theilstrecke Belovár-Misulinovac nebst den Flügelbahnen von Misulinovac zum Eduard- (2,73 km) und Josefstollen (4,02 km) mit den Verkehrsstellen Trojstvo und Misulinovac. Die Flügellinien dienen lediglich dem Wagenladungsverkehr der dortigen Industrieanlagen. Die Strecken sind Eigenthum der vormaligen Körös-Belovárer, jetzigen Körös-Belovár-Verőcze-Barcser Lokalbahngesellschaft und werden von der Betriebsleitung der ungarischen Staatsbahnen in Agram (Centrale) verwaltet.

2. Am 6. November 1899 die 9,77 km lange Theilstrecke Eleonorenhain-Wallern i/B. der im Baue begriffenen vollspurigen Lokalbahn Winterberg-Wallern mit den Verkehrsstellen Eleonorenhain und Säumerbrücke. Die Strecke ist Eigenthum der Aktiengesellschaft „Lokalbahn Strakonitz-Winterberg" und schliesst in Wallern an die Lokalbahn Wodnan-Prachatitz-Wallern i/B. an; den Dienst auf derselben besorgt die Staatsbahndirektion Pilsen für Rechnung der Gesellschaft.

3. Am 18. November 1899 die der Staatsbahndirektion in Stanislau unterstellte 112 km lange vollspurige Lokalbahn Delatyn-Kołomea-Stefanówka. Die Strecke zweigt in der Station Delatyn von der Linie Stanislau-Körösmező ab und führt über die Verkehrsstellen Delatyn Stadt, Lanczyn, Sadzawka, Tlumaczyk, Rakowczyk, Kolomea (bereits bestandene Station), Podhajczyki, Gwozdziec, Okno, Horodenka dwór, Horodenka Stadt, Jasienów polny und Babin-Serafince nach Stefanówka.

4. Am 28. November 1899 die 0,5 km lange vollspurige Verbindungsstrecke der ungarischen Staatsbahnen zwischen der Hauptlinie Román-Petre-Pancsova und der Flügellinie Pancsova-Pancsova-Temespart der Pancsova-Petrovoszelloer Lokalbahn. Hierdurch hat die auf der vorgenannten Flügellinie belegene, vordem nur dem Umladeverkehre, jetzt aber dem Gesammtverkehre dienende Station Pancsova-Temespart mit der Hauptlinie eine direkte Verbindung erhalten.

5. Am 7. Dezember die im Betriebe der österreichischen Staatsbahnen stehende, in Starkenbach an die österreichische Nordwestbahn anschliessende 20,22 km lange vollspurige Privatbahn Starkenbach-Rochlitz mit den Verkehrsstellen Starkenbach Stadt, Hrabacov, Sittova-Haje, Privlak-Ponikla, Hradsko, Jablonetz a/I. und Rochlitz.

6. Am 11. Dezember die vollspurige, der Staatsbahndirektion Krakau unterstellte, 16,15 km lange Lokalbahn (Krakau-) Grzegórski Abzweigstelle-Kocmyrzów mit den Verkehrsstellen Grzegórski, Dabie-Piaski, Czyzyny, Bienczyce, Grebalów, Prusy und Kocmyrzów.

7. Am 30. Dezember die vollspurige, der Staatsbahndirektion Olmütz unterstellte 16,42 km lange Staatsbahnstrecke Mähr.-Schildberg-Grulich mit den Verkehrsstellen Herautz, Koflenz, Mähr.-Weisswasser, Mähr.-Karlsdorf, Mähr.-Rothwasser, Nieder-Erlitz und Grulich Stadt. Die Linie schliesst in Station Grulich an die österreichische Staatsbahnlinie Hannsdorf-Wichstadtl-Lichtenau an.

8. Am 2. d. Mts. die vollspurige 36,93 km lange fernere Theilstrecke Katalena-Verőcze der bereits zu 1. genannten Lokalbahn Körös Belovar-Verőcze (Virovitica)-Barcs mit den Verkehrsstellen Klostar, Pitomaca, Vukosavljevica und Spisic-Bukovica. Die Strecke untersteht der Betriebsleitung der ungarischen Staatsbahnen in Agram (Centrale).

9. Am 10. d. Mts. die einer Aktiengesellschaft gehörige, im Betriebe der österreichischen Staatsbahnen stehende 50,4 km lange vollspurige Linie Zeltweg-Wolfsberg mit den Verkehrsstellen Weisskirchen, Eppenstein, Kathal, Obdach, Taxwirth, Reichenfels-St. Peter, St. Leonhard, Wiesenau, Preblau-Sauerbrunn, Twimberg und Frantschach-St. Gertraud. Der Betrieb auf dieser die Staatsbahnstrecken Amstetten-Pontafel und Wolfsberg-Wöllau verbindenden Linie wird von der Staatsbahndirektion Villach geführt.

10. Am 14. d. Mts. die vollspurige, der Staatsbahndirektion Krakau unterstellte, 74,76 km lange Strecke Przeworsk-Rozwadów mit den Verkehrsstellen Gorliczyna (Betriebsausweiche), Tryncza, Grodzisko, Lezajsk, Sarzyna, Letownia, Rudnik und Nisko. Die eröffnete Linie verbindet die Staatsbahnlinie Krakau-Dembica-Jaroslau-Lemberg mit der von letzterer abzweigenden Strecke Dembica-Rozwadów.

— **Die Entwickelung des ungarischen Eisenbahnwesens** war im Jahre 1899 keine vollständig befriedigende. Neue Hauptlinien kamen nicht zu Stande und beschränkte sich die Bauthätigkeit, auch was die Lokalbahnen betrifft, fast ausschliesslich auf Fertigstellung der schon im Jahre 1898 im Bau gestandenen Lokalkahnen. Im übrigen ist in der Entwickelung der Lokalbahnen nach einer allzu raschen und systemlosen Entwickelung eine Zeit des Stillstandes eingetreten. Der ungarische Handelsminister, welcher s. Z. im Abgeordnetenhause (vergl. S. 417 Jahrg. 1899 d. Ztg.) die bisherigen Fehler beim Bau und bei der Finanzirung der Vizinalbahnen offen besprochen hatte,

ist bestrebt, durch zielbewusstes Einwirken die Schwierigkeiten zu beseitigen, welche der weiteren Ausgestaltung des ungarischen Lokalbahnnetzes entgegenstehen, und soll zu diesem Behufe vor allem das Vizinalbahngesetz einer gründlichen Reform unterzogen werden. Die Vorarbeiten hierfür sind getroffen und soll die ausgearbeitete Gesetzvorlage, bevor sie dem Abgeordnetenhause unterbreitet wird, noch der Berathung in einer Enquete unterzogen werden.

Konzessionirt wurden im Jahre 1899 6 Lokalbahnen mit einer Länge von zusammen 267,51 km und einem Baukapital von 8 893 200 fl.

Dem Verkehr wurden im Jahre 1899 14 Lokalbahnen in der Gesammtlänge von etwa 630 km übergeben.

Die Länge der im Jahre 1899 eröffneten Linien ist annähernd jener der im Jahre 1898 dem Betriebe übergebenen Bahnen gleich. Bemerkenswerth ist die im Jahre 1899 erfolgte Eröffnung der landwirthschaftlichen Bahn mit öffentlichem Betrieb von Kovácsháza nach Csaba (55 km). Bei den neueren Eisenbahnprojekten neigt man sich immer mehr der Schmalspur und dem elektrischen Betriebe zu.

Für die Hebung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen ist auch im verflossenen Jahre vieles geschehen. Die zur Ausrüstung der Staatseisenbahnen mit Gesetzartikel XXX 1897 bewilligte Investitionsanleihe wurde im Jahre 1898 nicht in dem für dieses Jahr veranschlagten Betrage ausgenutzt. Deshalb standen für diese Zwecke für das Jahr 1899 weit grössere Beträge zur Verfügung, welche auch entsprechend zur Verwendung kamen. Es waren bestimmt: Für Bau und Einrichtung von Werkstätten 3 232 388 fl., für Anschaffung von Betriebs- und Verkehrsmitteln 9 434 758 fl., für Auswechslung der Holzbrücken durch Eisenbrücken 409 597 fl., für Legung zweiter Gleise, Umgestaltung einzelner Strecken und für Rangirbahnhöfe 2 081 062 fl., für Erweiterung von Bahnhöfen 2 201 688 fl., für kleinere Ergänzungsarbeiten 818 318 fl.

Der Fahrpark der ungarischen Staatsbahnen vermehrte sich 1899 um 78 Lokomotiven, 81 Personenwagen und 2 231 Güterwagen. Von durchgeführten Bahnhoferweiterungen der ungarischen Staatsbahnen sind insbesondere jene in Pressburg, Salgo-Tarjan und Fiume, ferner in Debreczin, Temesvar, Fünfkirchen, Kronstadt sowie in der Umschlagstation Orsova zu erwähnen. Es verdient ferner erwähnt zu werden, dass der Bau des zweiten Gleises in den Strecken Hatvan-Salgo-Tarjan und Kelenföld-Györ im Jahre 1899 der Vollendung nahegerückt ist.

Auch die Privatbahnen haben für die Ausgestaltung der Bahnanlagen und Vermehrung der Betriebsmittel und für ihre Ausrüstung Sorge getragen. Namentlich die Südbahngesellschaft und die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn haben eine verhältnissmässig grössere Anzahl von Güterwagen in Bestellung gebracht. Wenn trotzdem sich in den Herbstmonaten des Jahres 1899 ein Wagenmangel fühlbar machte, so ist die Ursache hauptsächlich in dem Umstand, dass der Güterverkehr grösseren Umfang angenommen hatte, sowie darin zu suchen, dass der infolge grösserer Verkehrsstörungen in Oesterreich entstandene Wagenmangel zum Theile auch die bessere Ausnutzung der Wagen der ungarischen Eisenbahnen ungünstig beeinflusst hatte.

— **Güterverkehr auf den ungarischen Staatsbahnen.** Im Jahre 1899 wurden auf den ungarischen Staatsbahnen und auf den von diesen verwalteten Eisenbahnen 2 255 050 Wagenladungen (gegen das Vorjahr um 34 211 = 1,5 % mehr) zur Aufgabe gebracht und zwar 216 859 (+ 21 006) Wagenladungen Getreide, 81 118 (+ 4 151) Wagenladungen Mehl, 269 564 (+ 158) Wagenladungen Kohle, 45 935 (+ 2 355) Wagenladungen Erze, 261 970 (+ 3 544) Wagenladungen Holz, 110 456 (+ 9 156) Wagenladungen lebende Thiere, 113 470 (+ 12 647) Wagenladungen Zuckerrüben und 537 615 (+ 21 926) Wagenladungen Stückgüter.

Vereinsausland.

— **Einsturz des Mont-Credotunnels bei Genf.** Zu dem bereits in Nr. 3 S. 44 d. Ztg. gemeldeten Tunneleinsturz, der im Mont-Credotunnel bei Genf die Entgleisung eines Zuges verursachte, wird aus Bellegarde dem „Hamb. Corresp.“ gemeldet, dass dem ersten ein neuer Einsturz gefolgt ist, der sich als noch beträchtlicher erweist. Die neuerdings herabgestürzte Erd- und Geröllmasse hat die Durchfahrt durch den Tunnel vollständig versperrt. Glücklicherweise verunglückte niemand, obgleich jetzt Tag und Nacht zahlreiche Arbeiter mit den Ausbesserungsarbeiten beschäftigt sind. Dieser neue Einsturz verzögert die Fertigstellung auf augenblicklich noch nicht absehbare Zeit, was um so unangenehmer ist, als die Eisenbahn Genf-Bellegarde-Culoz den einzigen direkten Südausgang aus der Schweiz nach dem Mont-Cenis und nach Südfrankreich bildet. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat zwischen Bellegarde und Collonges einen Wagenverkehr eingerichtet, der nur Reisende nach Frankreich und Italien ohne Gepäck befördert. Diejenigen mit Gepäck müssen den Umweg über Annecy machen, der um so umständlicher ist, als der Hauptbahnhof in Genf mit dem Eaux-Vivesbahnhof der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn durch keinen Schienenstrang in Verbindung steht.

— Anlässlich des Vorvertrages für die **Bagdadbahn**, der, ein Erfolg deutscher Staatsmänner, deutscher Arbeit und deutschem Kapitals neue Gebiete zu erschliessen verspricht, erinnert der „Schw. Merkur“ daran, dass der Mann, der den Grund für die neue Bahn gelegt hat, ein Stuttgarter ist, Wilhelm Pressel. Schon 1869 begann er, damals Baudirektor der österreichischen Südbahn, ein Netz von fast 2 000 km auszustecken und theilweise auszuführen. 1872 übertrug ihm die türkische Regierung den Entwurf des Bahnnetzes in Kleinasien, und sein Werk war die Aufnahme der Linien, die heute bereits gebaut sind oder ihrer Ausführung harren. Besonderes Verdienst aber erwarb er sich, als er im Frühjahr 1873 auf seine Kosten die Bahnlinien von Alexandrette am Mittelmeer längs des Tigris bis Bagdad und zurück an den Euphrat bis Tripolis aufnehmen liess. Die damals wenig bekannten Gegenden wurden hierdurch zuerst aufgeschlossen, und die sorgfältigen Geländeaufnahmen bilden die Grundlage für die jetzigen Baupläne. Die Finanzverhältnisse der Türkei brachten den kühnen Meister um die Ernte seiner Saat. Hochbetagt muss er nun die Bestellung seines Arbeitsfeldes in andere Hände gelegt sehen.

Berichtigung.

In dem Aufsatz des Herrn L. Calmar über **die Tariffragen im Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr** (Nr. 99 Jahrgang 1899 d. Ztg.) ist auf S. 1601 Spalte 1 Zeile 19 von oben hinter dem Worte „Versandstation“ das Wort „nicht“ einzuschieben, so dass es heisst: „Gerstners Ansicht, dass die Versandstation nicht bei **jeder Sendung** in der Lage ist“, usw.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Vereinskilometerzeiger.

Die Kilometerzeiger Nr. 21 (Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn), Nr. 40 (königliche Eisenbahndirektionen zu Köln, St. Johann-Saarbrücken und Essen), Nr. 48 (westfälische Landeseisenbahn), Nr. 68 (k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn) und Nr. 80 (Szamosvölgyer Eisenbahn) sind neu herausgegeben worden. An Nachträge zu den bestehenden Kilometerzeigern sind erschienen:

Zu den Kilometerzeigern Nr. 37 (königliche Eisenbahndirektionen zu Erfurt und Halle) und Nr. 42 (königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg) je der Nachtrag I; zu dem Kilometerzeiger Nr. 54 (königlich württembergische Staatseisenbahnen) der Nachtrag III; zu dem Kilometerzeiger Nr. 4 (königlich bayerische Staatseisenbahnen) der Nachtrag XI endlich zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern“ der Nachtrag I.

Die ältere Kilometerzeiger und zwar:

1. der im Mai 1895 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 21;
2. der im Juni 1895 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 40 nebst den dazu gehörigen Nachträgen;

3. der im Mai 1899 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 48;
4. der im Mai 1896 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 68 nebst den Nachträgen I und II;
5. der im Januar 1899 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 80 werden durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger aufgehoben.

Ferner gelangen zur Aufhebung die in der Zeit vom 1. Januar 1899 bis einschl. Dezember 1899 ausgegebenen Nachträge zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" durch den zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" herausgegebene Nachtrag I.

Vereinsgüterwagenparkverzeichnisse.

Neu herausgegeben sind die Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 82 (Direktion der königlich ungarischen Staatseisenbahnen) und Nr. 114 (königlich serbische Staatseisenbahnen). Zur „Sammlung von Vereinsgüterwagenparkverzeichnissen" ist der Nachtrag I erschienen.

Durch das neu herausgegebene Güterwagenparkverzeichniss Nr. 81 wird das im Dezember 1896 ausgegebene Verzeichniss Nr. 82 und durch das neu herausgegebene Güterwagenparkverzeichniss Nr. 114 das im September 1892 ausgegebene Verzeichniss Nr. 114 aufgehoben. Ferner gelangen durch den zur „Sammlung von Vereinsgüterwagenparkverzeichnissen" herausgegebenen Nachtrag I alle bis Ende 1899 ausgegebenen Nachträge zur „Sammlung von Güterwagenparkverzeichnissen" zur Aufhebung.

Statistik der Radreifenbrüche.

Der „Vergleich der Ergebnisse der Radreifenbruchstatistik in den Berichtsjahren 1887—1896" ist mit Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung vom 5. Januar d. J. Nr. 37 an die Vereinsverwaltungen zur Vertheilung gebracht worden.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 57 vom 9. Januar 1900 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 17. Januar 1900).

Nr. 58 vom 9. Januar 1900 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinsgüterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 17. Januar 1900).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 16. Januar verschied nach kurzem schwerem Leiden

Herr Regierungs- und Baurath Goldkuhle

Mitglied der königl. Eisenbahndirektion Essen.

Der Verewigte war ein Beamter von seltener Pflichttreue. Sein scharfer Verstand, verbunden mit den in unermüdlicher Thätigkeit gewonnenen reichen Erfahrungen auf dem Gebiete des Eisenbahnbetriebes, befähigten ihn, für den wichtigen Dienstzweig der Wagenvertheilung auf lange Zeiten mustergültige Einrichtungen zu schaffen.

Treu diente er seinem König in zwei Feldzügen, und bis zu seinem Ende stand der Verewigte als echter Sohn deutscher Erde überall, wo es dem Wohle des Vaterlandes galt, in erster Reihe.

Dabei war er ein Mann, reich an Herzensgüte, besorgt für das Wohl Aller, die ihm auf seinem Lebenswege näher traten; die Gründung des Essener Beamtenvereins war sein Werk.

In weiten Kreisen wird daher sein Heimgang schmerzlich empfunden. Uns wird der treue Berather und Freund unvergesslich sein.

Der Präsident, die Mitglieder und höheren Beamten der königlichen Eisenbahndirektion und der Inspektionen des Direktionsbezirks Essen. (171)

2. Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Die am 16. Dezember v. J. wegen Schneeverwehung auf der Strecke Neuhaus-Neubistritz eingetretene Verkehrsstörung wurde am 12. Januar l. J. behoben.

Wien, am 15. Januar 1900. (172)

3. Güterverkehr.

Im Gütertarif für den Binnenverkehr treten an Stelle der besonderen Tarifvorschriften unter B 1 a und b mit Gültigkeit vom 1. März d. J. die nachstehenden:

„a) Bier (in Fässern) wird, wenn als Frachtgut aufgegeben, mit den Personenzügen oder Eilgüterzügen zu den einfachen Frachtgutsätzen befördert, soweit die Verwaltung nach den Betriebseinrichtungen und den Fahrplanbestimmungen die Benutzung dieser Züge für zulässig erklärt. Näheres hierüber ist bei den Abfertigungsstellen zu erfahren.

b) Für die regelmässige Beförderung von Milch (auch sterilisirter), Fettmilch und Sahne (Rahm) und die Rückbeförderung der leer oder mit Magermilch, Buttermilch oder Molken gefüllt zurückgehenden Milchgefässe gelten besondere Vorschriften, welche bei den Abfertigungsstellen sowie bei der grossherzoglichen Eisenbahndirektion eingesehen werden können."

Eis, Rahm und leer zurückgehende Milchgefässe in Einzelsendungen, Austern, Hummern, Langusten und Schildkröten sowie frisches Gemüse, soweit letzteres nicht in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter aufgenommen ist, werden vom genannten Tage an von der Vergünstigung unter a) ausgeschlossen.

Oldenburg, den 15. Januar 1900. (173)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Mit Geltung vom 1. März 1900 werden die im Nachtrage I zum süd-ostpreussischen Gütertarif enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife im Verkehr zwischen Lyck und Dt. Eylau Stadt M. M. E. um den Betrag von 0,016 ℳ für 100 kg erhöht. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft. (174)

Königsberg i/Pr., den 14. Januar 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr.

Vom 15. März d. J. ab werden in den Ausnahmetarifen 9 S und E 1 für Schiffsbaueisen die Versandstationen Grünberg i. Schl, Neusalz a. O., Pitschen und Sprottau nebst Frachtsätzen aufgehoben. Aus dem Ausnahmetarife 9 S scheiden ferner vom gleichen Zeitpunkte ab aus:

a) die Versandstationen Antonienhütte, Beuthen O. S. E., Beuthen R. O. U. E. und von den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen: Berliner Central-Markthalle, Berlin Potsdamer Bhf., Berlin Stettiner Bhf., Frankfurter Allee, Grunewald, Halensee, Rummelsburg Rangirbhf., Städt. Centralviehhof Berlin, Tempelhof Rangirbhf., Westend, Wilmersdorf-Friedenau;

b) sämmtliche Empfangsstationen der Tarifgruppe III (Berlin, Stettin) mit Ausnahme von Erkner, Königs-Wusterhausen, Stralsund und Tegel.

Dagegen werden mit sofortiger Gültigkeit in den Ausnahmetarif 9 S Fürstenwalde und Schönholz als Versandstationen und Eberswalde als Empfangsstation einbezogen.

Breslau, den 12. Januar 1900. (175)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich.

Am 1. Februar d. J. tritt ein neues Tarifheft 1 in Kraft, dass direkte

Frachtsätze enthält, für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. böhmischen Commerzialbahnen, der k. k. priv. böhmischen Nordbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn und der k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn, der Lokalbahn Gross-Priessen-Wernstadt - Auscha, der Reichenberg-Gablonz - Tannwalder Eisenbahn, der Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz, der Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz, der k. k. priv. Kuttenberger Lokalbahn, der k. k. österreichischen Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen (Linien in Böhmen, Mähren, Schlesien, Ober- und Niederösterreich) und der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft einerseits und Stationen der königlich sächsischen Staatseisenbahnen und der von diesen mitverwalteten übrigen Eisenbahnen, ferner den Stationen Elsterwerda (O. L. B.), Gera (Reuss), Grossenhain (C. G. B.), Leipzig (Berl., Eilenb., Magdeb. und Thür. Bhf.), Leipzig-Eutritzsch, Plagwitz-Lindenau und Zeitz der königlich preussischen Staatseisenbahnen, Franzensbad und Klingenthal der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, sowie Reichenberg der k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn andererseits.

Es werden hierdurch die Tarife Hefte 1, 2 und 5 des sächsisch-österreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1892 nebst Nachträgen aufgehoben.

Insoweit durch das neue Tarifheft 1 Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 28. Februar d. J. in Kraft.

Abdrücke des Tarifheftes 1 sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und durch Vermittelung der Verbandsstationen erhältlich.

Dresden, am 14. Januar 1900. (176)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-italienischer Verband.

Zu den Ausnahmetarifen für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln in vollen Wagenladungen aus Italien nach London, Belgien und den Niederlanden, sowie nach Deutschland treten mit Wirkung vom 1. Februar d. J. ab je ein Nachtrag I in Kraft.

Diese Nachträge können von unserer Drucksachenverwaltung hier kostenfrei bezogen werden. Nähere Auskunft ertheilt unser Verbands-Abrechnungsbüreau hier.

Strassburg, den 13. Januar 1900. (177)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Verkehr.

Am 1. Februar d. J. tritt ein neuer Gütertarif für den Berlin-Stettin-mitteldeutschen Verkehr an Stelle des bisherigen Gütertarifs vom 1. April 1895 in Kraft. Die im Abschnitt II A enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zu der Eisenbahnverkehrsordnung sind unverändert aus dem alten Tarif nebst Nachträgen übernommen. Dieselben sind gemäss der unter I 3 der Eisenbahnverkehrsordnung enthaltenen Vorschrift genehmigt.

Durch den neuen Tarif treten neben einzelnen Entfernungsermässigungen auch mehrfache Entfernungserhöhungen bis zu 4 km ein.

Neu einbezogen sind:

a) in die Eisenausnahmetarife 9, 9 S, E und E 1 als Versandstation Aschersleben,
b) in die Ausnahmetarife 6 A für Brennstoffe (unter b) und 6 B Braunkohlen usw. nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen als Versandstation Hoyerswerda,
c) in den Eisenausnahmetarif E als Empfangsstationen Pommerensdorf, Stettin - Westend, Zabelsdorf und Torney.

Ausgeschieden sind:

a) aus den Eisenausnahmetarifen 9 und E die Versandstationen Ballenstedt, Bernburg, Braunschweig, Ostbahnhof und Hettstedt,
b) aus den Eisenausnahmetarifen 9 S und E 1 die Versandstationen Ballenstedt, Bernburg, Braunschweig Ostbahnhof, Burg b. Magdeburg, Cöthen, Cottbus, Gernrode a/H. Hettstedt, Ilsenburg, Merseburg, Nienburg a/S., Ortrand und Wernigerode,
c) aus dem Eisenausnahmetarife 9 S die Versandstationen: Berlin Potsd. Bahnhof, Berlin Stett. Bhf., Frankfurter Allee, Berlin Grunewald, Halensee, Rummelsburg Rangirbhf., Städtischer Central-Viehhof, Berlin Tempelhof Rangirbhf., Westend und Wilmersdorf-Friedenau;
die Empfangsstationen: Anklam, Barth, Berlin Anh. und Dresd. Bhf., Berlin Görl. Bhf., Berlin Hamb. und Lehrter Bahnhof, Berlin Nordbhf., Berlin Ostbahnhof, Berlin Potsd. Bhf., Berlin Schles. Bhf., Berlin Stett. Bhf., Demmin, Frankfurter Allee (Berlin), Friedrichshagen, Fürstenberg a/O., Fürstenwalde, Greifswald, Grünau, Grunewald, Halensee, Jasenitz, Kremmen, Lagerhof bei Gesundbrunnen (Berlin), Lichtenberg - Friedrichsfelde, Moabit, Neustrelitz, Nieder-Schöneweide-Johannisthal, Oranienburg, Pölitz, Ribnitz, Rixdorf, Rummelsburg Rangirbhf., Spandau, Spindlersfeld, Städtischer Central-Viehhof (Berlin), Tempelhof Rangirbahnhof, Tempelbahn, Ringbahn, Ueckermünde, Wedding, Wellmitz, Weissensee, Werder, Westend, Wilmersdorf - Friedenau, Wolgast, Zehdenick i. d. M., Zeuthen.

Ferner gelangen auch die Ausnahmefrachtsätze für Giessereiroheisen des Ausnahmetarifs 8 im Versande von der Station Ilsenburg zur Aufhebung.

Abzüge des Tarifs sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen erhältlich.

Magdeburg, den 12. Januar 1900. (178)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-russischer Gütertarif, Theil II.

Mit Gültigkeit vom 17. Februar alten/1. März neuen Stils 1900 wird zum deutsch-russischen Tarif, Theil II der Nachtrag II eingeführt, welcher Ergänzungen und Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften und des Waarenverzeichnisses nebst Güterklassifikation enthält.

Druckstücke des Nachtrages sind zum Preise von 20 ₰ auf den Verbandsstationen erhältlich.

Bromberg, den 17. Januar 1900. (179)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckareisenbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Brötzingen, Dietlingen, Ellmendingen, Weiler-Ottenhausen und Weiler (Haltepunkt) der Albthalbahn in den Expressgutverkehr Main-Neckarbahn - badische Lokal- und Nebenbahnen einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Expressgutannahmestellen.

Darmstadt, den 15. Januar 1900. (180)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckarbahn.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1900 werden die direkten Frachtsätze für Harburg U. E. in den Ausnahmetarifen Nr. 1 und 6 der ersten und Nr. 1 und 9 der zweiten Abtheilung des Tarifheftes 4 mit jenen der Station Harburg H gleichgestellt.

Karlsruhe, den 13. Januar 1900. (181)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Theil II, Tarifheft 5.

Am 1. Februar d. J. treten bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900 für die Beförderung von Holz der Abtheilung b bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief direkte Frachtsätze in folgenden Verkehrsbeziehungen in Kraft:

Von Swetla (k. k. priv. österr. Nordwestbahn) nach Falkenstein und Wülknitz,

von Blatna, Brückl, Dobris, Feldkirchen, Freistadt i. Oberösterr., Friesach, Glandorf, Grieskirchen, Hirt, Kardasch-Recic, Kefermarkt, Lambach, Launsdorf, Linz, Neuhaus, Patzau, Policka, Prägarten, St. Ruprecht, St. Veit a. d. Glan, Treibach-Althofen, Unzmarkt, Wolframs-Cejl, Zeltweg (sämmtlich Stationen der k. k. österr. Staatsb.), sowie von Klagenfurt (k. k. priv. Südbahn-Ges. und k. k. österr. Staatsb.) und Villach (k. k. priv. Südbahn-Ges. und k. k. österr. Staatsb.) nach Falkenstein, Löbau i. S. und Wülknitz,

endlich

von Erdweis, Gmünd, Hörmanns, Pürbach-Schrems, Suchenthal und Zwettl nach Aue, Berthelsdorf i. Erzg., Blauenthal, Niederschlema und Stein-Hartenstein.

Näheres über die Höhe der Frachtsätze ist bei unserem Verkehrsbüreau hier, Wienerstr. 4, zu erfahren.

Dresden, am 15. Januar 1900. (182)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-italienischer Verband.

Am 1. Februar d. J. treten zu den deutsch - italienischen Gütertarifen vom 1. Februar 1898 folgende Nachträge in Kraft:

a) Nachtrag II zu Theil I, Abtheilung A und B,
b) Nachtrag III zu Theil II, Abtheilung A,
c) Nachtrag I zum Ausnahmetarif Nr. 1,
d) Nachtrag II zum Ausnahmetarif Nr. 2,
e) Nachtrag II zum Theil II, Abtheilung A,
f) Nachtrag II zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw.

Die Nachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs und können von unserer Drucksachenverwaltung hier bezogen werden (zu a und c—f kostenfrei, zu b zum Preise von 80 ₰).

Insofern Taxerhöhungen eintreten (für Holzwaaren durch Aufhebung der Tari-

firung nach den allgemeinen Tarifklassen) bleibt die bisherige Tarifirung noch bis zum 15. März d. J. anwendbar. Die in dem Ausnahmetarif Nr. 1 vorgesehenen Sätze für Gandringen treten erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr in Kraft.

Weitere Auskunft ertheilt unser Abrechnungsbüreau hier.

Strassburg, den 13. Januar 1900. (183)

Die geschäftsführende Verwaltung
für den Verkehr via Gotthard:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Gruppentarif VIII (Köln und St. Johann-Saarbrücken).

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. wird die Entfernung Burbach (Saar)-Langerwehe in 266 km abgeändert.

Köln, den 11. Januar 1900. (184)

Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.

Vom 10. März l. J. ab gelten die Frachtsätze der Ausnahmetarife 4 c (Eisenwaaren zu 10 000 kg) und 4 d (Façoneisen zu 10 000 kg) nur in der Richtung von Deutschland nach Galizien und der Bukowina.

Breslau, den 15. Januar 1900. (185)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Am 1. Februar d. J. tritt der Nachtrag IV zu Tarifheft 2 in Kraft, der neue und geänderte Frachtsätze für Güter der Eil- und Stückgut- sowie Wagenladungsklassen, ferner für Güter verschiedener Ausnahmetarife enthält.

Insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 28 Februar d. J. bestehen.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und durch Vermittelung der Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, am 14. Januar 1900. (186)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Tarifheft 1.

Mit dem 1. Februar n. St. 1900 werden die Stationen Coswig (Anhalt) des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a. d. S., Gross-Chelm des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz und Langenöls des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau in das Tarifheft 1 für den deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erfahren.

Bromberg, den 11. Januar 1900. (187)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Reexpeditionstarif für die Beförderung Flachs, Hanf usw. von Königsberg i/Pr. und Elbing nach Belgien und Frankreich.

Am 1. Februar d. J. tritt der Nachtrag I in Kraft. Er enthält Einbeziehung neuer russischer Stationen in den Tarif und Berichtigungen und kann von der diesseitigen Drucksachenverwaltung bezogen werden.

Köln, den 13. Januar 1900. (188)

Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Tariftheil I, Abtheilung B (Aufhebung der Tarifirung für Graphiterde der Pos. G — 20).

Mit 15. März l. J. wird die auf Seite 45 des Nachtrages I zum Tariftheil I, Abtheilung B für die im Rubrum genannten Güterverkehr vorgesehene Tarifirung der Pos. G — 20, Graphiterde, kristallinische, roh, auch pulverisirt nach II, A 2*), Sp.-T. III, nebst der Anmerkung „hierunter ist Graphiterde von derjenigen Beschaffenheit zu verstehen, wie sie in der Umgebung von Passau vorkommt,“ aufgehoben. Von dem genannten Tage an tarifirt Graphiterde wie Graphit der Pos. G — 19. Demgemäss sind in dem vorgenannten Tarifnachtrage auf Seite 13 bei Pos. # 39 die Worte „und Graphiterde“, auf Seite 45 die ganze Pos. G — 20 und auf Seite 132 die Worte „Graphiterde G — 20“ zu streichen.

Wien, am 16. Januar 1900. (189)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für die Beförderung von Eiern (Geflügeleiern) von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahngesellschaft (österr. Linien) nach Paris-Douane und Paris-Reuilly.

Rücksichtlich der nachstehend sub a) genannten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der Gemeinschaftsstationen Innsbruck und Leoben S. B. mit Wirksamkeit vom 25. Jannar 1900 und rücksichtlich der nachstehend sub b) genannten Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft exklusive der Gemeinschaftsstationen Innsbruck und Leoben mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1900, in beiden Fällen aber bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1900, gelangen für die Beförderung von Eiern (Geflügeleiern) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens

a) 5 000 kg und b) 10 000 kg

für den Frachtbrief und Wagen auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, des Tariftheiles I, Abtheilung A und der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung B des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes, nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von den Stationen		von Paris- Douane 5 t	Douane 10 t	Reuilly 5 t	Reuilly 10 t
		Francs pro 1000 kg			
a) der k. k. österr. Staatsbahnen	Innsbruck	70,45	59,75	70,40	59,70
	Leoben	86,85	74,95	86,80	74,90
	Nussdorf	93,85	80,35	93,80	80 30
	Obernberg-Altheim	84,65	72,15	84 60	72,10
	Ried	85,55	73,35	85,50	73,30
	Sigmundsherberg	94 55	80,95	94,50	80,90
	Wels	85,55	73,45	85,50	73,40
	Wien I K. E. B. (Westbhf.)	93.75	80,15	93,70	80,10
	Wien II K. F. J. B.	94 55	80,95	94,50	80,90
b) der k. k. priv. Südbahngesellschaft (österreich. Linien)	Friedau	95,05	82,15	95,00	82,10
	Innsbruck	70,45	59,75	70,40	59,70
	Leoben	86,85	74,95	86,80	74,90
	Littai	93,45	80,55	93,40	80,50
	Marburg	93,45	80,55	93,40	80,50
	Pöltschach	94.65	81,75	94,60	81 70
	Pössnitz	93,75	80,75	93,70	80.70
	Rann	95,65	83,55	95,60	83,50
	Steinbrück	93,75	81,75	93,70	81,70
	Videm-Gurkfeld	95,05	82,95	95,00	82,90

Für das Auf- und Abladen der Sendungen auf die Eisenbahnwagen, bezw. von denselben gelten folgende Bestimmungen:

Bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg obliegt das Aufladen in den österreichischen Stationen der Eisenbahn; hierbei steht es denselben zu, das zur Verladung in einem Wagen mit einem Frachtbriefe zu übernehmende Quantum nach ihrem Ermessen zu bestimmen. Wenn die Partei den übrig bleibenden Theil der Sendung zur Aufgabe bringen will, so muss sie für diesen Theil einen besonderen Frachtbrief beibringen.

Das Abladen in Paris ist von der Partei zu bewirken.

Das Auf- und Abladen der Sendungen in Mengen von 10 000 kg ist Sache der Absender, bezw. Empfänger.

Wien, am 27. Dezember 1899. (190)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe neuer Tarife für Zuckertransporte.

Am 1. Februar 1900 treten für die Beförderung von Zucker aller Art (jedoch mit Ausschluss der Artikel: Rohzucker, Traubenzucker [Glykose], Milchzucker und Stärkezucker) nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, sowie nach Stationen schweizerischer Eisenbahnen und den Stationen Basel und Schaffhausen der grossherzogl.

badischen Staatseisenbahnen folgende neue Tarife in Kraft:

a) ein Ausnahmetarif für den Verkehr von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der k. k. priv. böhmischen Nordbahngesellschaft, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Böhmen, Mähren, Schlesien und Niederösterreich), sowie der k. k. priv. österr. Nordwestbahn und süd-norddeutschen Verbindungsbahn (einschliesslich der Kuttenberger Lokalbahn), der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, dann der k. k. priv. Südbahngesellschaft (österr. Linien, einschliesslich der Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn),

b) ein Ausnahmetarif für den Verkehr von Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungarische Linien), der königl. ungarischen Staatseisenbahnen und der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn.

Hierdurch werden die gleichnamigen Ausnahmetarife vom 1. November 1896 (sammt Nachtrag I), bezw. vom 1. August 1895 (sammt Anhang) aufgehoben und ersetzt.

Insoweit durch die neuen Tarife Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 30. April 1900 in Wirksamkeit.

Exemplare der neuen Tarife sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von je 60 Heller = 60 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 13. Januar 1900. (191)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Februar d. J. wird ein Nachtrag VII zu den Tariftafeln des Binnenpersonentarifs vom 1. Oktober 1888 eingeführt.

Er liegt auf allen Stationen zur Einsicht aus und kann durch die Fahrkartenausgaben für 1 ℳ. bezogen werden.

Dresden, den 17. Januar 1900. (192)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, II. Abth.

---

5. Verdingungen.

Auf Grund der in dem „Deutschen Reichs- und königlich preussischen Staatsanzeiger" Nr. 51 für das Jahr 1899 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Rogasen verdungen werden. Verdingungsanschlag, Bedingungen etc. und 4 Blatt Zeichnungen sind gegen freie Einsendung von 2 ℳ. von uns zu beziehen. Werden ausserdem die Zeichnungen Blatt 35—40 gewünscht, so sind im ganzen 5 ℳ. einzusenden. Die Angebote sind bis zum 31. Januar d. J., Mittags 12 Uhr, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, frei an uns einzureichen. Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird in unserem Geschäftsgebäude, Zimmer 193, stattfinden. Der Zuschlag erfolgt binnen 3 Wochen nach Ablauf des Verdingungstages.

Bromberg, den 6. Januar 1900. (193)

Königliche Eisenbahndirektion.

Vergebung der Lieferung von 3 385 cbm Kies und 7 970 cbm Steinschlag als Eisenbahnbettungsmaterial für den Bezirk der unterzeichneten Inspektion für das Rechnungsjahr 1900.

Bedingungen können im Büreau der Inspektion — Zimmer 145 des Hauptverwaltungsgebäudes — eingesehen, auch von dort gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 20 ₰ — in baar — bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit entsprechender Aufschrift versehen portofrei einzusenden. Termin zur Eröffnung der Angebote

am 8. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 11. Januar 1900. (194)

Königl. Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

Für den Umbau des Lokomotivschuppens Nr. II auf Bahnhof Breslau O/S. sollen in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden: 1. die Erd- und Maurerarbeiten, 2. die Zimmerarbeiten, 3. die Lieferung der Ziegel — Gesammtmenge rd. 700 000 Stück —, 4. die Lieferung der Werksteine — Gesammtmenge rd. 59 cbm. — Angebote sind versiegelt, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum Eröffnungstermin am 2. Februar 1900, Vorm. 9 Uhr, bezw. 10 Uhr, bezw. 11 Uhr, bezw. 12 Uhr, der unterzeichneten Bauabtheilung einzusenden, wo auch die Zeichnungen zur Einsicht ausliegen. Verdingungsunterlagen können gegen postfreie Einsendung von je 50 ₰ in baar bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen. (195)

Breslau II, Brüderstr. 32, 10. Januar 1900.

Kgl. Eisenbahnbauabtheilung.

Behufs Verdingung nachstehend aufgeführter Betriebsmaterialien der Gruppen A II, VI, VIII, IX, XIII—XVI für die Zeit vom 1. April 1900 bis 31. März 1901 und zwar:

Gruppe A II:
83 000 kg Holzkohlen aus Buchenstammholz,

Gruppe A VI:
3 300 kg Bindfaden aus Hanf,
3 000 „ Plombenschnur aus Hanf,
6 000 m Bremsleinen aus Hanf,
11 000 kg Bleiplomben.

Gruppe A VIII:
2 600 Stück Piassavabesen,
14 000 „ Reiserbesen,

Gruppe A IX:
45 000 Stück Lampencylinder,

Gruppe A XIII:
30 000 kg Chlorbarium,

Gruppe A XIV:
16 000 Stück Bremsknittel,

Gruppe A XV:
6 000 cbm Scheitholz, kiefernes oder fichtenes,

Gruppe A XVI:
20 300 Stück Glühkörper

ist Termin auf den 30. Januar 1900, Vormittags 11 Uhr, im Direktionsgebäude der königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt, Bahnhofstrasse Nr. 23, anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen können bei unserer Kanzlei (Zimmer Nr. 83) eingesehen, auch gegen portofreie Einsendung von

a) 40 ₰ für die Bedingungen nebst Angebotbogen der Gruppen II, VI, VIII und XIII,
b) 45 „ für dergleichen der Gruppen XIV, XV und XVI,
c) 70 „ für dergleichen nebst Zeichnung der Gruppe IX

in baarem Gelde — nicht in Briefmarken — von daher bezogen werden. Es ist anzugeben, für welche Gruppen die Bedingungen gewünscht werden.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Erfurt, den 9. Januar 1900. (196)

Königliche Eisenbahndirektion.

Behufs Verdingung

der Lieferung von a) 170 kg Blankleder, 130 kg Geschirrleder, 110 kg Verdeckleder, 85 kg Krausleder, 125 kg Sohlleder, 345 kg weiss- und fettgarem Rindleder, 745 kg Maschinenriemenleder und 705 kg fertigen Treibriemen, b) 505 qm farbigem Glas, 2 345 qm klarem Glas, 80 qm mattgeschliffenem Glas und 955 Stück Glasglocken ist Termin

am 8. Februar 1900, Mittags 12 Uhr,

bei der unterzeichneten königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen, auch gegen postgeldfreie Einsendung von 30 ₰ zu a) und b) und, sofern Glasglocken in Frage kommen, von noch 40 ₰ für die Zeichnung, in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 15. Januar 1900. (197)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung der für die neue Wasserstationsanlage auf Bahnhof Rüdesheim erforderlichen Röhren, Formstücke und Absperrschieber und zwar

a) für die Druckrohrleitung von ca. 1 600 m Länge und 150 mm Lichtweite und
b) für die Abfallrohrleitung von ca. 275 m Länge und 200 mm Lichtweite,

sowie die Verlegung dieser Rohrleitungen ausschliesslich der dadurch bedingten Erd- etc. Arbeiten soll vergeben werden. Termin am 30. Januar 1900, Vormittags 10 Uhr, im Arbeitszimmer des unterzeichneten Vorstandes.

Bedingungen und Massenverzeichniss können gegen kostenfreie Einsendung von 50 ₰ in baar von daher bezogen werden. Der Lageplan kann im Dienstzimmer der Bahnmeisterei zu Rüdesheim eingesehen werden.

Zuschlagsfrist 1 Woche.

Der Vorstand (198)

der königlichen Eisenbahn-Maschineninspektion zu Wiesbaden.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 7 | 24. Januar 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Der preussische Etat der Eisenbahnverwaltung.

Der dem preussischen Landtage zugegangene „Etat der Eisenbahnverwaltung für das Etatsjahr 1900", aus dem der Herr Finanzminister bei seiner Etatsrede schon die wichtigsten Zahlen mitgetheilt hat, gibt in Verbindung mit dem gleichzeitig an den Landtag überreichten „Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahr 1898/99" bei aller Knappheit der Fassung doch Dank der Klarheit der beigefügten sachlichen Erläuterungen ein ausgezeichnetes und in vielen Richtungen höchst interessantes Bild des in seinen zahlenmässigen Grundzügen dargestellten grossartigsten Eisenbahnnetzes der Erde mit seinem Anlagekapital von mehr als 7 Milliarden Mark.

Wir verzichten darauf, die einzelnen Abschlusszahlen wiederzugeben und beschränken uns heute auf das Herausgreifen einzelner besonders wichtiger oder interessanter Punkte. Die Betriebslänge der zur preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft gehörigen Bahnen ist für den Anfang des Etatsjahres zu 30 307,03 Kilometer, für den Schluss zu 30 922,82 km angenommen. Es sollen im Laufe des Etatsjahres 636,03 km Bahnen neu eröffnet werden,*) während 20,24 km ausser Betrieb gesetzt werden.**) Im Laufe des Betriebsjahres 1899/1900 sind dem Betriebe übergeben oder werden es voraussichtlich noch 435,37 km. Die für die Aufstellung des Etats in Betracht kommende Betriebslänge stellt sich für das Jahr 1900 um 418,36 km höher als im Vorjahre, unter diesen sind 393,92 km Nebenbahnen, nur 24,44 km Hauptbahnen. Auch diese sind nicht eigentlich neue Hauptverkehrslinien, sondern wesentlich nur Anschlussstrecken in der Nähe grosser Verkehrsmittelpunkte.

Bei den Verkehrseinnahmen aus dem Personenverkehr ist der Zuschlag aus allgemeiner Verkehrssteigerung zu 4 % jährlich angenommen, obgleich diese Vermehrung sich im Durchschnitt der letzten 10 Jahre auf je 4,79 % belaufen hat. Die Schätzung ist um so vorsichtiger, als die Personenverkehrseinnahmen des abgelaufenen Etatsjahres die des Vorjahres um 7,10 % und die der Etatsannahme um 6,58 % überstiegen haben und als die Einnahmen des laufenden Jahres eine gleichmässig günstige Fortentwickelung des Verkehres erkennen lassen. Bei den Güterverkehrseinnahmen sind gleichfalls die Zuschläge für allgemeine Verkehrssteigerung auf 4 % festgesetzt, obgleich diese Zunahme sich im Durchschnitte der letzten 10 Jahre auf 4,33 % belief. Auch hier erscheint die Schätzung überaus vorsichtig, da die Güterverkehrseinnahmen des verflossenen Jahres

*) Anm. Und zwar folgende Strecken: Anschlussstrecke zwischen Rangirbahnhof Rummelsburg-Kaulsdorf (7,91 km), Kallies-Falkenburg i. Pomm. (40,34 km), Schönsee-Strasburg in Westpreussen (49,80 km), Corbach-Frankenberg (31,30 km), Brilon (Ruhrthalbahn)-Alme-Büren (33,10 km), Geseke-Büren (15,20 km), Bütow-Berent (40,60 km), Culm-Unislaw (19,60 km), Unna-Unna-Königsborn (3,86 km), Köppelsdorf-Stockheim (12,60 km), Bismarck i. W.-Osterfeld S. (17,29 km), Abzweigung nach Carnap (1,64 km), Unna-Königsborn-Camen (5,72 km), Huckarde W.-Dortmund Süd (5,69 km), Friedrichsdorf-Friedberg (17,01 km), Nieder-Gemünden-Landesgrenze bei Nieder-Ofleiden (10,66 km), Weidenhausen-Herborn (28,40 km), Verbindungsbahn vom Bahnhof nach dem Hafen in Offenbach a. M. (2,50 km), Elze-Gronau (4,70 km), Neidenburg-Ortelsburg (63,49 km), Löwenhagen-Friedland (34,70 km), Verbindungsbahn bei Stendal (7,64 km), Wieren-Wittingen-Triangel (47,33 km), Nierstein-Undenheim-Köngernheim (10,40 km), Rheindürkheim-Guntersblum (16,02 km), Worms-Hofheim i. R. (Umführung) (5,63 km), Worms-Lampertsheim (Ersatz des Trajekts Rosengarten-Worms-Hafen) (12,64 km), Mörlenbach-Wahlen (16,18 km), Rahden-Sulingen (34,78 km), Empel-Isselburg (6,20 km), Dillingen-Primsweiler (13,86 km), Verbindungskurve Schleifmühle-Burbach (2,23 km), Misdroy-Ostswine-Swinemünde (17,01 km).

**) Nach Eröffnung der Verbindungsbahn bei Stendal die Strecke Stendal-Eichstedt (4,28 km) und nach Eröffnung der neuen Bahn- und Brückenbauten bei Worms die Strecken Worms-Worms (Hafen)-Rosengarten-Hofheim (6,10 km) und Rosengarten-Lompertsheim (9,86 km).

die Einnahmen des Vorjahres um 6,44 % und den Voranschlag um 4,61 % überstiegen. Auch hier trifft zu, dass die gleichmässige günstige Fortentwickelung des Verkehres andauert. Die Ausfälle aus Anlass von Tarifermässigungen (Stückguttarif seit 1. Oktober 1898 2 500 000 ℳ, Futtermitteltarif seit 1. April 1899 1 500 000 ℳ, andere kleine Ermässigungen 335 000 ℳ) sind ebenso berücksichtigt, wie die aussergewöhnliche Einnahme, welche aus Anlass des englischen Kohlenarbeiterstreiks durch Mehrzufuhr westfälischer Kohlen nach Hamburg mit 550 000 ℳ im Jahre 1898/99 der Staatskasse zufloss, in Abzug gebracht ist.

Eine besonders starke Erhöhung (um etwa 17 %) hat die Veranschlagung des Einnahmetitels 5 (Erträge aus Veräusserungen) namentlich deshalb erfahren, weil die Preise für Altmaterial erheblich gestiegen sind.

Eine bereits in der Etatsrede hervorgehobene Verminderung (um 6 600 000 ℳ) ist bei den Pensionskasseneinnahmen (Titel 6) eingetreten, da der aus früheren Pensionskassenbeständen gebildete Pensionsgarantiefonds fast aufgezehrt ist.

Die Gesammteinnahmen des Etats der vom Staate verwalteten Einnahmen (Kapitel 10) sind zu 1 358 671 300 ℳ veranschlagt, um 78 749 500 ℳ höher, als im laufenden Jahr, um 95 233 677 ℳ oder 7,5 % höher, als der Abschluss des Jahres 1898/99 ergeben hat.

Unter Uebergehung von Kapitel 17 (Main-Neckar-Eisenbahn), 18 (Wilhelmshaven-Oldenburger Bahn), 19 (Privatbahnen, bei denen der Staat betheiligt ist), 20 (Sonstige Einnahmen) wenden wir uns zu den ausserordentlichen Einnahmen in Kapitel 21. Hier sind 3 500 000 ℳ Beiträge Dritter zu Bahnhofserweiterungen und Bahnbauten aufgeführt. Besonders ins Gewicht fallen hier 1 500 000 ℳ diesjähriger Beitrag der Stadt Hamburg und der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft zu dem Bahnhofumbau Hamburg und 800 000 ℳ Beitrag des Reiches zu den Kosten der Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Posen-Schneidemühl.

Unter den Ausgaben sind zunächst die persönlichen Titel 1—3 (Besoldungen, Wohnungsgeldzuschüsse, Remunerirung von Hilfsarbeitern, Löhne u. dergl.) hervorzuheben, welche insgesammt 323 728 540 ℳ betragen und der Istausgabe des Jahres 1898/99 gegenüber ein Mehr von über 26 000 000 ℳ oder fast 8 % ergeben. Von diesem Mehrbetrage entfallen fast 9 500 000 ℳ auf den durch vermehrten Verkehr, Rücksichten der Betriebssicherheit und Erweiterung des Bahngebietes hervorgerufenen Mehrbebarf an Personal, welcher auf 6 548 Köpfe bemessen ist, obgleich das Büro-, Kanzlei- und Wagenschreiberpersonal infolge von Vereinfachungen des Geschäftsbetriebes um 448 Köpfe vermindert werden soll. Der Rest der Mehrausgabe in Höhe von fast 17 000 000 ℳ entfällt erfreulicherweise auf die Erhöhung der Einkommenbezüge des Personals. Hier ist vor allem die bedeutende Vermehrung der etatsmässigen Stellen um 5 163, d. i. um mehr als 4 % (123 844 Stellen gegen 118 781 im Vorjahre) hervorzuheben. Es handelt sich namentlich um mittlere und untere Stellen; u. a. ist die Zahl der Stationsverwalter und -Assistenten um 452, die der Lokomotivführer und Heizer um je 500, die der Weichensteller um 1 017, der Schaffner und Bremser um 733, der Bahnwärter um 399 vermehrt. Der Mehraufwand durch Stellenvermehrung nach Abzug der wegfallenden diätarischen Besoldungen und Löhne beträgt mehr als 3 000 000 ℳ.

Da die Vermehrung der etatsmässigen Stellen beinahe 78 % des gesammten Personalmehrbedarfes ausmacht, so zeigt sich ein sehr erfreulicher Fortschritt in der Besserung des Zahlenverhältnisses zwischen den etatsmässigen und den diätarisch Angestellten. Soviel Freude dies den betheiligten Beamten bringen wird, so wird doch eine Enttäuschung bei einigen Klassen von Diätaren nicht ausbleiben, welche, wie die des Zeichner- und Kanzleidienstes, durch die weitere Verminderung der Stellenzahl ihre Hoffnung auf Anstellung abermals hinausgeschoben sehen. Eine sehr erhebliche Erhöhung hat der Stellenzulagefonds namentlich für untere Beamte erfahren, welcher zur Ausgleichung von Theuerungsverhältnissen bestimmt ist. Unter den Ausgaben des Titel 6 „Für Wohlfahrtszwecke" befindet sich ein Posten von rund 12 500 000 ℳ für Beamtenpensionen, Wittwenpensionen und Kindererziehungsgelder, welche auf den früheren Eisenbahnbeamtenpensionskassen insbesondere der verstaatlichten Privatbahnen ruhen, deren Fonds inzwischen, wie zu Titel 6 der Einnahme bereits erwähnt, fast aufgezehrt sind. Es wäre im Interesse einer vollständigen Uebersicht über die dem Staate erwachsenden Personalausgaben gewiss erwünscht, wenn auch die aus dem Civilbeamtenpensionsfonds zu zahlenden, von Jahr zu Jahr mehr anwachsenden Pensionen nebst den Wittwenpensionen und Kindererziehungsgeldern an Eisenbahnbeamte und deren Hinterbliebene hier aufgeführt würden, da sie ja zweifellos Ausgaben darstellen, welche der Eisenbahnverwaltung zur Last fallen, während sie jetzt mit insgesammt 20 800 000 ℳ im Etat des Finanzministeriums bei Kapitel 62 Titel 3 und 5 a verrechnet werden.

Die Beträge des Titel 7 (für Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien, sowie für Beschaffung der Betriebsmaterialien) sind natürlich schon mit Rücksicht auf die gestiegenen Preise gegen das Vorjahr wesentlich erhöht. Dem Betriebsmaterialverbrauch ist eine voraussichtliche Leistung von 430 500 000 Lokomotiv- und von fast 13 Milliarden Wagenachskilometer zu Grunde gelegt. Als Preis der Steinkohle (einschliesslich Briketts und Koks) sind 9,52 ℳ für die Tonne angenommen. Der für 1898/99 wirklich bezahlte Preis der Steinkohlen (ohne Briketts und Koks) war 8,98 ℳ für die Tonne, während für 1900 9,30 ℳ veranschlagt wurden.

Bei Titel 8 (für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen) ist die Zahl der für die Bahnunterhaltung erforderlichen Arbeiter auf 62 612 mit einem Gesammtlohnaufwand von 41 637 000 ℳ veranschlagt, also auf den Arbeiter ein Lohnbetrag von 665 ℳ, während im Jahre 1898/99 der auf den Arbeiter entfallende wirkliche Lohnbetrag sich auf 640 ℳ stellte. Die Arbeiterkopfzahl für 1 km Länge der unterhaltenen Bahnstrecke ist von 1,84 im Jahre 1897/98 auf 1,96 im Etatsjahre 1899 und 2,03 für 1900 gestiegen.

Die Länge der mit neuem Material umzubauenden Gleise ist zu rund 1 800 km gegen 1 752 km im Vorjahre ermittelt. Von dieser Gesammtlänge sollen rund 1 102 km mit hölzernen Querschwellen, 698 km mit eisernen Querschwellen und nur 0,86 km nach anderen Bauarten hergestellt werden.

Zu diesen Gleiserneuerungen, sowie zu den Einzelauswechselungen sind als erforderlich veranschlagt 162 642 t Schienen zum Preise von 119,8 ℳ, 60 155 t Kleineisenzeug zu durchschnittlich 215,24 ℳ, ausserdem für rund 5 800 000 ℳ Weichen und Weichentheile, 2 815 000 Stück hölzerne Querschwellen durchschnittlich zu 4,50 ℳ, 86 874 t eiserne Schwellen durchschnittlich zu 110,57 ℳ, und 360 100 m hölzerne Weichenschwellen. Es ist in Aussicht genommen, den bisher nur versuchsweise auf einigen Schnellzuglinien angewendeten schweren Oberbau zur Gleiserneuerung auf allen wichtigeren von Schnellzügen befahrenen oder sonst stark belasteten Strecken zu verwenden. Die Verbesserung des Querschwellenoberbaues mit Stahlschienen älterer Formen ist ebenfalls in ausgedehnterem Umfange vorgesehen.

Der Schienenpreis ist dem bestehenden, bekanntlich noch mehrere Jahre laufenden Schienenvertrage entsprechend einschliesslich Nebenkosten um 9,5 ℳ für die Tonne höher angenommen, als der rechnungsmässige Preis der Schienen im Jahre 1898/99.

Unter den beim Betriebsetat zu veranschlagenden Kosten für erhebliche Ergänzungen (Titel 8 Pos. 4) im Gesammtbetrage von 9 409 000 ℳ finden sich eine grosse Anzahl von Bauausführungen verschiedenster Art auf den einzelnen Bahnhöfen und Strecken im Einzelbetrage von weniger als 100 000 ℳ, während die diesen Betrag übersteigenden Summen beim Extraordinarium des Etats (Kapitel 4) erscheinen. Ferner sind 2 500 000 ℳ zu unvorhergesehenen dringlichen Ergänzungen bestimmt. Interessant ist, dass neben einer Anzahl von Beträgen für Einrichtung elektrischer Beleuchtung von Bahnhöfen

für den Bahnhof in Guben ein Betrag zur Einrichtung von Gasglühlichtbeleuchtung gefordert wird.

Bei Titel 9 (Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und maschinellen Anlagen) sind zunächst an Tage- und Stücklöhnen für Werkstättenarbeiter 52 760 000 ℳ bei 48 672 Arbeitern vorgesehen, sodass auf den Arbeiter durchschnittlich ein Jahresverdienst von rund 1 080 ℳ entfällt.

Als Einheitspreise der Betriebsmittelunterhaltung sind für 1 000 Lokomotivkm 13,25 ℳ, für 1 000 Personenwagenachskm 4,50 ℳ, für 1 000 Güter- (Gepäck- und Arbeits-) Wagenachskm 2,75 ℳ angenommen. Für aussergewöhnliche Unterhaltung und Ergänzung der Betriebsmittel und maschinellen Anlagen sind etwas über 3 500 000 ℳ veranschlagt.

Neu sollen beschafft werden 460 Stück Lokomotiven verschiedener Gattung für 27 000 000 ℳ, 570 Stück Personenwagen für 7 200 000 ℳ, 5 850 Stück Gepäck- und Güterwagen für 17 800 000 ℳ, zusammen Betriebsmittel für 52 000 000 ℳ; die Mehrausgabe von rund 5 356 000 ℳ gegen die wirkliche Ausgabe des Jahres 1898/99 findet ihre Begründung in der Steigerung der Metallpreise und damit der Einheitspreise. (Beschafft wurden 1898/99 424 Lokomotiven, 510 Personenwagen, 304 Gepäck- und 6 296 Güterwagen.)

Aus Titel 12 (verschiedene Ausgaben) verdient erwähnt zu werden, dass eine Verminderung der Ausgaben auf Grund der Haftpflichtgesetze um mehr als 1 500 000 ℳ gegen die im Jahre 1898/99 geleisteten Ausgaben darauf zurückzuführen ist, dass in genanntem Jahre die Ersatzansprüche aus den Eisenbahnunfällen des Jahres 1897 durch einmalige Abfindungen grossentheils beglichen sind.

Ein Zeugniss von der in manchen Beziehungen fast spartanischen Sparsamkeit der preussischen Eisenbahnverwaltung gibt die Ziffer 10 dieses Titels: Kosten von Konferenzen, Generalversammlungen usw. einschliesslich des damit verbundenen Repräsentationsaufwandes. Veranschlagt ist hier für 1900, ebenso wie für das laufende Jahr die gewiss bescheidene Summe von 2 200 ℳ, viel bescheidener aber noch ist der wirkliche Verbrauch des Jahres 1898/99, nämlich nur 222 ℳ, kaum 10 % der veranschlagten Summe. Erfreulich ist die allmähliche Steigerung des Etatssolls bei der Ziffer 14: Prämien für Diebstahlsermittelungen, namentlich aber für die Abwendung von betriebsgefährlichen Ereignissen. Es handelt sich hier nicht nur um die Belohnung besonderer Sorgfalt bei der Erfüllung dienstlicher Obliegenheiten (Ermittelung von Schienenbrüchen, beabsichtigten Bahnfreveln u. dergl.), sondern namentlich auch um die Belohnung des Muthes und der Entschlossenheit, welche oft unter Missachtung der persönlichen Gefahr bei der Verhütung von Eisenbahnunfällen oder schwerer Folgen von bereits eingetretenen Unregelmässigkeiten bewiesen werden.

Mit dem Ausgabetitel 12 schliesst Kapitel 23 „vom Staate verwaltete Eisenbahnen“, dem in Einnahme Kapitel 10 gegenübersteht.

Zur Vervollständigung der Einnahmen und Ausgaben des Ordinariums der gesammten Eisenbahnverwaltung gehört aber noch Kapitel 24: der Antheil Hessens an den Ergebnissen der gemeinschaftlichen Verwaltung des preussischen und hessischen Eisenbahnnetzes, der diesmal mit 10 318 299 ℳ veranschlagt ist, d. i. 737 326 ℳ höher als im laufenden Etatsjahr und 853 041 ℳ höher als der wirkliche Antheil für 1898/99 betrug. Man sieht also, dass sich Hessens Antheil fortgesetzt erheblich vermehrt; die diesmalige Steigerung ist viel grösser, als die des vorigen Etats sowohl gegen das Etatssoll des Vorjahres, welche nur 96 208 ℳ betrug, als gegen das des Jahres 1897/98, die nur 115 413 ℳ erreichte.

Unter den ferneren Kapiteln der Ausgaben, 29: Main-Neckarbahn, 30: Wilhelmshaven-Oldenburger Bahn, 31: Zinsen und Tilgungsbeträge, 32: Ministerialabtheilungen für das Eisenbahnwesen, 33: Dispositionsbesoldungen, Wartegelder und Unterstützungen bietet nur das Letztere eine Besonderheit, da hier eine Minderausgabe von 928 000 ℳ gegen den laufenden Etat veranschlagt ist, weil den am 1. April 1895 zur Disposition gestellten Beamten vom 1. April 1900 ab, soweit sie nicht pensionirt werden, nur $^3/_4$ des pensionsfähigen Einkommens zu gewähren ist.

Hiermit schliesst das Ordinarium der gesammten Eisenbahnverwaltung ab: seine Einnahmen betragen 1 360 439 833 ℳ
seine Ausgaben 828 195 854 „
der Ueberschuss 532 243 979 ℳ

d. i. 5 441 571 ℳ mehr als im Etat des laufenden Jahres und 11 278 508 ℳ mehr als nach dem Abschluss für 1898/99.

Besonderes Interesse bietet die Betrachtung des sogen. Extraordinariums. Der Einnahmen (Kapitel 21) haben wir schon Erwähnung gethan. An Ausgaben sind hier veranschlagt 86 838 550 ℳ, d. i. fast 5 500 000 ℳ mehr als im laufenden Etat und über 10 500 000 ℳ mehr als die Istausgabe des Vorjahres.

Unter den einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben stehen diejenigen für Bahnhofserweiterungen in erster Linie, allen voran die fernere Rate von 5 000 000 ℳ zu den auf rund 36 500 000 ℳ berechneten Kosten für die Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Hamburg, Raten von je 1 000 000 ℳ für die Bahnhofserweiterungen in Crefeld, Neuss, Essen, Dortmund, Wiesbaden, Giessen, Kattowitz, einen neuen Rangirbahnhof am Eifelthor im Süden von Köln, Erweiterungen und Verbindungen auf Bahnhof Rheydt und zur Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Neersen-Rheydt. Zur Herstellung besonderer Vorortgleise der Anhalter Bahn von Berlin bis Gross-Lichterfelde, vom Schlesischen Bahnhof in Berlin bis Erkner, und auf der Strecke der Nordbahn von Berlin bis Schönholz sind Raten von zusammen 3 500 000 ℳ bewilligt. Für Herstellung zweiter und auf den Strecken Rixdorf b/Berlin-Ebersstrasse und Köln-Kalscheuern auch eines dritten und vierten Gleises sind erhebliche Beträge bewilligt. Erste Raten werden beantragt für Bahnhofserweiterungen in Jauer, Grottkau, Kirchhain, Nörten, Honnef, Schwerte, Remscheid, Neudietendorf, Coburg, Merklinde, Altendorf-Essen Süd, Elsterwerda, Allenstein, Blumenberg, Bischofsheim, Warendorf, Schleifmühle, Trier, Karthaus; für Vollendung von Eisenbahndienstgebäuden werden Beträge gefordert für Danzig, Essen, Halle. Zur Erweiterung des Verwaltungsgebäudes und Neubau eines Dienstgebäudes für die Eisenbahndirektion Hannover wird eine erste Rate von 300 000 ℳ beantragt. Zur Herstellung und Verbesserung von Weichen- und Signalstellwerken ist eine fernere Rate von 2 500 000 ℳ, zur Herstellung von elektrischen Sicherungsanlagen eine solche von 1 000 000 ℳ, zur Aufstellung von Ausfahrtsignalen eine erste Rate von 1 500 000 ℳ und zur Errichtung von Dienst- und Miethswohngebäuden für untere Eisenbahnbedienstete in den östlichen Grenzgebieten eine erste Rate von 2 000 000 ℳ beantragt. Das Geldbedürfniss ist für insgesammt 1 300 Kleinwohnungen an rund 280 Orten auf 5 000 000 ℳ ermittelt. Für die eingestellte erste Rate sollen etwa 460 Wohnungen an 110 Orten hergestellt werden. Die Begründung dieser Forderung zeigt ein besonders warmes Interesse für die Lebensbedürfnisse der unteren Bediensteten. Zur Vermehrung der Betriebsmittel für die bereits bestehenden Staatsbahnen sind 25 000 000 ℳ (im Vorjahre nur 20 000 000 ℳ) bestimmt; es sollen, ausser den bei Titel 9 zur Erneuerung und Ergänzung des Bestandes zu beschaffenden Betriebsmitteln, noch 215 Lokomotiven, 295 Personenwagen und 2 000 Gepäck- und Güterwagen für Rechnung des Extraordinariums beschafft werden. Wie im Vorjahr, ist als Dispositionsfonds zum Erwerb von Grund und Boden für Eisenbahnzwecke ein Betrag von 5 000 000 ℳ, und zu unvorhergesehenen Ausgaben ein solcher von 2 500 000 ℳ aufgenommen.

Den Schluss des Extraordinariums bildet ein kleiner aber interessanter Posten von 13 050 ℳ, der zur Entsendung von Kommissaren zum Besuche der Weltausstellung in Paris verwendet werden soll. In der Regel soll sich die Entsendung auf technische Beamte beschränken, doch werden Verwaltungsbeamte nicht ausgeschlossen sein; den Kommissaren wird die Erstattung eines Reiseberichtes zur Pflicht gemacht werden. Als Durchschnittssatz der Reisebeihülfe sind bei Gewährung freier Eisenbahnfahrt 450 ℳ in Aussicht genommen.

Trotz dieser reichlichen Ausstattung des Extraordinariums schliesst der gesammte Etat der Eisenbahnverwaltung mit einem Ueberschuss von 448 932 929 ℳ ab, d. h. mit einem Betrage, der gegen den wirklichen Ueberschuss des abgeschlossenen Jahres 1898/99 um 59 400 ℳ zurückbleibt.

Nach der dem Etat beigefügten Uebersicht werden in Ausführung des Gesetzes vom 27. März 1882, betreffend die Verwendung der Jahresüberschüsse der Eisenbahnverwaltung von dem Ueberschuss des Ordinariums in Höhe von 532 243 979 ℳ zur Verzinsung der Eisenbahnkapitalschuld . . . 158 581 018 „ verwendet, der Reinüberschuss beträgt sonach . 373 662 961 ℳ. Nach Abzug der vorgeschriebenen Tilgung verbleibt „zur Deckung anderweiter etatsmässiger Staatsausgaben“ ein Betrag von 344 614 891 ℳ verfügbar.

Das sind in der That glänzende Zahlen, um so glänzender, wenn man die überaus vorsichtige Veranschlagung der Einnahmen, die reichliche Veranschlagung der Ausgaben und die Thatsache erwägt, dass der Abschluss des abgelaufenen Etatsjahres eine Verzinsung des durchschnittlichen, auf mehr als 7 500 000 000 ℳ sich beziffernden Anlagekapitals der Staatseisenbahnverwaltung mit etwas über 7 % gewährte.

Wir möchten aber diese Darstellung nicht schliessen, ohne wiederholt unsere zuletzt in Nr. 57 S. 977 Jahrg. 1899 d. Ztg. ausgesprochene Anschauung zu betonen, dass es zur Vermeidung der in dem Schwanken der Eisenbahnüberschüsse liegenden Gefahren höchst erwünscht erscheint, die guten Zeiten zu benutzen, und wenigstens den Höchstbetrag gesetzlich festzulegen, mit dem die Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung zu den allgemeinen Staatsausgaben herangezogen werden können.

Der Kohlenmangel in Oberitalien und der Hafen von Genua.*)

In ganz Oberitalien ist in der letzten Zeit ein sehr lebhafter Mangel an Steinkohlen eingetreten. Viele Fabriken und Werke waren nahe daran, die Arbeiten wegen Fehlens von Heizmaterial einstellen zu müssen, und dies angesichts der Thatsache, dass im Hafen von Genua über 200 000 t Kohlen lagern. Natürlich wurde wieder die Schuld des ganzen Unheils der Eisenbahnverwaltung zugeschrieben, welche nicht genügend Wagen dem Kohlenverkehre zugewiesen, die Sendungen nicht rasch genug befördert hätte, kurzum in diesen äusserst kritischen Umständen sich nicht auf der Höhe gezeigt hätte, wie von einer solchen Unternehmung zu erwarten gewesen wäre.

Die Lage war in der That eine sehr ernste; die wichtigsten Interessen der blühenden Industrie weit ausgedehnter Landestheile standen in Gefahr, schwer beschädigt zu werden; die Umstände waren derart, dass mit Fug und Recht an die Leistungsfähigkeit der Bahnen die höchsten Anforderungen gestellt werden mussten, um die Krise überwinden zu helfen. Ist nun die Mediterranea in diesem Falle ihrer hohen, wirthschaftlichen Aufgabe gerecht geworden? Zur Beantwortung dieser Frage mögen folgende Erwägungen dienen, wobei schon hier vorweg bemerkt werden soll, dass die Bahngesellschaft am Auftreten der jetzigen Kohlenkrise, wie weiter unten zu beweisen versucht wird, nur geringe Schuld trägt.

Allerdings muss zugegeben werden, dass die Mittelmeerbahn trotz der bedeutenden Anmiethungen von Wagen und der grossen Neubeschaffungen der letzten Jahre noch immer nicht über einen Wagenpark verfügt, der genügend wäre, um ungewöhnliche Verkehrssteigerungen vollständig, rasch und ohne besondere Maassnahmen bewältigen zu können. Auch wird jeder, der die jetzigen Hafenanlagen Genuas und ganz besonders des Kohlenhafens St. Benignio kennt, zugeben müssen, dass die Zahl der Wagen, die dort an einem Tage beladen werden können, beschränkt ist, und dass es auch beim besten Willen und wenn auch noch so viele Wagen zur Verfügung ständen, unmöglich ist, die gegebene Grenze erheblich zu überschreiten. Ebenso ungünstig steht es mit den beiden Abfuhrlinien gegen Norden. Im Dezember, der gewöhnlich der stärkste Kohlenverkehrsmonat des Jahres ist, konnte jedoch die Bahn beinahe immer dem Kohlenverkehre genügend Wagen zur Verfügung stellen, und es musste überraschen, dass es Tage gab, an denen ein guter Theil der vorhandenen Wagen nicht gebraucht wurde, während doch im Innern des Landes bereits Knappheit an Kohlen verspürt wurde. Und gerade dieser Umstand gibt Aufklärung über den eigentlichen Grund des eingetretenen Kohlenmangels.

*) Obige Darstellung geht uns von unserem sehr geschätzten italienischen Mitarbeiter zu, welcher selbst der Verwaltung der Mittelmeerbahn angehört. D. Schriftl.

Wie bekannt, sind die Preise der Steinkohlen im allgemeinen, und ganz besonders der englischen, in den letzten Monaten ganz bedeutend gestiegen und zwar sowohl infolge des überall erhöhten Verbrauches der Industrie, als auch infolge des südafrikanischen Krieges. Die Geschäftswelt der Industrie beschränkte in der Hoffnung auf billigere Preise die neuen Abschlüsse auf das allernothwendigste und griff zu den Reservevorräthen. Der Kohlengrosshandel andererseits hielt in der Gewissheit des weiteren Steigens der Preise mit dem Angebot zurück und häufte Vorräthe an. Die Spekulation hatte sich des Kohlenmarktes bemächtigt. Insoweit gingen Industrielle und Kohlenhändler ganz einig; die einen wollten nicht oder nur das allernöthigste kaufen, die anderen nicht verkaufen. Dies konnte aber begreiflicher Weise nicht lange andauern. Die Vorräthe im Innern des Landes waren bald aufgezehrt; überall trat Mangel ein, die Kohlenanforderungen stiegen nun ins Ungeheure, da mehr oder weniger alle Fabriken des Landes sich in derselben Lage befanden. Sie waren nun darauf angewiesen, von dem täglichen Kohlenempfang zu leben, und fanden sie nicht jeden Morgen die nöthigen Wagen Kohlen vor der Thüre, so wurde die Verlegenheit gross, ja unüberwindlich. Welch' ungeheure Schwierigkeiten für die Eisenbahnen eine solche Lage mit sich bringen muss, wird jedem klar sein. Die geringste Störung oder Stockung im Verladen und Verfrachten der Sendungen, wie es bei einem so lebhaften Betriebe beinahe unvermeidlich ist, musste unfehlbar die schwersten Folgen haben. Lebhafte, dringende Beschwerden und Klagen der betroffenen Industriellen liefen bei der Regierung, den Handelskammern, Präfekturen und der Generaldirektion der Bahnen ein.

Alle diese Instanzen waren sich wohl bewusst, dass keinen Augenblick gezaudert werden dürfte, um die Schwierigkeiten nöthigenfalls mit Zuhilfenahme ausserordentlicher Mittel zu überwinden. Die Mittelmeerbahn, auf der in erster Linie die Verantwortlichkeit ruhte, verfügte, um so viel als möglich Wagen zur Verfügung zu haben und um der Industrie schleunigst die grösstmöglichen Mengen Kohlen zuführen zu können, die Aufhebung der Frachtgüterannahme während dreier Tage in allen Stationen des nördlichen Theiles ihres Netzes, beschränkte weiter die Lade- und Lagerfristen, leitete die so verfügbar gewordenen Wagen alle auf Genua, steigerte den schon so lebhaften Betrieb der betreffenden Linien bis auf die höchst zulässige Grenze durch beinahe rücksichtslose Inanspruchnahme von Personal und Material, ja, sie gab den Fabriken, für welche sie nicht genügend und rechtzeitig Kohlen zu befördern imstande war, von den eigenen Kohlenvorräthen zum Kostenpreise ab. Diese Art der Aushilfe musste begreiflicherweise auf das allernothwendigste beschränkt bleiben, um die eigenen Bestände nicht zu sehr an-

zugreifen und um nicht der Spekulation neuen Spielraum zu geben.

Diese Maassnahmen wurden rasch und genau durchgeführt und hatten denn auch die erwartete Wirkung. Die Kohlenabfuhr von Genua erreichte in diesen Tagen eine noch nie dagewesene Höhe; die Fabriken können mit grösserer Sicherheit auf Kohlenzufuhr rechnen und die dringendste Noth ist als beschworen zu erachten. Die Bahn scheint entschlossen, wenn auch unter Aufbietung der grössten Anstrengungen, diese ausserordentlichen Vorkehrungen solange andauern zu lassen, bis die Zustände wieder normal werden. Aber auch die Werke und Fabriken dürfen angesichts der bedenklichen Erfahrungen der letzten Tage und der schweren Opfer, welche die Bahn bringt, um der Industrie die Fortdauer ihrer Thätigkeit zu sichern, auch ihrerseits die Lasten nicht scheuen, welche ihnen durch das Anhäufen eines grösseren Vorrathes auch bei erhöhten Kohlenpreisen erwachsen. Dies Verlangen ist gewiss nicht unbillig.

Die vorstehenden Maassregeln können selbstverständlich nur vorübergehender Natur sein. Die Noth der letzten Zeit hat gezeigt, dass schleunigst dauernde Vorkehrungen getroffen werden müssen, um das Wiederauftreten solcher Zustände zu verhindern; bei diesem Anlasse hat sich insbesondere die Nothwendigkeit der Ausführung und raschen Vollendung der für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Hafens von Genua, seiner Bahnanlagen und Zufahrtslinien geplanten Bauten im Betrage von 18 000 000 L. auf das schärfste geltend gemacht. Die erste Gruppe dieser Arbeiten, welche die Erweiterung der Hafenanlagen und Gleise, die Anlage eines neuen Bahnhofes im Osten von Genua, den Bau neuer Gleise vom Hafen nach Sampierdarena und die Aufstellung des Ventilationsapparates Saccardo im alten Giovitunnel zur Ermöglichung einer rascheren Aufeinanderfolge der Züge umfasst, sind allerdings bereits in Ausführung begriffen; aber gerade diese Arbeiten selbst, und ganz besonders die um Sampierdarena und im Giovitunnel, waren es, welche der Bahn die Bewältigung der nöthigen raschen Abfuhr erschwerten und den Verkehr hemmten.

Die Zunahme der Waarenbewegung Genuas lässt es jedoch bereits gegenwärtig zweifelhaft erscheinen, ob die geplanten Erweiterungs- und Vergrösserungsbauten, insbesondere soweit die Bahnanlagen in Frage kommen, nicht schon jetzt vom Verkehr überholt sind, so dass sie schon unmittelbar nach ihrer Vollendung nicht mehr genügen werden. Man kann vielmehr der Behauptung Glauben schenken, dass, wenn Genua in Stand gesetzt werden soll, mit seinem Verkehr, welcher sich nach Eröffnung der Simplonbahn sicher noch bedeutend heben wird, Schritt zu halten, Bauten von weit über 50 000 000 L. ausgeführt werden müssen; wie die Stimmung jetzt bei den hauptbetheiligten Kreisen, Regierung, Provinzen, Städten und Bahnen ist, darf kaum bezweifelt werden, dass man vor den schwersten Opfern, die ja doch, wenn sie wirklich nothwendig sind, sogleich höchst fruchtbringend sein werden, nicht zurückscheuen wird, um diesen ersten Handelshafen des Landes auf der ihm gebührenden Höhe zu erhalten.

Doch ehe es zur Verwirklichung dieser grossen Pläne kommen kann, müssen und werden andere geeignete Vorkehrungen bethätigt werden, um den Bahndienst von Genua aus seinen misslichen Verhältnissen dauernd zu befreien. Und auch in dieser Beziehung war sich die Bahngesellschaft ihrer Pflicht wohl bewusst. Abgesehen von der bereits im Gang befindlichen oder schon feststehenden Vermehrung der Bahnbetriebsmittel und den zum Theil schon begonnenen Ausbauten der wichtigsten Hinterstationen Genuas, wird gewiss die Einrichtung des elektrischen Betriebes auf den Linien Genua-Ronco, welche ihre Leistungsfähigkeit verdreifacht, einen äusserst wohlthätigen Einfluss auf die Abwickelung des Verkehrs haben. Von gleich günstiger Wirkung wird ferner der bereits vom Minister Lacava genehmigte Bau einer direkten Linie Genua-Rivarolo, Station der alten Giovilinie, sein. Der gesammte Verkehr von Genua nach Norden muss gegenwärtig über die wenigen Gleise der Linie Genua - Sampierdarena und über Sampierdarena selbst gehen, welch letztere Station vermöge ihrer Lage zwischen dem Ausgange des engen Polceverathales und dem Meere wie ein Engpass stauend auf den Verkehr wirken muss. Durch die wenige Kilometer lange neue Linie Genua - Rivarolo, welche vom Hafen ausgehend durch einen Tunnel das Thal des Polcevera bei Rivarolo erreicht und dort sich an die beiden Giovilinien anschliesst, würde Sampierdarena vermieden. In Rivarolo soll sodann ein für 2 000 Güterwagen genügender Aufstellungs- und Rangirbahnhof angelegt werden, welcher, mit allen nöthigen Nebeneinrichtungen versehen, die Wagenlieferung nach Genua zu besorgen hätte; dadurch würde auch die etwas weit abgelegene Wagenstation Novi S. Bovo, welche gegenwärtig die Wagen für Genua sammelt, entlastet werden. Für den Bau dieser Linie und des nöthigen Zubehöres würden 13 000 000 L. erforderlich sein. Um sodann die Verkehrsabwickelung auf den beiden Giovilinien noch zu erleichtern und besser regeln zu können, wird eine bei der Station Mignanego abzweigende Verbindungsbahn zwischen ihnen errichtet werden.

Die unendlichen Schwierigkeiten der letzten Tage werden wenigstens das eine Gute haben, dass allen Ernstes zur raschesten Ausführung des oben auseinandergesetzten, von der Mittelmeerbahn ausgearbeiteten Programmes der Verbesserung des Bahnbetriebes von Genua geschritten wird; alle sind davon überzeugt, dass es so wie jetzt nicht fortdauern kann.

Nach dem oben Gesagten kann wohl als festgestellt angenommen werden, dass die Mittelmeerbahn alles gethan hat, was in ihren Kräften stand, sowohl als es sich darum handelte, durch rasche, energische Maassnahmen über eine schwere Krise hinwegzuhelfen, als auch in dem Bemühen, dauernde Verbesserungen anzustreben und vorzuschlagen.

Zum Schlusse sei noch bemerkt, dass Genua im Jahre 1899 2 400 000 t Kohlen, beinahe ausschliesslich englischen Ursprungs, gegen 2 100 000 t im Jahre 1898 und 1 800 000 t im Jahre 1895 eingeführt hat, welche grösstentheils, soweit sie nicht dem Ortsverbrauche dienten, auf der Bahn verfrachtet wurden.

Die wirthschaftliche Entwickelung Russlands und die Eisenbahnpolitik der letzten 10 Jahre.

Alljährlich zum 1./13. Januar legt der Präsident des Reichsraths, z. Zt. Grossfürst Michael, das Reichsbudget (mit einem vom Finanzminister verfassten Berichte über die wirthschaftliche Lage des Landes) Sr. Majestät dem Kaiser vor.

Diese Auslassungen haben von jeher die Aufmerksamkeit sowohl Russlands selbst, als auch des Auslandes auf sich zu ziehen gewusst. Namentlich ist letzteres aber in den letztverflossenen Jahren der Fall gewesen, seit der kühne und glückliche Reformator der russischen Finanzwirthschaft Staatssekretär v. Witte mit fester Hand das Ressort leitet. Herr v. Witte hat die Gepflogenheit, in seinen Berichten an den Kaiser in jedem Jahre eine Seite des wirthschaftlichen Lebens Russlands besonders eingehend zu besprechen und zu beleuchten, wenngleich auch alle anderen Gebiete nebenher besprochen werden, so dass der Leser dieses, in der Regel sehr umfangreichen Schriftstückes sich ein vollständiges Bild über die wirthschaftliche Entwickelung der zurückliegenden Zeit machen und gleichzeitig sich ein Urtheil bilden kann über die voraussichtliche Gestaltung des Budgetjahres.

Der gegenwärtig vorliegende Bericht beschäftigt sich eingehend mit den Eisenbahnverhältnissen, nachdem er zuvor die Entwickelung der Industrie und des Bergbaues besprochen hat. Wir könnten letzteres hier übergehen, wenn die ungewohnte Entwickelung der Industrie und des Bergbaues nicht von grosser Bedeutung für die Zunahme des Betriebes und damit für die Aufgaben wäre, die das gesammte Eisenbahnnetz zu lösen hat. Mit Rücksicht auf diese engen Beziehungen zwischen Industrie und Bergbau einerseits und den Eisenbahnen andererseits sollen hier wenigstens einige Angaben folgen.

„Die Frage in betreff der Lage unserer Industrie ist von besonderem Interesse sowohl im Hinblick auf die ungemein kraftvolle Entwickelung, die ihr dank der Schutzzollpolitik zu theil geworden, als namentlich auch in Anbetracht der im verflossenen Jahre auf dem Gebiete der Montanindustrie aufgetretenen Schwierigkeiten, indem unser Bergbau sich ausser Stande erwies, der Nachfrage nach Roheisen und mineralischen Heizstoffen in vollem Maasse Genüge zu leisten.

Zur Klarstellung der allgemeinen Lage unserer Industrie, sowie des Einflusses, den das Schutzzollsystem auf deren Entwickelung ausgeübt hat, mögen nachstehende kurze Angaben über das fortschreitende Wachsthum der Fabrikindustrie im europäischen Russland während der letzten 20 Jahre des zu Ende gehenden Jahrhunderts dienen:

Industriezweige	1877	1887	1892	1897
	Produktion in Millionen Rubel			
Verarbeitung von Textilstoffen . . .	297,7	464,2	581,6	946,3
„ „ Nahrungsstoffen .	17	37,9	47,9	95,7
„ „ thierischen Stoffen	67,7	79,6	72,6	132
„ „ Holzstoffen . . .	16,8	25,7	33,3	102,9
Papierindustrie	12,7	21	25,5	45,5
Chemische Industrien	10,5	21,5	35,3	59,6
Keramische Industrien	20,4	29	32,3	82,6
Herstellung von Metallfabrikaten . .	89,3	112,6	162,3	310,6
sonstige, in den obigen Gruppen nicht enthaltene Industrien	8,6	10,4	19,5	41
zusammen*)	541	802	1 010	1 816

Der durchschnittliche jährliche Produktionszuwachs betrug (in Millionen Rubel):

1878—1887	1888—1892	1893—1897
26,1	41,6	161,2

Der Bericht führt dann weiter aus, dass die Industrie sich nicht nur in der Menge, sondern auch in der Güte ihrer Erzeugnisse gehoben hat, sodass das Schutzzollsystem sich in vollem Umfange bewährt habe.

„Was sodann das Montanwesen betrifft, so hat das Schutzsystem und der dadurch bewirkte allgemeine Aufschwung der gewerblichen Thätigkeit im Lande auch darauf einen unzweifelhaft günstigen Einfluss ausgeübt. Die Entwickelung des Bergbaues wird am besten durch folgende Tabelle gekennzeichnet:

Es betrug die Gewinnung	1877	1887	1892	1897	1898
	Millionen Pud				
an Steinkohlen	110	277	424	684	746
„ Naphta	13	167	299	478	507
„ Roheisen	23	36	64	113	134
„ Eisen	16	22	29	30	30
„ Stahl	3	14	31	74	90

Diese Tabelle zeigt, dass die Gewinnung von mineralischen Heizstoffen und von Roheisen im allgemeinen recht erfolgreich fortschreitet; wenn trotzdem diese Zweige unserer Rohstoffproduktion ausserstande sind, der noch rascher steigenden Nachfrage nach Erzen und mineralischen Heizstoffen Genüge zu leisten, wenn infolge dessen die Einfuhr von ausländischem Roheisen und Steinkohle nicht zurückgeht, sondern steigt**) und die Preise dieser Produkte mehr und mehr in die Höhe gehen, so ist der Grund davon, ganz unabhängig vom Zollschutz, in Verhältnissen anderer Art zu suchen.“

Der Minister hebt hervor, dass die gleichen Erscheinungen auf dem Weltmarkte beobachtet werden können und dass sie ihre natürliche Erklärung in den übergrossen Anforderungen finden, die die grossartige Entwickelung der Industrie, des Eisenbahn- und Schiffbaues überall an die Leistungsfähigkeit der Bergwerksbetriebe stellen.

Um einen noch stärkeren Zufluss an Kohlen von den ausländischen Märkten heranzuziehen, gibt es das Mittel der Herabsetzung des Kohlenzolles. Allein — der Minister ist der Ansicht, dass dieses Mittel mit ganz besonders grosser Vorsicht angewendet werden muss, weil anderen Falles die einheimische Kohlenförderung leicht schwer geschädigt und namentlich die Erschliessung weiterer Steinkohlenlager zurückgehalten werden könnte.

Nachdem der Bericht die beiden wichtigen Zweige der wirthschaftlichen Entwickelung besprochen hat, geht er zu dem eigentlichen Hauptthema: den Eisenbahnen über.

Nach Darlegung der in letzter Zeit auf dem Gebiete der Industrie und des Handels erzielten Erfolge erachtet es der Finanzminister für seine Pflicht, zu berichten, dass, neben der Schutzzollpolitik, die weitgehende Entwickelung der wirthschaftlichen Leistungsfähigkeit des Landes in vieler Hinsicht auch durch diejenigen Maassnahmen bewirkt worden ist, welche, gemäss den Weisungen des Kaisers und Seines in Gott ruhenden erhabenen Vaters, zur Verbesserung des Eisenbahnwesens und zur Erweiterung des russischen Eisenbahnnetzes ergriffen worden sind. Es sind bereits über zehn Jahre verflossen, seitdem nach dem Willen des Kaisers Alexander III. die Regierung im Interesse sämmtlicher Zweige der industriellen und kommerziellen Erwerbsthätigkeit des Landes die unmittelbare Leitung der Eisenbahnen und die Regelung der wirthschaftlichen Seite des Eisenbahnwesens in ihre Hand genommen hat. Die Durchführung dieser Aufgabe fiel in erster Linie dem Finanzministerium zu, namentlich dem zu diesem Zwecke errichteten Departement für Eisenbahnangelegenheiten; daher erachtet es der Finanzminister für geboten, in dem vorliegenden allerunterthänigsten Berichte darüber Bericht zu erstatten, welche Ergebnisse die entsprechend den Allerhöchsten Weisungen sowohl im Interesse der Volkswirthschaft, als auch behufs Verminderung der Ausgaben der Staatskasse auf diesem Gebiete ergriffenen Maassnahmen gefördert worden sind.

Im Januar 1889 betrug die Länge des russischen Eisenbahnnetzes 27 458 Werst; davon entfielen auf die Staatsbahnen nur 6 470 Werst, d. h. im ganzen 23,6 %, wogegen alle übrigen Bahnen, mit einer Ausdehnung von 20 988 Werst, d. i. 76,4 %, unter der Leitung von 42 einzelnen Privatgesellschaften standen. Jede von diesen Gesellschaften führte ihren Betrieb fast ganz selbständig, befolgte ihre eigene Tarifpolitik, ohne sich im geringsten um das staatliche Gesammtinteresse zu kümmern. Der Betrieb sowohl der Staatsbahnen, als auch der privaten, vom Staate garantirten Linien brachte der Staatskasse ungeheure Verluste; 1889 betrug dieser Verlust die Summe von 30 500 000 R., während die Garantieschuld der privaten Gesellschaften den enormen Betrag von 984 000 000 R. erreichte.

Im Interesse des Landes war ein fortgesetzter und dabei rascher Weiterausbau des Eisenbahnnetzes geboten, das Interesse der Reichskasse dagegen erforderte eine Verminderung der Ausgaben. Die Durchführung dieser, bei der früheren Sachlage ihrem Wesen nach durchaus entgegengesetzten Aufgaben bot nicht unerhebliche Schwierigkeiten dar und konnte nur unter der Voraussetzung einer Vereinheitlichung des gesammten Eisenbahnwesens unter der unmittelbaren Leitung der Regierung ermöglicht werden. Es wurde zum Rückkauf der einzelnen Bahnen und zur Vereinigung des Eisenbahnnetzes in der Hand des Fiskus und weniger grosser Privatgesellschaften geschritten. Indem die Regierung einen Theil der Bahnen im Besitz dieser Gesellschaften beliess, d. h. auf das ihr laut Statuten zustehende Recht zum Rückkauf vor Ablauf der Konzessionsfrist verzichtete, setzte sie nach gegenseitiger Uebereinkunft mit diesen Gesellschaften möglichst vortheilhafte Bedingungen fest, auf Grund derer der Staat sich entweder einen Antheil am Reingewinn sicherte oder aber der Gesellschaft die Verpflichtung zum Ausbau neuer Eisenbahnlinien auferlegte. Zu gleicher Zeit wurde auch der Bahnbau aus den Mitteln des Fiskus in erhöhtem Maasse betrieben.

Der eingeschlagene Weg führte zu folgenden Ergebnissen: von den 1889 vorhanden gewesenen 42 privaten Eisenbahngesellschaften sind gegenwärtig nur noch 9 verblieben, wobei die Gesammtlänge der in ihrer Verwaltung befindlichen Bahnen 14 728 Werst, und zusammen mit den im Bau befindlichen Linien (6 414 Werst), den Lokal- und schmalspurigen Bahnen (721 Werst) im ganzen 21 863 Werst beträgt; die Ausdehnung der Staatsbahnen ist jedoch in derselben Zeit von 6 470 auf 23 927 Werst, und wenn man die im Bau befindlichen Linien (4 496 Werst) hinzurechnet — auf 33 423 Werst gestiegen. Somit ist die Gesammt-

*) Abgesehen vom Bergbau, von den Mühlenbetrieben und den der Accisebesteuerung unterliegenden Produktionszweigen.

**) Ueber die europäische Grenze wurden eingeführt:

	1877	1887	1892	1897	1898
	Millionen Pud				
Steinkohle und Koks (umgerechnet in Steinkohle) . .	95	100	108	166	196
Roheisen (Eisen und Stahl in Roheisen umgerechnet) .	25	14	10	36	38

länge des Eisenbahnnetzes, die sich 1889 auf 27 458 Werst, und mit Einschluss der im Bau befindlichen Linien (1 032 Werst) — auf 28 490 Werst belief, gegenwärtig, ohne die ausserhalb der Grenzen Russlands belegene chinesische Ostbahn, auf 55 236 Werst, d. i. fast um das Doppelte angewachsen, wobei die Ausdehnung der Staatsbahnen jetzt 60,5 %, die der Privatbahnen — 39,5 % beträgt. In derselben Zeit ist auch der Bestand des rollenden Inventars bedeutend vermehrt worden, besonders in den Jahren der Regierung des jetzigen Kaisers, indem zur Anschaffung von Lokomotiven, Personen- und Güterwagen 290 000 000 Rubel aufgewendet worden sind und die Anzahl der Lokomotiven und Personenwagen (im Vergleich zu deren Menge gegen Ende 1894) um 40 %, die der Güterwagen — um mehr als 50 % zugenommen hat.

In demselben Zeitraum hat sich das finanzielle Gesammtergebniss der Betheiligung des Staates am Eisenbahnbetrieb in folgender Weise geändert: der für die Staatskasse aus dem Betrieb sowohl der Staats-, als auch der Privatbahnen alljährlich entstehende Verlust ging allmählich herab (mit Ausnahme des Jahres 1892, in dem er auf 42 500 000 R. stieg) und verminderte sich bis zum Jahre 1894 auf den Betrag von 4 100 000 R., während von 1895 ab der Fiskus aus seiner Betheiligung am Eisenbahnbetrieb bereits einen Gewinn zu erzielen begann, dessen Höhe nachstehende Summen ergab: 1895 1 800 000 R., 1896 11 300 000 R., 1897 12 500 000 R. und 1898 12 100 000 R. Bei der Aufstellung der beiden letzteren Zahlenangaben sind die in diesen Jahren in Betrieb gewesenen Theilstrecken der sibirischen Bahn nicht berücksichtigt worden; zieht man die auf diesen Theilstrecken erzielten Betriebsergebnisse mit in Rechnung, so beträgt der Gewinn für die Staatskasse: 1897 8 000 000 R. und 1898 1 000 000 R.

Diese Daten zeigen deutlich, wie günstige Resultate die neue Richtung der Eisenbahnpolitik im Interesse des Fiskus und der Entwickelung des Eisenbahnwesens ergeben hat. Andererseits glaubt der Finanzminister, dass hierbei auch die Gerechtigkeit gegenüber den Privatgesellschaften in keiner Weise verletzt worden ist. Natürlich werden diejenigen Gesellschaften, welche den Ausbau neuer Bahnen übernommen haben, in den ersten Jahren nach erfolgter Fertigstellung dieser Bahnen einige Opfer bringen müssen; wenn jedoch diese Gesellschaften den Bau neuer Bahnen dem Empfang einer angemessenen Entschädigung beim Rückkauf ihrer Linien vorgezogen haben, so liegt es auf der Hand, dass sie ein solches Geschäft für sich vortheilhafter fanden, indem sie darauf rechneten, dass die zu leistenden Aufwendungen in der Folgezeit — mit dem steigenden Verkehr auf den neueröffneten Bahnen — sich bezahlt machen würden. Man darf annehmen, dass ihre Kalkulationen im allgemeinen nicht fehl gegangen sind.

Die Preise der Aktien sämmtlicher bestehender Eisenbahngesellschaften stehen selbst in der jetzigen, für die Börse so schweren Zeit entweder höher, oder fast ebenso hoch, wie zu Ende des Jahres 1888. Eine Ausnahme bilden nur die Aktien der Rjäsan-Ural- und der Südostbahngesellschaft, doch kann in betreff dieser Aktien gegenwärtig wohl kaum etwas gewisses behauptet werden, denn die von den genannten Gesellschaften erbauten neuen Linien von erheblicher Länge sind erst vor ganz kurzer Zeit dem Betriebe übergeben worden, wobei noch die Betriebseröffnung auf vielen von ihnen mit ungünstigen Ernten in den von ihnen bedienten Gegenden zusammenfiel. Jedenfalls kann die derzeitige Rentabilität der Eisenbahnaktien durchaus nicht als Maassstab für die Beurtheilung dessen gelten, was die privaten Gesellschaften gewonnen oder was sie dadurch verloren haben, dass sie den Bau neuer Linien dem Rückkauf vorzogen. Nur so viel steht fest, dass die für die neuen Bahnen aufgewendeten Kapitalien noch nicht ihre volle Rentabilität erlangt haben und dass die neu erbauten Linien für die Aktionäre neue Vermögensobjekte von sehr hohem Werth darstellen, die in Zukunft den Werth ihrer Aktien gegenüber dem Preise, der ihnen vergütet worden wäre, falls die Regierung von dem ihr zustehenden Rückkaufsrecht Gebrauch gemacht hätte, erheblich steigern dürften.

Bei dem enormen Wachsthum der russischen Industrie muss der Verkehr auf den Eisenbahnen und deren Rentabilität sich mit jedem Jahre steigern, und man darf füglich erwarten, dass die privaten Eisenbahngesellschaften — wenn man von etwaigen Missbräuchen absieht, deren Beseitigung in erster Linie den Aktionären selbst obliegen muss — schliesslich wohl kaum im Nachtheil sein werden.

Die Erweiterung des Eisenbahnnetzes und die Vermehrung des rollenden Inventars haben unzweifelhaft eine wohlthätige Wirkung auf die Entwickelung der Industrie geäussert, jedoch war im Interesse der letzteren ausser diesen Maassnahmen noch die Regulirung und Vereinheitlichung der Eisenbahntarife erforderlich. Die fast völlige Selbständigkeit, welche die Eisenbahnen früher in der Feststellung ihrer Tarife genossen, übte einen höchst nachtheiligen Einfluss auf die Entwickelung des Handels und der Industrie aus. Wie schädlich eine solche Selbstständigkeit wirken musste, geht schon daraus hervor, dass die Eisenbahnen den aus dem Auslande zur Einfuhr gelangenden Waaren, als Rückfracht, die weitgehendsten Tarifermässigungen gewährten und dadurch die Zollpolitik des Staates beeinträchtigten. Im lokalen Verkehre stellte eine jede Bahn ihre besonderen Tarife auf, während im direkten Verkehre von den einzelnen Bahnen die verschiedenartigsten, mit den Transportpreisen nach anderen Richtungen oft gar nicht im Einklange stehende Tarifsätze zur Erhebung gelangten.

Die Tarife mit ihren beständigen Abänderungen und Nachträgen wurden an verschiedenen Orten und von verschiedenen Dienststellen veröffentlicht, dazu sehr häufig nicht zur rechten Zeit, so dass es fast unmöglich war, die Transportkosten darnach zu berechnen und einigermaassen zutreffende kaufmännische Berechnungen aufzustellen.

Gegenwärtig sind die Tarife des russischen Eisenbahnnetzes (abgesehen von den schmalspurigen Zufuhrbahnen) dergestalt einheitlich aufgestellt, dass ein und dasselbe Gut beim Transporte auf gleich weite Strecken in allen Theilen des Reiches dieselbe Frachtzahlung zu tragen hat; Ausnahmen hiervon sind nur in wenigen besonders berücksichtigenswerthen Fällen zulässig. Dieser einheitliche Tarif dient als Grundlage auch bei der Frachtberechnung für die im gesammten überseeischen und Auslandsverkehre auf russischen Bahnen beförderten Güter; ausgenommen sind nur einige Ermässigungen bei Sendungen ins Ausland und nach Ostasien. Hierdurch ist jede Möglichkeit einer Lahmlegung des Zollschutzes durch die Feststellung der Gütertarife unmöglich gemacht worden. Die Tarife werden gegenwärtig in vollem Umfange und rechtzeitig in einem amtlichen Organe des Finanzministeriums, dem „Tarifanzeiger“, zur öffentlichen Kenntniss gebracht. Auf diese Weise erscheint die einheitliche Gestaltung, Stetigkeit und Zugänglichkeit der Tarife im Güterverkehr der russischen Eisenbahnen erreicht; es werden in Zukunft natürlich noch weitere Verbesserungen in diesen Tarifen vorzunehmen sein, namentlich im Sinne einer Ausgleichung der Interessen der verschiedenen Gebiete des weiten russischen Reiches.

Im Hinblick auf die für die Entwickelung des wirthschaftlichen Lebens im Lande maassgebende Bedeutung, welche bei den ungeheueren Entfernungen eine jede Erleichterung des Personenverkehres gewinnen muss, hat das Finanzministerium zu gleicher Zeit auch für die Herabsetzung des Personentarifes Sorge getragen, indem es den Grundsatz aufstellte, dass die Fahrpreise nach Maassgabe der Entfernungen fortschreitend ermässigt werden sollen. Die Wirkung dieser Maassregel erwies sich als überaus günstig. Der Personenverkehr nahm stark zu, während die Einnahmen der Eisenbahnen aus der Personenbeförderung nicht allein keine Schmälerung erfuhren, sondern sich sogar erheblich steigerten.

Aus dieser Darlegung geht hervor, dass auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens im Laufe der letzten zehn Jahre folgende Fortschritte erzielt worden sind: die Länge des Eisenbahnnetzes ist fast um das Doppelte gestiegen; die Menge des rollenden Inventars hat eine sehr starke Vermehrung erfahren; statt der früheren erheblichen Verluste gewähren die Eisenbahnen gegenwärtig der Staatskasse einen Gewinn; es ist ein einheitlicher, stabiler und jedermann zugänglicher Gütertarif, der mit Rücksicht auf die allgemein staatlichen Bedürfnisse und auf das Interesse der Industrie und des Handels festgestellt worden ist, eingeführt, auch ist der Personentarif ermässigt worden.

„Bei der Besprechung der auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens im Laufe des letzten Jahrzehntes erzielten Resultate kann nicht unerwähnt bleiben, so heisst es im Bericht weiter, dass das unter der unmittelbaren Leitung Ew. Kaiserlichen Majestät stehende grosse Werk der Herstellung einer ganz Asien durchziehenden Transkontinentalbahn zu derselben Zeit in Angriff genommen worden ist und nunmehr seiner glücklichen Vollendung entgegengeht. Diese Linie, welche die Küsten zweier Ozeane durch einen ununterbrochenen Schienenweg verbindet, gewinnt eine ganz besondere universelle Bedeutung, seitdem die uns befreundete chinesische Regierung der Bahn durch ihr Land einen Ausgang zum eisfreien gelben Meer eröffnet und die Kwantunhalbinsel an Russland abgetreten hat. Auf diesem Territorium, am Endpunkt der Bahn, wurde im ablaufenden Jahre auf Befehl Ew. Kaiserlichen Majestät zur Errichtung der Hafenstadt Dalni geschritten und derselben das Recht zum Freihandel gewährt. Die günstige Lage der neuen Stadt als Endpunkt der grossen Transkontinentalbahn und das ihr verliehene Privilegium wird unzweifelhaft zu ihrem schnellen Aufschwung und glücklichen Gedeihen beitragen, ihr die Handelsflotten aller Nationen zuführen. Es kann daher wohl gehofft werden, dass Dalni sich zu einem Hauptplatz im Handelsverkehr der alten mit der neuen Welt entwickeln wird.

Die Herstellung eines ununterbrochenen Schienenweges durch ganz Asien bildet ein grosses und schwieriges Werk, welches viel Mühe und grosse Kosten erforderte und noch erfordert. Fast überall auf der ganzen Bahnlinie waren die verschiedenartigsten Hindernisse zu überwinden, in stetem Kampf mit den schwierigsten klimatischen und topographischen Ver-

hältnissen. Ganz besondere, fast beispiellose Schwierigkeiten bietet der Bahnbau in der Mandschurei, wo kleine Häuflein russischer Männer, der fernen Heimath entrissen, den Schienenweg durch ein fast unerforschtes Land, inmitten einer fremden Bevölkerung, unter den härtesten Entbehrungen durchführen sollen. Es gibt jedoch keine Schwierigkeiten, die das russische Volk auf das Wort seines Herrschers hin nicht überwinden könnte; auch das Werk der Herstellung der chinesischen Bahn schreitet schnell vorwärts. Gegenwärtig sind bereits gegen 800 Werst des Schienenweges fertig gestellt; auf einer Strecke von 445 Werst von Port Arthur bis Mukden ist der Verkehr vorläufig eröffnet und eine Telegraphenlinie längs der ganzen Hauptbahn und der südmandschurischen Zweigbahn errichtet worden.

Gross sind auch die Geldopfer, die das russische Volk für die Herstellung der sibirischen Transversalbahn durch Asien zu bringen hat. Wenn man von Russland und seinen Finanzen spricht, so darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass die sibirische Bahn gegenwärtig bereits zum grössten Theil fertiggestellt ist und dass die Mittel zur Ausführung dieses Riesenunternehmens von Russland geliefert worden sind. Bereits jetzt, in einem verhältnissmässig kurzen Zeitraume (von 1891 bis 1899 einschliesslich) sind 501 600 000 R. verausgabt worden, im Jahre 1900 sollen gegen 130 000 000 R. zur Verwendung kommen, deren Betrag bereits vorräthig gehalten wird; fernerhin ist zur Vollendung des grossen Werkes noch für die Beschaffung von 150 000 000—180 000 000 R. Sorge zu tragen. Der Gesammtbetrag der Kosten dürfte mithin 750 000 000 R. übersteigen. Die Kostendeckung erfolgte in erster Linie aus den allgemeinen Mitteln der Staatskasse, und nur 100 000 000 R., d. i. weniger als der sechste Theil dieser Aufwendungen, wurden aus ausserordentlichen Fonds bestritten. Jedenfalls ist die Zeit der allergrössten Inanspruchnahme der Reichskasse jetzt bereits überstanden, und die Jahre sind nicht mehr fern, da die auf ihr schwer lastenden Aufwendungen für die sibirische Bahn fortfallen werden.

Die gegenwärtige Opferlast, welche sich in der Gegenwart am stärksten fühlbar macht, verhüllt den Augen der Zeitgenossen die künftige Bedeutung dieses grossen Schienenweges und beeinträchtigt die richtige Würdigung dieses Riesenunternehmens. Wie schwer aber das von Russland unter dem Szepter Ew. Majestät unternommene Kulturwerk auch sein mag, es wird hundertfach die Opfer einbringen, wenn es nach schliesslicher Vollendung seine reichen Früchte tragen, wenn die grosse, die entferntesten Gemarkungen Asiens und Europas verbindende Transitbahn in den Dienst der kulturellen Entwickelung des fernen Orients gestellt werden und die Produktivkräfte des reichen Sibiriens beleben wird."

Nachrichten.

Deutschland.

— **Preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft.** Die Einnahmen im Monat Dezember 1899 stellen sich auf 104 332 000 ℳ. und übertreffen die vorjährige Zahl um 2 276 000 ℳ. Der Personenverkehr brachte 26 688 000 (+ 1 761 000) ℳ. der Güterverkehr 70 105 000 (+ 147 000) ℳ. und aus sonstigen Quellen flossen 7 539 000 (+ 368 000) ℳ. Für die Zeit vom 1. April bis 30. Dezember sind 1 014 264 000 ℳ. oder 51 923 000 ℳ. mehr als im Vorjahre eingenommen worden. Das Mehr vertheilt sich mit 15 720 000 ℳ. auf den Personenverkehr, mit 30 971 000 ℳ. auf den Güterverkehr und mit 5 412 000 ℳ. auf sonstige Quellen.

— Die von uns in Nr. 6 S. 84 d. Ztg. erwähnte, zu den **„Bestimmungen über die planmässige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten“** vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten an die Eisenbahndirektion erlassene **Ausführungsverfügung** theilen wir nachstehend unter Weglassung einiger unwesentlicher Punkte wörtlich mit:

Die neuen Bestimmungen, denen die bisherigen diesseitigen Vorschriften zu Grunde liegen, enthalten in sachlicher Beziehung nur geringe Aenderungen. Soweit sie in einzelnen Fällen für die Inanspruchnahme des Personals eine geringe Höchstdauer festsetzen, lassen die von den königlichen Eisenbahndirektionen eingereichten Nachweisungen über die Dienstdauer nach dem Stande vom Herbst vorigen Jahres erkennen, dass die Direktionen und Inspektionen schon bisher innerhalb der zulässigen Grenzen die Dienstdauer im Allgemeinen so geregelt haben, wie sie nach den neuen Bestimmungen zu bemessen ist, und dass daher umfassendere Aenderungen der bestehenden Diensteintheilungen nicht in Frage kommen. Dies entbindet indessen nicht von der Pflicht, sorgfältig zu prüfen, ob die Diensteintheilungen mit den neuen Bestimmungen im Einklang stehen.

Insbesondere ist überall da, wo eine länger dauernde Inanspruchnahme des Personals von dem Vorliegen „einfacher Betriebsverhältnisse“ abhängig gemacht ist, zu untersuchen, ob thatsächlich solche vorhanden sind. Zur Vermeidung von Zweifeln bemerke ich hierbei, dass sich diese Frage nicht etwa danach entscheidet, ob der Betrieb auf einer Strecke oder bei einer Dienststelle im allgemeinen als einfach angesehen werden kann, sondern dass sie vielmehr aus den Verhältnissen des einzelnen Dienstes, der geregelt werden soll, zu beurtheilen ist. Wie einerseits auf Strecken und bei Dienststellen mit geringem Betriebe der Dienst des einen oder anderen Bediensteten oder einer ganzen Dienstklasse gleichwohl schwierig sein kann, so ist andererseits auf Strecken und bei Dienststellen mit verwickelten Betriebsverhältnissen der Dienst einzelner Bediensteten oder der Bediensteten einzelner Dienstklassen zum Theil so leicht, dass eine Erstreckung der Dienstdauer bis zur höchstzulässigen Grenze keine Bedenken hat. Es ist daher, wie bisher, erforderlich, dass die Inspektionsvorstände die Verhältnisse jeder einzelnen Stelle prüfen und danach die Inanspruchnahme desjenigen Beamten, der die Stelle wahrzunehmen hat, bemessen. Feste Grundsätze lassen sich für die Beurtheilung der einzelnen Betriebsstelle bei der Eigenart des Eisenbahndienstes nicht aufstellen, ohne auf der einen Seite Beamte zu begünstigen, auf der anderen zu benachtheiligen. Für die Entscheidung, inwiefern einfache oder schwierigere Betriebsverhältnisse vorliegen bedarf es der Feststellung an Ort und Stelle, ob und inwieweit der Dienst häufigere und längere Ruhepausen gestattet, ob er ständig oder doch mit einer gewissen Regelmässigkeit in dieselben Tagesstunden fällt oder häufiger Wechsel zwischen Tag- und Nachtdienst, Früh- und Spätdienst usw. stattfindet, ob eine regelmässige Mittagspause gewährt werden kann, ob viel Nachtdienst zu leisten ist, ob die wahrzunehmenden Dienstverrichtungen mehr mechanischer Art sind oder ob sie an die Umsicht und Entschlussfähigkeit des Beamten besondere Anforderungen stellen, ob mit dem Dienst erhöhte Verantwortlichkeit oder Gefahr verbunden ist, ob der Dienst ununterbrochen anstrengend oder zeitweise schwächer ist, ob er überwiegend im Freien oder in geschlossenen Räumen stattfindet, ob er besondere körperliche Kraftanstrengung erfordert, ob weite oder schwer gangbare Wege zu und von der Betriebsstelle zurückzulegen sind usw.

Im Einzelnen bemerke ich zu den neuen Vorschriften das Folgende:

a) Die durchschnittliche tägliche Dienstdauer des Stationspersonals ist ebenso wie die des Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonals in der Weise zu berechnen, dass die Summe der in dem einzelnen Kalendermonat zu leistenden Dienststunden durch die volle Zahl der Tage dieses Monats getheilt wird. In den Ausnahmefällen des Absatzes 3 kann selbstverständlich die durchschnittliche tägliche Dienstdauer auch über 12 Stunden betragen.

b) Wenn der Rangirdienst des Lokomotivpersonals eine ununterbrochene angestrengte Thätigkeit nicht erfordert, ist er nach den für den sonstigen Dienst dieses Personals gültigen Vorschriften zu bemessen.

c) Die Dauer des Vorbereitungs- und Abschlussdienstes, welcher je nach den örtlichen Verhältnissen der einzelnen Stationen (Auskömmlichkeit der Gleisanlagen, Lage des Lokomotivschuppens usw.), sowie nach Art und Umfang der vor oder nach der Fahrt zu erledigenden Arbeiten hier mehr, dort weniger Zeit erfordert, ist nicht schematisch für den ganzen Direktions- oder Inspektionsbezirk, sondern unter Berücksichtigung dieser Umstände für jeden einzelnen Fall von dem Inspektionsvorstande besonders festzusetzen, auch in den Dienstplänen genau zu bezeichnen.

Die für das Auswaschen des Kessels erforderliche Zeit ist dem Lokomotivpersonale in allen Fällen, sowohl bei Bemessung der einzelnen Dienstschicht, wie bei Ermittelung der durchschnittlichen Dienstdauer, als Dienst anzurechnen, und zwar in Höhe von 3 Stunden für jedes Auswaschen. Ergeben sich hieraus Schwierigkeiten in Bezug auf die Innehaltung der zulässigen Grenzen des Dienstes oder die Gewährung der vorgeschriebenen Ruhetage, so muss darauf Bedacht genommen werden, das Auswaschen der Lokomotiven von anderen Mannschaften wahrnehmen zu lassen.

d) Obwohl diese Vorschrift bereits eine achtstündige Ruhe in der Heimath als ausreichend zulässt, soll doch im Bereiche

der vereinigten preussischen und hessischen Staatsbahnen als Regel daran festgehalten werden, dass, wie bisher so auch künftig, die Ruhezeit des Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonals in der Heimath mindestens zehn Stunden betragen muss. Nur ausnahmsweise soll bei einfachen Betriebsverhältnissen eine Ruhe von mindestens acht Stunden in der Heimath als Ruhezeit angerechnet werden dürfen, wenn nach dem pflichtgemässen Ermessen der vorgesetzten Dienstbehörde eine Ueberanstrengung des Personals ausgeschlossen ist.

e) Es ist anzustreben, auf eine Periode des Nachtdienstes eine thunlichst gleiche Periode des Tagesdienstes folgen zu lassen, wie dies überall da sich ohne weiteres ergibt, wo ein Dienst von zwei einander ablösenden Beamten wahrgenommen wird. Wenn ein regelmässiger Wechsel im Tag- und Nachtdienst nicht durchgeführt werden kann, wie z. B. bei einem grossen Theile des Lokomotiv- und Zugpersonals, sowie in dem Bahnwärterdienste auf solchen Strecken, auf welchen der Schrankendienst bei Tage von Frauen versehen wird, soll der Nachtdienst den Tagesdienst nicht zu sehr überwiegen.

f) Bei Heranziehung von Bahnhofs-, Güterboden-, Strecken-, Werkstättenarbeitern usw. zur stundenweisen Aushilfe im Betriebsdienste ist von dem Dienstvorsteher stets festzustellen, wie lange der Arbeiter an demselben Tage schon beschäftigt gewesen ist und ob er demnach für eine Leistung im Betriebe überhaupt noch in Frage kommen kann. Die Anrechnung der in gewöhnlicher Beschäftigung verbrachten Zeit hat in der Weise zu geschehen, dass als volle Tagesleistung in der gewöhnlichen Beschäftigung ein Zeitraum von längstens zehn Stunden ausschliesslich der Mittagsruhe angenommen und danach berechnet wird, welchem Theile der für den Betriebsdienst, in dem die Aushilfe geleistet werden soll, festgesetzten Dienstdauer die in der gewöhnlichen Beschäftigung bereits geleistete oder noch zu leistende wirkliche Arbeitszeit gleich zu rechnen ist. Wenn z. B. ein Streckenarbeiter 7 Stunden (ausschliesslich der Mittagspause) in der Rotte beschäftigt gewesen ist und dann zum Dienst auf einem Bahnwärterposten, für welchen eine 12stündige Dienstzeit festgesetzt ist, herangezogen wird, so ist ihm die Rottenarbeit mit $\frac{7 \times 12}{10} = 8^2/_5$ Stunden anzurechnen, so dass er höchstens noch $3^3/_5$ Stunden im Bahnwärterdienste beschäftigt werden darf.

g) Hinsichtlich des Kirchenbesuches verbleibt es gleichfalls bei den bisherigen Vorschriften. Hiernach ist dem Betriebspersonal, soweit es auch an den Sonn- und Feiertagen zum Dienste herangezogen zu werden pflegt, an jedem zweiten, mindestens aber an jedem dritten Sonntage Gelegenheit zur Theilnahme an dem Gottesdienste zu geben. Sofern hierzu die auf die Sonntage entfallenden Ruhetage nicht ausreichen, ist die zum Besuche des Gottesdienstes erforderliche dienstfreie Zeit zu gewähren, ohne dass es der Nachsuchung eines besonderen Urlaubs zu diesem Zwecke bedarf, und auch ohne dass eine Beeinträchtigung der Ruhezeiten eintritt.

h) Die neuen Bestimmungen finden auf alle Bedienstete Anwendung, welche mit der selbständigen Wahrnehmung der Dienstverrichtungen der in den Bestimmungen genannten Beamtenklassen betraut sind, ohne Rücksicht darauf, ob sie als Beamte etatsmässig angestellt sind, diätarisch beschäftigt werden oder ausserhalb des Beamtenverhältnisses stehen.

— Die preussische Staatsregierung hat sich nunmehr für die **Westlinie** des **Grossschifffahrtsweges Berlin-Stettin** entschieden. Die „Berl. Pol. Nachr." theilen über die Gründe folgendes mit:

Infolge der mit den Geländeverhältnissen zusammenhängenden Schwierigkeiten würden die Kosten der Ostlinie so hoch werden, dass sie als ein wirthschaftlich gerechtfertigtes Unternehmen kaum mehr anzusehen sein dürfte. Es kommt hinzu, dass deren Ausführung scharfe Eingriffe in die Wasserwirthschaft der durchschnittenen Landestheile bedingen würde, welche für die Wasserabflussverhältnisse jener Gegenden unter Umständen verhängnissvoll werden könnten, während die von dem Kanalbau erwarteten Vortheile für die Wasserverhältnisse des Oderbruches schwerlich zu erreichen wären. Unter diesen Umständen fällt bei der Erwägung der Gründe für und wider das Gewicht so entschieden für die Westlinie in die Waagschale, dass nothwendig dieser der Vorzug vor dem Konkurrenzunternehmen gegeben werden muss.

— Die Strafkammer des Landgerichts zu Flensburg verurtheilte in der Verhandlung über das **Eisenbahnunglück auf der Kreiseisenbahn Flensburg-Kappeln** am 20. Oktober v. J., bei dem zwei Personen getödtet und 30 mehr oder weniger schwer verletzt wurden, den Bahnhofsverwalter Lassen in Glücksburg wegen fahrlässiger Gefährdung eines Eisenbahntransportes zu acht Monaten Gefängniss und Ersatz der durch das Unglück entstandenen Kosten. Der mitangeklagte Zugführer Metzger wurde freigesprochen.

— **Die geselligen Veranstaltungen des Eisenbahnvereins zu Breslau.** Der Verein ist mit dem Jahre 1900 in das 3. Jahr seines Bestehens eingetreten. Das Hauptziel, die Stärkung des Gedankens der Zusammengehörigkeit sämmtlicher Beamten und Arbeiter, wird durch eine blühende Spar- und Darlehnskasse, mehrere Büchereien und einen Vereinsbeirath, besonders aber durch die geselligen Veranstaltungen gefördert, deren Reichhaltigkeit, verbunden mit gediegener und stets origineller Ausführung, wesentlich zum Zusammenhalt der Mitglieder beiträgt. Ein Rückblick auf das abgelaufene zweite Vereinsjahr möge über Zahl und Art des Dargebotenen berichten.

Die Grösse des Vereins — rund 7000 Mitglieder — machte es erforderlich, das Sommerhalbjahr den Familienfesten zu widmen, während im Winter nur Herrenabende stattfinden konnten. Die Sommervergnügungen bestanden in Ausflügen und in Gartenfesten. Zu den Ausflügen dienten sieben Vereinssonderzüge, welche mit dankenswerther Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten verwaltungsseitig kostenfrei gestellt wurden. Da es jedem Mitgliede gestattet war, mit einem Familienangehörigen theilzunehmen, konnte nur die Hälfte der Mitglieder befriedigt werden, während die andere Hälfte auf die Ausflüge des nächsten Sommers vertröstet wurde. Zielpunkte waren die an Naturschönheiten und herrlichen Aussichtspunkten reichen Gegenden: Zobtenberg, Wartha'er Spitzberg und Fürstenstein, sowie die buchen- und eichenbestandenen Höhenzüge von Trebnitz und Obernigk.

Den Charakter grosser Volksfeste trugen die beiden Gartenfeste, welche in Breslau auf dem Friebeberg und im Schiesswerder stattfanden. Sie bildeten den Höhepunkt der Sommersaison. Jedes derselben war von mehr als 13000 Personen besucht. An beiden Festen nahmen auch der Vorsitzende des Vereins, Eisenbahndirektionspräsident Hermann, die Mitglieder der Direktion und Vorstände der Inspektionen nebst ihren Familien theil. Neben reichhaltigem Konzertprogramm, prächtiger Beleuchtung der Anlagen, grossem Feuerwerk und Tanz war für Kinderbelustigungen besondere Fürsorge getroffen.

Von den Wintervergnügungen mussten die Frauen und Angehörigen der Mitglieder leider ausgeschlossen bleiben, da es ohnehin schon schwer fiel, für drei Herrenabende zu je 2000 Personen bei richtiger Vertheilung der Feste auf die ganze Winterzeit geeignete Säle zu erhalten. Jedem Herrenabend wurde ein eigenes Leitmotiv gegeben. Der erste am 14. Oktober 1899 im Schiesswerder veranstaltete Herrenabend stellte ein Fest in China dar. Programm und Dekorationen waren in chinesischem Style gehalten, die Musik hatte chinesische Instrumente, chinesische Stücke wurden gespielt, mit einem grossen Tamtam gab der Kneipwart seine Zeichen. Als Festspiel war ein mit Gesang und Tanz ausgestattetes Genrebild verfasst worden, betitelt „Lok-ho-mo-fi-fa, der neue Drache in Kiautschou". Es brachte den Sturz des alten chinesischen Drachen (Abschliessung und Stillstand) und den Beginn einer neuen Herrschaft (Eisenbahn und Entwickelung) zum Ausdruck. Besondere allgemeine Lieder und der Art des Festes entsprechende Kuplets erhöhten die Stimmung. In der That stand alles unter dem Zeichen des Zopfes, als Zing-zang-fu, der erste deutsch-chinesische Zugführer, am Schlusse eines Vortrages Mützen mit Zöpfen, Fächer und Schirme zur Vertheilung brachte.

Der zweite Herrenabend wurde am 17. Dezember 1898 im Konzerthause als Weihnachtsfeier begangen. Den offiziellen Theil leitete eine Weihefestouvertüre ein, mit einem Choral ausklingend. Hierbei fand das Anzünden der Kerzen zweier mächtigen, reich geschmückten Christbäume statt. Ein Originalfestlied führte in launiger Weise den Gedanken aus, wie zur gebefrohen Weihnachtszeit verschiedene „fromme Wünsche" erfüllt werden möchten. Die darauf folgende Festrede pries treue Pflichterfüllung, Anhänglichkeit an den Verein und vor allem die Liebe zum Könige als die drei Weihnachtsgaben, welche die Vereinsmitglieder an diesem Weihnachtsabende, einem Familienfeste des Vereins, darbringen möchten. Das für die Feier gedichtete Festspiel „Eisenbahners Weihnachtsfest" sprach besonders dadurch an, dass sein Inhalt im Herzen jedes Zuhörers Wiederhall fand. Der zu Weihnachten besonders entsagungsvolle Dienst des Eisenbahners, welcher fern von den Seinen den heiligen Abend im Uebernachtungslokale zubringen muss, findet seine Verherrlichung in treuer Pflichterfüllung und in dem Bewusstsein, zur Festesfreude aller reichlich beigetragen zu haben. In Anerkennung dessen überreichte am Schlusse Knecht Rupprecht an die verschiedenen Beamten- und Arbeiterkategorien grosse Pfefferkuchenherzen mit Widmungen, in denen durch humoristische Verse die Erfüllung von Herzenswünschen im neuen Jahrhundert versprochen wird. Die Vertheilung von 5000 Stück Salzbretzeln und Salzstangen unter die Festtheilnehmer als allgemeine Gabe des Weihnachtsmannes wurde mit Jubel

begrüsst. Erst lange nach Mitternacht war das an humoristischen Darbietungen reichhaltige Programm erschöpft.

Der letzte Herrenabend des Winters wird am 17. Februar d. J. im Schiesswerder als eine Begrüssungsfeier für das neue Jahrhundert abgehalten werden.

Sämmtliche Veranstaltungen haben in musterhafter Ordnung einen ungestörten, alle Betheiligten befriedigenden Verlauf genommen. Einrichtung und Ausgestaltung ist Sache des äusserst rührigen Vergnügungsausschusses, an dessen Spitze Eisenbahndirektor Wagner steht. Es muss besonders hervorgehoben werden, dass die Ausschussmitglieder sowohl im Verfassen der Festspiele, Lieder und Kuplets, als auch im Einüben und Vortragen, sowie in der Gestaltung und Ausführung der Feste eine hervorragende Thätigkeit entwickeln, welcher der Erfolg in erster Linie zu danken ist.

— **Die allgemeine Baugenossenschaft von Verkehrsbeamten in Laim bei München,** die in Laim etwa fünf Tagwerk mit schönen und praktischen Wohnhäusern im offenen Bausystem überbaut, hat in ihrer letzten Generalversammlung in Durchführung ihres Programmes den Beschluss gefasst, so weit als möglich auch jenen Verkehrsbeamten, die z. Zt. aus irgend welchen Gründen nicht Mitglieder der Genossenschaft werden können, die Wohlthat einer gesunden, geräumigen und zugleich billigen Wohnung durch Erbauung von Miethswohnungen zu theil werden zu lassen. Diese Miethswohnungen werden genau dieselben Räumlichkeiten enthalten wie die Wohnungen der Genossenschaftsmitglieder selbst; eine solche mit drei Zimmern, Küche mit Balkon, Kammer, Speicher, Keller und einem etwa 55 qm grossen Gartenantheil kostet durchschnittlich monatlich 30 ℳ, eine Wohnung mit vier Zimmern und den gleichen Räumlichkeiten nebst etwa 60 qm Gartenfläche durchschnittlich monatlich 40 ℳ. Sämmtliche Wohnungen sind mit Parkettfussboden versehen, auch ist für elektrische Beleuchtung derselben zu einem billigen Preise Sorge getragen. Ausserdem erhalten die Wohnungen durch Anschluss an die Münchener Wasserleitung laufendes Wasser.

Da auf Grund der gestellten Anfragen und gemachten Wahrnehmungen zu erwarten steht, dass diese Miethswohnungen sehr rasch vergriffen sein werden, so empfiehlt es sich für Interessenten, baldigst mit der genannten Baugenossenschaft in Verbindung zu treten, weil es nicht unzulässig erscheint, diese Miether nachträglich als Genossenschaftsmitglieder aufzunehmen.

— † **Regierungs- und Baurath Goldkuhle,** Mitglied der Eisenbahndirektion Essen, ist am 16. d. Mts. nach kurzem schweren Leiden verschieden. Präsident, Mitglieder und Oberbeamte der Eisenbahndirektion und der Inspektionen des Direktionsbezirkes Essen widmeten ihm einen schon in Nr. 6 d. Ztg. unter den amtlichen Bekanntmachungen abgedruckten warmen Nachruf. Die Zeitschrift „Glückauf" würdigt die Verdienste des Verstorbenen mit folgenden Worten:

„Der Heimgegangene, geboren am 27. Februar 1838, trat am 26. Mai 1864 als Bauführer bei der Verwaltung der bergisch-märkischen Bahn ein und wirkte hier mit beim Baue der Strecke Hengstei-Holzwickede (1868) und bei den Tunnelbauten des oberen Ruhrthales (November 1871). Seine Thätigkeit hier wurde unterbrochen durch seine Antheilnahme an den Feldzügen 1866 und 1870/71. Im ersteren zog er als Vizefeldwebel der Reserve des Kaiser Franz-Garde-Grenadierregiments ins Feld. In letzterem wirkte er als Bauführer der Feldeisenbahnbauabtheilung und erwarb sich das Eiserne Kreuz.

Nachdem er im Jahrzehnt darauf dem Baue der Vollmethallinie und der Strecke Scherfede-Holzminden vorgestanden hatte, wurde er mit dem 6. Januar 1882 kommissarischer und vom 15. Januar 1884 ständiger Hilfsarbeiter des Betriebsamtes Essen und Vorstand des königlichen Eisenbahnwagenamtes daselbst.

Hier schuf er die mustergültigen Einrichtungen, welche das Vorbild für diese Organisation im gesammten preussischen Staatseisenbahnbetriebe abgegeben haben. In unerschütterlichem Gerechtigkeitssinne, erfüllt von steter Hilfsbereitschaft und ausgerüstet mit der vollen Kenntniss der Produktionsbedingungen im Grossgewerbe, hat er es verstanden, die von Jahr zu Jahr mit dem Wachsen des Verkehres steigenden Schwierigkeiten in der Wagenzutheilung zu beherrschen, seine feste ordnende Hand hat diesem Zweige der Staatsbahnverwaltung das Gepräge gegeben; möge sein Geist darin noch weiter leben und dieser Verwaltungszweig stets von seinem Wirken beseelt bleiben! Das wird sein schönstes Denkmal sein."

Wir können hinzufügen, dass Goldkuhle's Verlust namentlich auch von allen zum preussischen Wagenverbande gehörenden Verwaltungen beklagt werden wird. In den gemeinschaftlichen Konferenzen dieses Verbandes zeigte Goldkuhle sowohl seine tiefe Sachkenntniss, wie seinen liebenswürdigen Humor. Er war in diesem Kreise daher ebenso hochangesehen wie persönlich beliebt.

— **Personalnachrichten.** Der Eisenbahnmaschineninspektor z. D. Walter, zuletzt im Direktionsbezirk Altona, ist gestorben.

Der bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen als Hilfsarbeiter der Generaldirektion beschäftigte Gerichtsassessor Eduard Vogel ist zum kaiserlichen Regierungsassessor ernannt worden.

Die Stelle eines rechtskundigen Mitgliedes der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen mit der Dienststellung eines Finanzraths ist dem Finanzassessor Stieler bei der Domänendirektion übertragen worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Arbeiterschutz bei Bauten und Hilfsanstalten der Eisenbahnen.** Bekanntlich wurde seitens eines österreichischen Reichsrathsabgeordneten seinerzeit eine Reihe von Anträgen gestellt, welche die Regelung und Ueberwachung der Arbeitsverhältnisse bei Eisenbahnbauten bezweckten. Im Eisenbahnausschusse wurde der Beschluss gefasst, einen Berichterstatter zu wählen, welcher gemeinsam mit der Regierung einen Gesetzentwurf auszuarbeiten gehabt hätte. Mit Rücksicht auf die bald darauf erfolgte Vertagung des Reichsrathes wurden die besprochenen Anträge seitens der Regierung selbständig weiterverfolgt. Wie gemeldet wird, sind nunmehr seitens des Handels- und Eisenbahnministeriums zwei entsprechende Gesetzentwürfe fertiggestellt worden. Vom Handelsministerium wurde ein Gesetzentwurf ausgearbeitet, mit welchem in Ergänzung der Gewerbeordnung festgestellt werden soll, dass die Bestimmungen, betreffend die Arbeitsordnung, Höchstarbeitszeit und Verwendung von Kindern und jugendlichen Hilfsarbeitern, auch auf Eisenbahnbauunternehmungen und andere Bauunternehmungen Anwendung zu finden haben. Anderseits hat der vom Eisenbahnministerium aufgestellte Gesetzentwurf die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten der Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben verwendeten Arbeiter zum Gegenstande. Dieser Gesetzentwurf regelt somit über den im Abgeordnetenhause gestellten Antrag, welcher nur die Eisenbahnbauarbeiter im Auge hatte, hinausgehend auch die Arbeitsverhältnisse einer zweiten, weitaus grösseren Klasse von Eisenbahnarbeitern, nämlich der in den Hilfsanstalten der Eisenbahnen (Werkstätten, Beleuchtungs- und Imprägnirungsanstalten, Steinbrüche, Schottergruben u. dergl.) verwendeten Arbeiter. Für die Regiebauten und Hilfsanstalten der Eisenbahnen sollen hierdurch ähnliche Vorschriften, wie jene der Gewerbeordnung, erlassen werden, und zwar hinsichtlich der Vorsorgen für die Arbeiter, der Höchstarbeitszeit, der Arbeitspausen, der Sonn- und Feiertagsruhe, der Entlohnung und Kündigung, der Arbeitsbücher, der Arbeitsordnung, der Auflösung des Arbeitsverhältnisses, der Streitigkeiten aus dem Arbeits-, Lehr- und Lohnverhältnisse, der Verwendung von jugendlichen Arbeitern und Frauenspersonen, sowie endlich hinsichtlich der Lehrlinge. Beide Gesetzentwürfe werden demnächst einer gemeinsamen Berathung der betheiligten Ministerien unterzogen und sodann dem Arbeitsrathe zur Begutachtung mitgetheilt werden.

— In der Frage des bekannten **Verloosungsstreites der Buschtěhrader Bahn** hat der Oberste Gerichtshof zu Gunsten der Prioritätenbesitzer entschieden und das von den unteren Instanzen abgelehnte Gesuch um Bestellung eines Prioritätenkurators bewilligt. Die Buschtěhrader Bahn hat bekanntlich die Verloosung ihrer einer freiwilligen Umwandlung unterzogenen 5 % Prioritäten in der Weise vorgenommen, dass die Verloosung auf die nicht zur Umwandlung angemeldeten Prioritäten beschränkt wurde. Dieser Beschluss bedingt eine Benachtheiligung jener Obligationenbesitzer, welche der freiwilligen Umwandlung nicht beigetreten sind und er wurde deshalb von den Prioritätenbesitzern angefochten. Die Obligationenbesitzer begehrten die Einsetzung eines gemeinsamen Kurators; das Handelsgericht und das Oberlandesgericht haben aber das Ansuchen abgelehnt. Die Entscheidung der unteren Instanzen ging von den gleichen Erwägungen aus wie die Entscheidungen in dem gleichen Falle der Prag-Duxer Bahn, welchen damals auch der Oberste Gerichtshof beigetreten war. Diesmal hat der Oberste Gerichtshof anders entschieden und die Einsetzung eines Prioritätenkurators bewilligt. Die Bestellung eines Kurators ist auch bereits durch das Handelsgericht Prag erfolgt. Der Oberste Gerichtshof ist bei seiner Entscheidung von der Erwägung ausgegangen, dass die Prioritäten sämmtlicher Auflagen die Bestimmung enthalten, die Rückzahlung der Anleihe habe im Wege der Ausloosung nach dem staatlich genehmigten Tilgungsplane zu erfolgen, dass durch diesen aber die Rückzahlung auf die Zeit von 50 Jahren

bestimmt ist. Hierdurch seien Rechte und Pflichten nicht nur für die Besitzer der Prioritäten, sondern auch für den Verpflichteten, die Buschtěhrader Eisenbahnunternehmung, begründet worden. Die beiden Untergerichte hätten übrigens in die Entscheidung der materiellen Rechtsfrage gar nicht eingehen sollen, sondern es wäre der gemeinsame Kurator lediglich auf Grund der bescheinigten Gefahr, welche in dem veränderten Verloosungvorgang lag, zu bestellen gewesen.

— Die Frage der **Kohlenversorgung Wiens** bildet einerseits mit Rücksicht auf den gegenüber den Vorjahren geringeren Stand der Kohlenvorräthe und anderseits auf den Ausstand der Kohlenarbeiter den Gegenstand von Erhebungen seitens der zuständigen Behörden. Es hat in dieser Angelegenheit vor kurzem eine Erhebung bei der niederösterreichischen Statthalterei stattgefunden, an welcher neben den Vertretern der Regierung, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und des Wiener Magistrates auch die grösseren Kohlenhändler theilnahmen. Durch die Erhebungen ist festgestellt worden, dass an der vorübergehend ungenügenden Versorgung der Kohlenhändler mit Vorräthen die Verfrachtungsverhältnisse keine Schuld tragen, da diese ganz normal gewesen sind. Als Erklärungsgrund wurden bei der Erhebung hauptsächlich die erhöhten Kohlenpreise in den oberschlesischen Revieren, sowie der namhaft gesteigerte Kohlenbedarf der deutschen Industrie und Russlands angegeben, welche es bewirkt haben sollen, dass die Zufuhr der preussischen Kohle nach Wien sich verringerte. Die Gemeinde Wien hat an die Regierung das Ansuchen gerichtet, es möge angesichts der obwaltenden Verhältnisse die Erschliessung neuer Bezugsquellen von Kohle für Wien ins Auge gefasst werden, und es wird in der Eingabe namentlich auf die böhmische Braunkohle hingewiesen, deren Absatz in Wien bisher ein sehr geringer ist. Diese Frage bildet den Gegenstand von Verhandlungen zwischen den zuständigen Ministerien, wobei allerdings mit Rücksicht auf die billigen Kohlentarife der österreichischen Staatsbahnen besondere tarifarische Zugeständnisse zur Begünstigung der Zufuhr böhmischer Kohle nach Wien wohl als ausgeschlossen zu betrachten sein dürften. Auch die Zufuhr ungarischer Kohle nach Wien kommt selbstredend in Betracht und hat, wie das „Ungar. Telegr.-Korrespondenzbüreau“ meldet, der ungarische Handelsminister für Sendungen von aus den Fünfkirchner, Salgó-Tarjáner und anderen ungarischen Bergwerken stammenden Kohlen nach Wien Begünstigungen zugestanden. Die Bahnverwaltungen sind, soweit bekannt ist, für ihre eigenen Zwecke vorerst hinlänglich mit Kohle versehen.

— **Fahrplanverbesserungen.** In der letzten Herbsttagung des Staatseisenbahnrathes ist darüber Beschwerde geführt worden, dass die derzeitige Verbindung zwischen Wien und Sarajevo manches zu wünschen übrig lässt, da dieselbe über Budapest nach Bosnisch-Brod führt, wodurch die Fahrt längere Zeit in Anspruch nimmt, als dies nach der Lage des Eisenbahnnetzes unbedingt nothwendig erscheint. Wie das „Oesterr.-Ungarische Eisenbahnblatt“ meldet, sind, nachdem die Angelegenheit schon auf der Anfangs Dezember v. J. in Köln abgehaltenen internationalen Fahrplankonferenz zur Sprache gebracht worden war, nunmehr Verhandlungen mit den ungarischen Staatsbahnen und der Südbahn eingeleitet worden, welche darauf abzielen, die Verbindung zwischen Wien und Sarajevo über die Wien-Triester Linie, das ist über Steinbrück-Agram-Sissek nach Brod herzustellen. Die Südbahn hat sich schon bereit erklärt, ihren Fahrplan entsprechend zu erstellen, und es dürften wohl auch die ungarischen Staatsbahnen dem Vorschlage gegenüber sich nicht ablehnend verhalten.

— **Der Betrieb von Lokalbahnen durch Bahnagenten und die Bukowiner Handelskammer.** Zu den Reformen, welche bei der österreichischen Staatsbahnverwaltung bezüglich des Betriebes der Lokalbahnen ins Auge gefasst worden sind, gehört auch die Bestellung von Bahnagenten an Stelle ständiger Eisenbahnbeamten nach dem Beispiele der sächsischen und bayerischen Bahnen. Gegen diese Art der Betriebführung auf den Bukowinaer Lokalbahnen hat nun die Bukowinaer Handels- und Gewerbekammer Stellung genommen. Die Kammer sagt, es stehe fest, dass eine solche Maassregel zum mindesten für das Kronland Bukowina ungeeignet sei. Das Geschäfts- und Verkehrsbedürfniss verlange auf der Eisenbahnstation einen regelmässigen Dienst, sowie eine Vertrauenswürdigkeit und Unbefangenheit der diesen Dienst versehenden Personen. Diesem Bedürfnisse könne aber nur der Beamte entsprechen, der an die vorgeschriebenen Amtsstunden gebunden ist, unter dem Amtseide steht, an dem Geschäftsleben selbst unbetheiligt ist und die Autorität des Staates hinter sich hat.

Die Gebahrung eines blossen Agenten, der selbst Geschäftsmann, vielleicht gar Konkurrent ist, würde (unter den Verhältnissen des Kronlandes) jedenfalls zu ausserordentlichem Misstrauen und endlosen Streitigkeiten, Reklamationen und Rekriminationen Anlass geben.

— **Wechsel im Vorsitz des österreichischen Ministerrathes.** Mit kaiserlicher Entschliessung vom 18. d. Mts. wurde der Eisenbahnminister Dr. von Wittek auf sein Ansuchen von dem Vorsitze im Ministerrathe enthoben und ihm aus diesem Anlasse für die mit treubewährter patriotischer Hingebung geleisteten ausgezeichneten Dienste die vollste Anerkennung und der wärmste Dank ausgesprochen.

Mit kaiserlicher Entschliessung vom folgenden Tage wurde sodann das neue Ministerium ernannt. An der Spitze desselben steht der Geheimrath Dr. von Koerber, welcher schon früheren Ministerien als Handelsminister und Minister des Innern angehört hat. Dr. von Wittek versieht auch im neuen Ministerium das Amt des Eisenbahnministers.

— In Bezug auf einen unter den Nachrichten aus Oesterreich-Ungarn in Nr. 78 S. 1274 Jahrgang 1899 d. Ztg. nach dem „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt“ wiedergegebenen Bericht eines Augenzeugen über die **Hochwasserschäden an der Bahnstrecke Hieflau-Vordernberg** geht uns von der k. k. Oesterreichischen Staatsbahndirektion Villach folgende Richtigstellung zu:

„Die bei Eintritt der Katastrophe erforderlich gewordenen Schutzvorkehrungen wurden nicht von der beim Baue der neuen Hochofenanlage in Eisenerz beschäftigten Bauunternehmung Ackermann und Madile bezw. von dem Bauleiter derselben, sondern von der k. k. Bahnerhaltungssektion Eisenerz getroffen, welcher die erwähnte Bahnlinie untersteht.

Es ist daher nicht richtig, dass es, wie der Augenzeuge berichtet, einzig und allein dem Vorgehen des Bauleiters zu verdanken war, wenn das Heizhaus und das an dasselbe anstossende Wohngebäude in der Station Eisenerz vor Beschädigung bewahrt blieb; ebenso entbehrt die Darstellung, als ob sich die genannte Bauunternehmung um die Beschränkung der durch das Hochwasser des Erzbaches an der kurrenten Bahnstrecke Hieflau-Eisenerz hervorgerufenen Verheerungen verdient gemacht habe, des thatsächlichen Untergrundes.

Der Thatsache entsprechend ist nur, dass die Bauunternehmung Ackermann und Madile, deren Arbeiter beim Bau des Hochofens aus Anlass der elementaren Ereignisse momentan beschäftigungslos wurden, von Organen der k. k. Staatsbahndirektion requirirt wurden, einen Theil der zur sofortigen provisorischen Wiederinstandsetzung der Bahnanlage erforderlichen Arbeiten gegen entsprechende Entschädigung auszuführen, welchem Ansinnen die erwähnte Unternehmung auch bereitwilligst entsprochen hat.“

— **Illustrirte Reklameplakate der österreichischen Staatsbahnen.** Die österreichische Staatseisenbahnverwaltung hat im Laufe der letzten Jahre eine Reihe künstlerisch ausgeführter farbiger Plakate mit Ansichten aus den von dem österreichischen Staatseisenbahnnetz durchzogenen Gebieten herausgegeben. Die Zahl der illustrirten Plakate der Staatseisenbahnverwaltung ist soeben durch ein neues vermehrt worden, das in seiner künstlerischen Ausführung und in der natürlichen Aufgabe eines jeden Plakats, die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich zu lenken, den weitestgehenden Ansprüchen des Zweckes und des Geschmackes gerecht wird. Dieses Plakat bringt die schönsten und interessantesten Punkte der von Staatsbahnlinien durchzogenen Gegenden des österreichischen Küstenlandes und Dalmatien im Bilde: Ansichten der Hafenstädte Pola und Triest, von Rovigno, Sebenico und Spalato, Abbildungen von H. Canzian bei Divacca und des auf der Bahnfahrt bei Lupoglava sichtbaren Monte Maggiore; von den charakteristischen Pflanzen der Mittelmeerflora umgeben erscheinen die Kerkawasserfälle, die Ruinenstadt Salone und die Porta Aurea bei Pola — lauter Veduten, welche geeignet sind, die Aufmerksamkeit des Publikums auf das im Auslande und selbst auch noch im Inlande viel zu wenig gekannte und gewürdigte österreichische Küstenland und Dalmatien zu lenken und zum Besuche der landschaftlich und historisch sehenswerthen Gebiete der österreichischen Küste anzuregen.

— **Verkehrshinderniss bei Pressburg infolge Verschüttung des dortigen Tunnels.** Einer Mittheilung der Direktion der ungarischen Staatsbahnen zufolge ist der bei der Station Pressburg befindliche Eingang des derzeit in Umbau befindlichen Pressburger Tunnels durch einen infolge der raschen Schneeschmelze eingetretenen Bergsturz verschüttet worden. Bis zur Beseitigung des Hindernisses, welches kaum vor 14 Tagen gelingen dürfte, wird der Personenverkehr mittelst Umsteigens aufrecht erhalten; der Eilgut- und Frachtenverkehr wurde eingestellt. — Seit zwei Jahren sind an dem der Station Pressburg zugekehrten Tunnelende Abtragungs- und

Erweiterungsarbeiten im Zuge. Der ursprünglich 700 m lange Tunnel sollte um 130 m gekürzt und für zwei Gleise erweitert werden. Ungefähr 70 m sind bereits abgetragen, von weiteren 32 m ist das Tunnelgewölbe schon von der Erde blosgelegt. Die Ingeniöre bemerkten schon seit acht Tagen, dass an einer Stelle eine Einsturzgefahr bestehe, welcher durch Pölzungen (Absteifungen) vorgebeugt wurde. Das plötzlich eingetretene Thauwetter hat zur Berstung der rechten Tunnelwand in einer Länge von 8 m geführt.

— **Probefahrten mit Motorwagen.** Wie die „Bud. Korr." erfährt, hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen Probefahrten mit Akkumulatormotorwagen vornehmen lassen zu dem Zwecke, um vor allem die für die elektrische Zugkraft unter verschiedenen Umständen nothwendige Arbeitsmenge bestimmen zu können. Auf Grund der günstigen Ergebnisse dieser Versuche möchte nun die Direktion der ungarischen Staatsbahnen bezüglich der Höhe der Erhaltungskosten der Akkumulatoren Erfahrungen sammeln, und da dies blos bei regelmässigem Betriebe geschehen kann, hat sie beim Handelsminister um die Erlaubniss angesucht, einen Akkumulatorwagen bauen und denselben in ordentlichen Betrieb stellen zu dürfen. Der Handelsminister, welcher das Endziel dieser Versuche in der Lösung der Aufgabe sucht, wie auf den Haupt- und Lokalbahnen der strassenbahnartige Verkehr zweckmässig eingeführt werden könnte, hat die Anschaffung eines Akkumulatormotorwagens genehmigt und hierbei der Erwartung Ausdruck gegeben, dass auch anderweitige Mittel des strassenbahnartigen Verkehres studirt werden würden.

— Die **Verkehrseinnahmen der ungarischen Bahnen** stellten sich im Monat November 1899 im Vergleiche zu dem gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

Hauptbahnen	im November 1899 fl.	gegen 1898 fl.
Ungarische Staatsbahnen	8 946 300	+ 57 808
Südbahngesellschaft (ungar. Linien)	743 027	+ 21 953
Raab-Oedenburg-Ebenfurter E.	113 526	+ 7 386
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linien)	556 165	— 26 920
Mohács-Fünfkirchener E.	49 771	— 5 507
Fünfkirchen-Bárcser E.	46 200	+ 3 980
Hauptbahnen zusammen	10 454 989	+ 50 790
Lokalbahnen „	1 530 022	+ 88 739
insgesammt	11 985 011	+ 139 529

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug im Monat November 9 170,9 (9 166,8) km und diejenige der Lokalbahnen 7 966,2 (7 234,2) km, zusammen somit 17 137,1 (16 401,0) km, stellte sich mithin gegen das Vorjahr um 736,1 km höher.

Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme sämmtlicher ungarischer Eisenbahnen 115 615 354 (+ 4 010 188) fl. Von der Mehreinnahme entfallen auf die Hauptbahnen 2 930 664 fl. (bei einem Längenzuwachs von 4,1 km), auf die Lokalbahnen 1 079 524 fl. (bei einem Längenzuwachs von 732,0 km).

Vereinsausland.

— Wie wir in Nr. 5 S. 70 d. Ztg. mittheilten, ist mit dem 1. d. Mts. der **Betrieb der schweizerischen Eisenbahnlinie Bière-Apples-Morges** trotz des Einschreitens des Bundesrathes vollständig eingestellt worden. Den „Schweizer Bahnen" zufolge wird nun der Bundesrath unter Mitwirkung der Bundesversammlung eine letzte Frist für Wiederherstellung des Betriebes ansetzen. Wird diese Frist nicht eingehalten, so würde der Bundesrath die ganze Bahn, die etwa 2 700 000 Frcs. gekostet hat, für Rechnung der Gesellschaft auf öffentliche Gant bringen lassen.

Nach neueren Nachrichten steht übrigens zu erwarten, dass der Betrieb der Linie Bière-Apples-Morges demnächst wieder aufgenommen werden könne, da die meisten Garantiegemeinden die Vorschläge des Verwaltungsrathes, an ihre Subventionen keine Bedingungen zu knüpfen, angenommen haben.

— Der französische Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Baudin, hat am 26. Dezember 1899 ein **Rundschreiben** an die Generalinspektöre des Kontroldienstes erlassen, in welchem er auf eine Verfügung vom 10. November 1899 Bezug nimmt, in der von den Gesellschaften verlangt wird, dass sie bei jedesmaliger Einreichung der Vorschläge für den neuen Dienstplan alle ihnen vorgeschriebenen neuen Züge, Abänderungen der Fahrpläne usw. einzutragen hätten, und weiter verfügt, dass die daraufhin ergangenen ministeriellen Entscheidungen endgültige seien und unbedingt befolgt werden müssten, widrigenfalls die Kontrolbeamten Strafverfügungen zu erlassen hätten. Es sei häufig vorgekommen, dass ein Kontrolbeamter eine ausdrückliche Verfügung seitens der Verwaltung veranlasst, dann aber nach Einspruch der Gesellschaft auf der Ausführung derselben nicht mehr bestanden und dadurch den Minister in die peinlichste Lage versetzt hätte. Da nun aber die ministeriellen Entscheidungen von Anfang an aufs sorgfältigste geprüft werden, wobei auch der Rath der Gesellschaften eingeholt wird, haben die Kontrolbeamten streng darüber zu wachen, dass ähnliches nicht wieder vorkomme.

Ausserdem verfügt der Minister, dass die Kontrolbeamten ihr Augenmerk auch darauf zu richten hätten, dass die Gesellschaften der Aufforderung, für den jeweiligen neuen Dienstplan rechtzeitig neue Zugverbindungen vorzubereiten, nothwendige Verbesserungen zu prüfen, auch wirklich nachkommen, damit beim Inkrafttreten desselben die vorbereitenden Studien für dieselben beendet seien und sofort nutzbar gemacht werden könnten.

— Aus einer statistischen Arbeit des Eisenbahndirektors Alexis Rey über die Ergebnisse des Betriebes der **türkischen Eisenbahnen** im Jahre 1898 theilt der „Hamb. Corresp." folgendes mit: In der europäischen Türkei nimmt die Betriebsgesellschaft der unter dem Schutze Oesterreich-Ungarns stehenden orientalischen Eisenbahnen den ersten Rang ein. Unter ihrer Leitung steht vor allem der nach Europa führende Hauptschienenstrang von Konstantinopel über Adrianopel, Mustapha Pascha (an der Grenze zwischen der eigentlichen Türkei und Ostrumelien), Tirnova, Philippopel bis Bellova in Ostrumelien, ferner die von dieser Hauptbahn abzweigenden Seitenlinien Kuleli-Burgas-Dedeagatsch am ägäischen Meer, sowie von Tirnova nach Yamboli in Ostrumelien. Ausserdem gehört zu den orientalischen Bahnen die grosse Linie, die von Salonichi über Uesküb nach Mitrovitza führt, mit der von Uesküb abzweigenden Seitenbahn nach Zibefdje an der serbischen Grenze. Die nominell zu den orientalischen Bahnen gehörende kurze Strecke von Bellova nach Vakarel in Bulgarien wird bekanntlich von den bulgarischen Staatsbahnen gegen eine Entschädigung von 2 500 Frcs. für das Kilometer (sie hat im ganzen etwas mehr als 46 km) betrieben. Die Gesammtlänge der von den orientalischen Bahnen betriebenen Schienenwege beträgt 1 265 km, die in dem Berichtsjahre 11 481 246 Frcs. Einnahmen ergeben haben. Die orientalischen Bahnen nehmen unter allen übrigen türkischen Bahnen insofern eine Ausnahmestellung ein, als sie, im Gegensatze zu den garantirten Linien, an den türkischen Staatsschatz einen Garantiebetrag in der Höhe von 1 500 Frcs. für das Kilometer entrichten, was zusammen eine jährliche Abgabe von 1 894 500 Frcs. ausmacht, die jedoch, da sie als Garantie für die 4 $\frac{0}{0}$ Anleihe vom Jahre 1894 dient, direkt an die „Banque de Paris et des Pays-Bas" abgeführt wird. In der europäischen Türkei sind ferner die Verbindungslinie von Dedeagatsch nach Salonichi und die Rumpfbahn von Salonichi nach Monastir im Betriebe. Beide besitzen kilometrische Garantien. Der türkische Staatsschatz musste ersterer unter diesem Titel im Jahre 1898 den Betrag von 6 428 300 Frcs. und letzterer den Betrag von 1 087 489 Frcs. ersetzen. In der asiatischen Türkei nimmt das Netz der anatolischen Eisenbahn den ersten Rang ein. Dasselbe besteht bis heute aus der grossen von Haidar Pascha über Ismidt, Eskischehir nach Angora führenden Hauptlinie, mit der Abzweigung von Eskischehir über Afium-Karahissar nach Konia. Erstere hat etwas über 577 km, im ganzen betreibt die deutsche Gesellschaft der anatolischen Bahnen 1 022 km Schienenwege in Kleinasien.

— Die deutsche Studienkommission für den Bau der **Bagdadbahn** ist in Bassorah eingetroffen und begibt sich von dort aus auch nach Kueit (am persischen Golf), wohin eine Zweiglinie geführt werden soll. Auf der Rückreise wird die Kommission von Bagdad aus ihre Studien nach Khanekin an der persischen Grenze ausdehnen. Die anatolische Bahngesellschaft hatte in ihrer die Bagdadbahn betreffenden Eingabe den eventuellen Bau auch der Linie Bagdad-Khanekin verlangt. Diese Linie würde dem Pilger- und Leichentransport der Perser nach dem bekannten Wallfahrtsorte Kerbela dienen, der jährlich auf mindestens 150 000 Personen und etwa 100 000 Leichen geschätzt wird. (Münch. „Allg. Ztg.")

— Auf der 97 km langen Strecke der **chinesischen Ostbahn** von Nikolskoje bis zur mandschurischen Grenze ist am 13. d. Mts. der regelmässige Betrieb eröffnet worden.

— Die Monatsschrift „Ostasien" berichtet über die **Eisenbahnen auf Korea:** Nach dem Bericht ist nur eine Eisenbahnlinie im Betriebe, und zwar seit September 1899 eine Theilstrecke der 25 englische Meilen langen Bahn von Chemulpo nach Söul, die von Japanern gebaut wird und bis Ende Februar fertiggestellt werden soll. Eine Linie von Söul nach Fusan (250 englische Meilen) ist im Bau begriffen — ebenfalls von Japanern; weitere zwei Linien zwischen Söul und Gensan sowie Söul und Witsju sind geplant.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 1. Februar d. J. ab verkehrt an allen Werktagen ein neuer Zug Nr. 626 von Sömmerda bis Erfurt mit II. bis IV. Wagenklasse in folgenden Zeiten:

ab Sömmerda	7.07,
Grossrudestedt	7.23,
Stotternheim	7.35,
an Erfurt Pers. Bhf. . . .	8.00.

Erfurt, im Januar 1900. (199)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 3. Januar l. J. in Nr. 5 — Inser.-Nr. 132 — d. Ztg. wird noch mitgetheilt, dass zufolge der am 10. Dezember v. J. eingetretenen grossen Fröste (18—21 °) und der in der zweiten Hälfte des Monates aufgetretenen grossen Schneefälle, welche auch die Einstellung des Güterverkehres auf einzelnen gesellschaftlichen Linien zufolge hatte, die Desinfektion der Viehwagen in den Desinfektionsanstalten Bubna und Pardubitz eine bedeutende Verzögerung erlitten hat, von welcher auch eine Anzahl von fremden Wagen betroffen wurde.

Wir bringen dies unter Berufung auf den § 11, Pkt. 2b des Uebereinkommens, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung, hiermit zur allgemeinen Kenntniss.

Wien, am 19. Januar 1900. (200)

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Schneeverwehungen war der Gesammtverkehr auf folgenden Strecken unterbrochen:
Zwittau-Policka vom 19.—23. Dezember,
Policka-Skutsch „ 19.—30. „

Wien, am 20. Januar 1900. (201)

4. Güterverkehr.

Besondere Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung.

Mit Rücksicht auf die neuen Vorschriften im § 56 (8) und 69 (4) der am 1. Januar d. J. in Kraft getretenen Eisenbahnverkehrsordnung werden von demselben Zeitpunkt ab die besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung in den Gruppen- und Gruppenwechseltarifen der Staatsbahnen wie folgt geändert:

Zu § 56.
Auflieferung und Beförderung des Gutes.

1. und 2 wie bisher.
3. Als Festtage (vergl. § 56 (8) der Verkehrsordnung) gelten im Allgemeinen die Tage, an denen die Ortspolizeibehörde darauf hält, dass an öffentlichen Orten nicht gearbeitet wird.

Zu §§ 68 und 69.
Verfahren bei Ablieferung des Gutes. Fristen für die Annahme der nicht zugerollten Güter.

1. Sofern nicht eine andere Frist festgesetzt und durch Aushang in den Güterabfertigungsräumen, sowie durch Veröffentlichung in einem Lokalblatte bekannt gemacht ist, sind abzunehmen:
a) Güter usw. wie bisher unter 1,
b) Güter usw. wie bisher unter 2.
2. Wie bisher unter 3.
3. Als Festtage (vergl. § 69 (4) der Verkehrsordnung) gelten im Allgemeinen die Tage, an denen die Ortspolizeibehörde darauf hält, dass an öffentlichen Orten nicht gearbeitet wird.
4. Wie bisher unter 6.

Die besonderen Bestimmungen zu den §§ 57, 62 und 63 bleiben unverändert.

Berlin, den 16. Januar 1900. (202)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-ungarischer Verband. Theil II. Heft 1.

Mit sofortiger Gültigkeit gelangen bis auf Weiteres, längstens bis Ende Dezember 1900 in den Ausnahmetarifen 49 und 50 (Eisenerze und Schlacken zum Hochofenbetrieb) neue Frachtsätze von Kassa (K. O. B.) nach Beuthen O/S. und Morgenroth (K. E. D. Kattowitz) in Höhe von je 88 ₰ für 100 kg zur Einführung.

Breslau, 20. Januar 1900. (203)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1900 wird zum Gütertarif Basel S. C. B. — Badische Staatsbahnen der Nachtrag V ausgegeben. Derselbe enthält neben verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs die Einbeziehung der Stationen Neureuth und Rippberg, sowie Ausnahmefrachtsätze für besonders benannte Güter ab Station Rheinau transit und für Käse zur Ausfuhr ab Rheinau und Mannheim. Ausserdem werden die früheren Taxen der Station Rheinau mit Wirksamkeit vom 10. Mai 1900 wieder hergestellt. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Karlsruhe, den 17. Januar 1900. (204)
Generaldirektion.

Rheinisch-westfälisch-belgischer (Grand Central Belge) Güterverkehr.

Der Ausnahmetarif vom 1. September 1896 für die Beförderung von Steinkohlen, Koks (ausgenommen Gaskoks) und Steinkohlenbrikets in geschlossenen Sendungen von 200 bis 300 t im Verkehr von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (Aachener Gebiet) nach Stationen der früheren Grossen belgischen Centraleisenbahn über Aachen wird am 1. April d. J. aufgehoben. Mit demselben Tage tritt der gleiche Ausnahmetarif im Verkehr von Stationen des Ruhrreviers, einschliesslich der Station Homberg, über Dalheim für Sendungen nach den an der Strecke Hérenthals-Louvain gelegenen Stationen (Norderwyk-Morkhoven, Westmeerbeek, Aerschot, Rotselar und Louvain Ort) ausser Kraft, sodass er fortan nur für Sendungen nach den Stationen Louvain (Bassin) transit, Antwerpen Süd-Quais transit, Antwerpen (Bassins) Orts- und Transitverkehr sowie nach den der letzteren Station in der Richtung nach Hamout vorgelegenen Stationen in Geltung bleibt.

Essen, den 16. Januar 1900. (205)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oldenburg. Staatsbahn.

Für den rheinisch-westfälisch-oldenburgischen Güterverkehr tritt am 1. Februar d. J. ein neuer Tarif in Kraft, enthaltend neben den bisherigen Bestimmungen und Frachtsätzen neue Ausnahmetarifsätze für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen (Oldenburg und Varel).

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter 1a genehmigt worden.

Oldenburg, den 17. Januar 1900. (206)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif II.

Vom 1. Februar d. J. ab wird der Ortsverkehr zwischen der Station Maltsch und der Wasserumschlagsstelle daselbst widerruflich zugelassen.

Breslau, den 18. Januar 1900. (207)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. tritt im Berlin-nordostdeutschen Gütertarif (Gruppe I/III) im Verkehr von Dahmsdorf-Müncheberg nach Kaulsdorf mit 0,14 ℳ für 100 kg ein ermässigter Ausnahmefrachtsatz für die Beförderung von Kies in Kraft.

Bromberg, den 19. Januar 1900. (208)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-russischer Gütertarif, Theil II. Zur Bekanntmachung vom 17. d. Mts.

Soweit durch die Aenderungen in der Waarenklassifikation in einzelnen Fällen Frachterhöhungen herbeigeführt werden, gelten dieselben erst vom 10. März 1900 ab.

Bromberg, den 22. Januar 1900. (209)
Königliche Eisenbahndirektion als geschäftsführende Verwaltung.

Schlesisch-sächsischer Thierverkehr.

In dem Tarife für den vorgenannten Verkehr (vom 1. Juni 1898) sind mit Gültigkeit vom 15. März d. J. nachstehende Berichtigungen vorzunehmen:

Seite 152 ist der Frachtsatz für sonstiges Vieh in mehrbödigen Wagen im Verkehr zwischen Görlitz und Seelingstädt und zwischen Görlitz und Werdau von 7,34 auf 7,43 ℳ. zu ändern.

Breslau, den 19. Januar 1900. (210)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif 1 (Holztarif).

Soweit in den Gütertarifen der deutschen Eisenbahnen für ihre Binnenverkehre (ausgenommen den Binnenverkehr der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn) und für die deutschen Wechselverkehre, einschliesslich der Wechselverkehre mit den auf deutschem Gebiete liegenden Stationen niederländischer Eisenbahnen, der Ausnahmetarif 1 (Holztarif) gilt, wird mit Wirkung vom 1. Februar 1900 das Waarenverzeichniss wie folgt festgesetzt:

1. Holz wie im Spezialtarif II genannt.
2. Holzmehl.
3. Holzstoff wie im Spezialtarif II genannt.
4. Holzwaaren, grobe (ausgenommen solche aus Hölzern der im Spezialtarif I bezeichneten Sorten), folgende: Roh vorgearbeitetes Schirr- oder Werkholz, soweit es nicht unter Holz des Spezialtarifs III Ziffer 1 fällt, Rundholz, gelocht (Haspelholz), Satykisten, Schachtelränder, Siebläufe, Schiffsnägel, Holzspunde, Schuhpflöcke (Holzstifte), Draht zur Herstellung von Zündhölzern, Holzklötze (Holzstöckel) zum Pflastern, roh vorgearbeitete Gewehrschäfte, Cigarrenkistenbretter, Dachschindeln.
5. Holzzellstoff (Cellulose), wie im Spezialtarif II genannt.
6. Strohstoff, Strohzellstoff, wie im Spezialtarif II genannt.

Berlin, den 15. Januar 1900. (211)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer und deutsch-belgischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. tritt in dem Verzeichniss der nicht tarifirten belgischen Stationen und derjenigen Stationen, deren Tarifsatz anzuwenden ist, bei der Station Zonhoven eine Aenderung dahin ein, dass als Station, deren Tarifsatz angewendet wird, die Station Wychmael-Beverloo zu streichen und für die Verkehrsleitung über Hamont die Station Bourg-Léopold, für die Verkehrsleitung über die übrigen Grenzpunkte Saint-Trond nachzutragen ist.

Soweit hiermit Frachterhöhungen verbunden sind, bleibt die bisherige Art der Assimilation noch bis zum 15. März d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 19. Januar 1900. (212)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. Februar d. J. tritt zum Tarifheft 2 für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält die Ermässigung der Entfernungszuschläge im Verkehr mit Stationen der Ilmenau-Grossbreitenbacher Bahn, Tarifkilometer für die neu aufgenommenen Stationen Hülserberg der Krefelder Eisenbahn, Allagen, Elfsen, Niederbergheim, Sichtigvor, Soest Thomaethor und Wamel der westfälischen Landeseisenbahn, sowie anderweite zum Theil ermässigte Tarifkilometer für die übrigen Stationen der westfälischen Landeseisenbahn, die Aufhebung der Tarifkilometer für die Stationen Cranenburg Grenze und Gildehaus Grenze zum 15. März 1900, sowie sonstige Aenderungen.

Der Nachtrag kann von den betheiligten Dienststellen bezogen werden.

Mainz, den 17. Januar 1900. (213)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Verband.

Im Transittarif für die Beförderung besonders benannter Güter belgischer und holländischer Herkunft von Frankfurt a/M. nach gewissen südbadischen Stationen vom 1. Juni 1890 tritt mit Gültigkeit vom 15. Januar 1900 in den Beförderungsbestimmungen unter Ziffer 6 c an Stelle der Bödelibahn die Thunerseebahn. Unter dieser Bezeichnung sind fortan die bisherige von der Jura-Simplonbahn betriebene Thunerseebahn und Spiez-Erlenbachbahn, sowie die Bödelibahn unter eigener Betriebsführung vereinigt.

Karlsruhe, den 16. Januar 1900. (214)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Nachdem die Reststrecke der Nebenbahn Ettlingen-Pforzheim mit den Stationen Dietlingen, Ellmendingen, Weiler-Ottenhausen und Weiler Haltepunkt am 2. d. Mts. in Betrieb genommen wurde, treten die in den Tarifheften 5, 6, 7 und 8, sowie im Saarkohlentarif, Heft 5, für die genannten Stationen nachrichtlich angegebenen Frachtsätze vom gleichen Zeitpunkt an in Gültigkeit.

Die für die Nebenbahnstation Brötzingen in den Tarifheften angegebenen Frachtsätze gelangen nicht zur Einführung, weil ein direkter Güterverkehr mit dieser Nebenbahnstation nicht stattfindet.

Karlsruhe, den 17. Januar 1900. (215)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Nachdem die Reststrecke der Nebenbahn Ettlingen-Busenbach-Pforzheim mit den Stationen Dietlingen, Ellmendingen, Weiler-Ottenhausen und Weiler Haltepunkt am 2. d. Mts. in Betrieb genommen wurde und die württemberg. Nebenbahn Blaufelden-Langenburg mit den Stationen Gerabronn, Langenburg, Ludwigsruhe und Raboldshausen am 22. d. Mts. eröffnet wird, treten die für die genannten Nebenbahnstationen in den Nachträgen IV und V zum badisch-württemberg. Gütertarif vom 1. Dezember 1897 enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze sofort bezw. am 22. d. Mts. in Kraft.

Karlsruhe, den 18. Januar 1900. (216)
Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Die im badisch-württembergischen Gütertarif vom 1. Dezember 1897 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 8 für Kamnersäure von Heilbronn a/N. nach Basel, Schaffhausen und Waldshut werden auf Ende Februar l. J. aufgehoben.

Karlsruhe, den 18. Januar 1900. (217)
Generaldirektion.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsthierverkehr.

Am 1. Februar 1900 tritt für die Beförderung von lebenden Thieren für den Verkehr zwischen Stationen

1. der Main-Neckarbahn, pfälzischen Eisenbahnen, Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und badischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Erfurt, Halle a/S., Kattowitz, Magdeburg, Posen und Stettin andererseits;
2. der württembergischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin, Bromberg, Danzig, Erfurt, Halle a/S., Magdeburg und Stettin andererseits;
3. der Main-Neckarbahn einerseits und Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen andererseits

ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen die Tarifsätze zwischen den obengenannten nördlichen und südlichen Stationen im mitteldeutschen Verbandsthiertarife vom 1. März 1889 nebst Nachträgen aufgehoben werden.

Durch den neuen Tarif kommen vielfache Ermässigungen der direkten Frachten für Grossvieh (ausser Pferden) und für Kleinvieh in Wagenladungen infolge der von einer Anzahl Verbandsbahnen eingeführten niedrigeren Taxen zur Durchführung.

Die direkte Abfertigung ist auf das zur Zeit bestehende Bedürfniss eingeschränkt worden.

Soweit durch diese Einschränkung oder durch die neuen Tarifsätze Frachterhöhungen eintreten, bleibt die bisher zulässig gewesene direkte Abfertigung bezw. die seitherige niedrigere Fracht noch bis zum 15. März d. J. bestehen.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen der Tarif zum Preise von 0,65 ℳ. käuflich zu beziehen ist.

Erfurt, den 19. Januar 1900. (218)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreich.-ungar.-bayerischer Gütertarif.

Theil IV, Heft 3 vom 1. Juni 1894.

Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1900 gelangen für die Beförderung von Schwartenbrettern, zu Grubenzwecken bestimmt und an Gruben adressirt, bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief ab Mühldorf und Neusorg direkte Fracht-

sätze nach Staab bezw. Littitz zur Einführung.

München, den 19. Januar 1900. (219)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.

Vom 20. Januar d. J. ab werden die Stationen der Nebenbahn Marienwerder-Freystadt i/Westpr. des Direktionsbezirks Danzig und die Haltestelle Cruttinnen des Direktionsbezirks Königsberg i/Pr. in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 15. Januar 1900. (220)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Frachtsätze für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze von Ernsdorf nach Genf transit.

Für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze, unzerlegt, von Ernsdorf, Station der k. k. priv. Kaiser Ferd.-Nordbahn, nach Genf transit werden bei Einhaltung der reglementarischen Bestimmungen des Tariftheiles I, Abtheilung A für den österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverband nachstehende Frachtsätze berechnet:

	mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis 30. April 1900		mit Gültigkeit vom 1. Mai 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900	
	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens			
	a) 5 000 kg			
	pro Frachtbrief und Wagen			
	α) verpackt	β) unverpackt	α) verpackt	β) unverpackt
	Francs pro 1 000 kg			
1. von Ernsdorf bis zum Schnittpunkt	3,60	4,50	3,60	5,40
2. vom Schnittpunkt bis Genf transit	59,—	59,—	59,—	59,—
	b) 10 000 kg			
	pro Frachtbrief und Wagen			
	α) verpackt	β) unverpackt	α) verpackt	β) unverpackt
von Ernsdorf nach Genf transit	43,10	43,10	43,10	45,60

Die Theilsätze unter a 1), d. i. bis zum Schnittpunkte, werden für das wirkliche Gewicht (bezw. für mindestens 20 kg pro Frachtbrief),

die Theilsätze unter a 2), d. i. vom Schnittpunkte, für mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen berechnet.

Die Frachtsätze gelten nur für Sendungen nach Culoz und weiter und Bourg und weiter.

Dieselben finden unter Beobachtung der vorstehenden Bestimmungen auch auf solche Sendungen nach Frankreich und weiter Anwendung, welche an eine Mittelsperson in Genf adressirt sind und von dieser mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung aufgegeben werden, sofern der Nachweis der erfolgten Reexpedition genügend erbracht ist.

Die Waaren dürfen in keinem Falle den Bahnhof Genf bis zu ihrer Weiterbeförderung verlassen.

Wien, am 1. Januar 1900 (221)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Für Holz des Ausn.-Tar. Nr. 3b im Rückvergütungswege treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Bednarów	172 ₰
„ Bogdanówka - Kamionka . . .	184 „
von Bolechów	165 ₰
„ Boryslaw	165 „
„ Brody	184 „
„ Buczacz	184 „
„ Czernowitz . . .	184 „
„ Czortków	184 „
„ Dolina	165 „
„ Hadikfalva . . .	184 „
„ Hatna	184 „
„ Hliboka	184 „
„ Kalusz	169 „
„ Komancza	165 „
„ Krasne	184 „
„ Krechowice . . .	167 „
„ Lawoczne	169 „
„ Lemberg	165 „
„ Lemberg podzamcza . . .	174 „
„ Lisko Lukawica .	165 „
„ Lubience	165 „
von Lupków	165 ₰
„ Macymówka . . .	184 „
„ Mikuliczyn . . .	184 „
„ Nadworna	184 „
„ Nepolokoutz . . .	184 „
„ Neu-Lupkow . . .	165 „
„ Ozydów	184 „
„ Ottynia	178 „
„ Podwoloczyska . .	184 „
„ Rawa ruska . . .	165 „
„ Sambor	165 „
„ Skole	165 „
„ Stanislau	174 „
„ Starzawa	165 „
„ Stryj	165 „
„ Synowódzko wyzne	165 „
„ Tarnopol	184 „
„ Tarnowica lesná .	184 „
„ Tartarow	184 „
„ Tlumacz - Palahicze	184 „
„ Ustrzyki	165 „
„ Volksgarten . . .	184 „
„ Worochta	184 „
„ Woronienka . . .	184 „
„ Wygoda	174 „
„ Zablotce	184 „
„ Zadwórze	182 „
„ Zagórz	165 „
„ Zborów	184 „
„ Zloczów	184 „

Für den Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich vorstehende Frachtsätze um 5 ₰ für 100 kg. Für den Verkehr mit Dresden-Elbkai sind dieselben um 25 ₰ für 100 kg zu erhöhen.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz, Aussig - Landungsplatz und Schönpriesen - Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Schönpriesen - Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 19. Januar 1900. (222)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Für Holz des Ausn.-Tarifes Nr. 2 A treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Neu-Lupkow . . .	204 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Neu-Lupkow . . .	199 ₰
Nach Dresden-Elbkai	
von Neu-Lupkow . . .	229 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz, Aussig - Landungsplatz und Schönpriesen - Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 19. Januar 1900. (223)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1900 wird die Station Raudnitz (St. E. G.)

in die Ausnahmetarife Nr. 2 (Güter der Stückgutklasse I, bezw. II, als Frachtstückgut, zur Ausfuhr aus Oesterreich über See nach ausserdeutschen Ländern) und Nr. 6 Ac (Ackergeräthe und landwirthschaftliche Maschinen aller Art etc. in vollen Wagenladungen à 10 000 kg) des vom 1. August 1898 gültigen Verbands-Gütertarifes Theil II, Heft 1 aufgenommen.

Die betreffenden Frachtsätze können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 19. Januar 1900. (224)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Erneuerung ermässigter Frachtsätze für Eisentransporte. Tariftheil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Mit Gültigkeit vom 21. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900 gelangen folgende direkte Frachtsätze bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief zur Einführung, und zwar:

Nach Wien (St. E. G.) oder nach der Verrechnungsstelle Wien Erdbergerlände (St. E. G.) von	für Artikel des Ausnahmetarifes 12 b	12 c
	für 100 kg in Mark	
Eschweiler	2,66	2,45
Eschweiler-Aue	2,68	2,46
Eschweiler-Thal	2,68	2,47
Köln-Bonnthor	2,52	2,34

Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen.

Diese Frachtsätze werden nur unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte zum Baue der städtischen Gaswerke in Wien bestimmt sind und rücksichtlich der nach der Verrechnungsstelle Wien Erdbergerlände adressirten Sendungen mit Bewilligung der Gemeinde Wien auf das derselben gehörige Schleppgeleise zur Baustelle der städtischen Gaswerke übergehen. Die betreffenden Frachtbriefe müssen an die Gemeinde Wien (städtische Gaswerke) adressirt sein.

In den vorstehend bezifferten Frachtsätzen ist die Gebühr für den Zuschub von Wien Erdbergerlände bis zur Abladestelle der städtischen Gaswerke nicht enthalten.

Wien, am 15. Januar 1900. (225)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Februar d. J. tritt zu dem Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der preussischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn andererseits der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Ergänzungen und Aenderungen der Preistafeln.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Fahrkartenausgabe- und Gepäckabfertigungsstellen.

Soldin, den 16. Januar 1900. (226)

Die Direktion der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

6. Verdingungen.

Verdingung von A. 240 000 kg rohem Rüböl in 5 Loosen, 225 000 kg gereinigtem Rüböl in 6 Loosen, 236 000 kg Putzöl, 59 800 kg Rindstalg, B. 12 000 kg Graphit, 4 650 kg Stearinlichte, 146 300 kg Schmierseife, 26 750 kg weisse Seife, 150 200 kg kalzinirte Soda, 100 500 kg Stärkegummi, 230 000 Schachteln Streichhölzer und 4 500 Büchsen Putzcrem.

Angebote sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 7. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen zu A und B können im **Centralbüreau** daselbst Zimmer 416 eingesehen, auch von dort **gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von je 0,50 M. baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 7. März 1900.

Berlin, den 18. Januar 1900. (227)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 308 Stück **Achswellen**, 6 Stück **Radgerippen**, 172 Stück **Rädern** zu **Bahnmeisterwagen**, 3 526 Stück Lokomotivradreifen, 330 650 kg Federstahl, 25 230 Stück Spiralfedern und 14 550 kg Flussstahl für die Direktionsbezirke Köln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., St. Johann-Saarbrücken und Mainz. Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 M. in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf die Lieferung von Achswellen usw." versehen bis zum 8. Februar 1900, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist am 28. Februar 1900, Nachmittags 6 Uhr.

Köln, den 18. Januar 1900. (228)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung nachstehender Oberbaumaterialien soll vergeben werden, und zwar:

Gruppe A. 1570 t Laschen, 883 000 Stück Unterlagsplatten, 355 t ungelochte Weichen- und Herzstückplatten, 2 400 Stück Zungenkloben, 17 700 Stück Gleitstühle, 40 000 Stück Schraubenunterlags- und Neigungsplättchen, 254 500 Stück Klemmplatten.

Gruppe B. 620 t Laschenschrauben, 145 t Haken- und sonstige Schrauben, 203 t Hakennägel.

Gruppe C. 540 Stück Weichenböcke, 137 300 Stück Federringe, 71 000 Stück verzinkte Schwellenbezeichnungsnägel.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1 hierselbst, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 2 M. für Gruppe A, 1 M. für Gruppe B und 0,30 M. für Gruppe C — in Baar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien" versehen und versiegelt, bis zum Eröffnungstermin, am 6. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 24. Februar d. J.

Essen, den 15. Januar 1900. (229)

Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

In der königl. Eisenb.-Hauptwerkstatt zu Breslau-Oderthor sollen nachstehende, für Eisenbahnzwecke nicht mehr brauchbare alte Werkzeugmaschinen mit Zubehör verkauft werden:

1. eine Lokomotivräderdrehbank von 5 200 mm Bettlänge, 2 200 mm Spitzenweite, 1 350 mm Spitzenhöhe und 2 500 mm Planscheibendurchmesser. Gewicht ungef. 18 000 kg,
2. eine freistehende vertikale Bohrmaschine zum Bohren von Löchern bis 50 mm Durchmesser, 200 mm Tiefe und 450 mm Ausladung. Gewicht ungef. 1 000 kg,
3. 8 Stück hölzerne Lokomotivwindeböcke, 4 Stück mit je 7 000 und 4 Stück mit je 8 000 kg Tragfähigkeit nebst 4 Stück zugehörigen schweisseisernen Trägern. Gewicht einschl. der Träger ungef. 5 000 kg.

Die Besichtigung der fragl. Maschinen kann in obiger Werkstatt erfolgen. Versiegelte, mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von alten Werkzeugmaschinen" versehene Gebote sind bis zum 5. Februar 1900 portofrei an mich einzusenden.

Breslau, im Januar 1900. (230)

Der Vorstand der königl. Werkstätteninspektion 2.

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Oeffentlicher Verkauf von Nebenprodukten der Gasanstalten.

Die in unseren Fettgasanstalten Mainz, Darmstadt und Worms in der Zeit vom 1. April 1900 bis 31. März 1901 voraussichtlich abzugebenden Nebenerzeugnisse, wie: Kohlentheer, Ammoniakwasser, Kohlenwasserstoff und Oeltheer sollen öffentlich meistbietend verkauft werden. Verkaufsnachweisungen und Angebotbogen können von unserem Centralbüreau gegen Einsendung von 30 ₰ in Baar, nicht in Briefmarken, abgegeben werden.

Die Angebote sind bis Donnerstag, den 15. Februar 1900, Vormittags 11 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, einzureichen.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Mainz, den 18. Januar 1900. (231)

Königl. preuss. und grossh. hessische Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 8 | 27. Januar 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 2 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Vagabundirende Güter.*)

Es mag seltsam klingen, von vagabundirenden Gütern zu sprechen. Aber wenn man genauer zusieht, wird man diesen der Polizeisprache entlehnten Ausdruck nicht ganz unberechtigt finden. Wie in der bürgerlichen Gesellschaft jedes Einzelwesen vermöge seiner natürlichen Eigenschaften, seiner Geburt, seiner Stellung selbständig hervortritt, so wird man auch einer regelrecht behandelten Eisenbahnsendung eine gewisse Eigenart nicht absprechen können, kraft deren sie sich während ihres Aufenthalts auf der Transportanstalt von anderen gleichzeitig beförderten Gütern deutlich unterscheidet. Neben ihrer Gattungseigenschaft als Kiste, Korb, Ballen und ihrem Eigengewicht besitzt sie bestimmte, ihr eigenthümliche Merkmale: die Marke, die Nummern, die Angabe des Bestimmungsortes, vielleicht auch die vollständige Adresse des Empfängers. Sie trägt ferner eine Beklebung, vielfach mit Leitungsvorschrift, und sie besitzt, wie jeder rechtschaffene Reisende, ein Ausweispapier, das über das Woher und Wohin und das sonst Wissenswerthe Auskunft giebt; — genug, es sind alle Erfordernisse vorhanden, welche dem Wanderer beim Reisen etwa in einem Polizeistaat von Nöthen sind. Die Uebereinstimmung der äusseren Merkmale mit den Begleitpapieren und die Möglichkeit, diese Uebereinstimmung nöthigenfalls jederzeit festzustellen, bilden nun bekanntlich bei Stückgütern die Vorbedingung für die regelrechte Ausführung des Eisenbahntransports. Wird diese Harmonie aber durch irgend einen Zufall oder durch ein feindliches Eingreifen gestört, wird das Gut seiner äusseren Erkennungszeichen beraubt oder von seinen Begleitpapieren dauernd getrennt; so irrt es ohne Zweck und Ziel in seiner Welt, den Eisenbahnwagen und Güterböden, von Jedermann als eine Last empfunden, umher — der Vagabund ist fertig.

Man wird ja nun verschiedene Arten dieses Vagabundenthums unterscheiden müssen. Es kann einfach eine Trennung des Gutes von den Papieren stattgefunden haben, die durch Auffinden und Absendung des Gutes etwa auf Grund der Beschreibung oder der Bezettelung und durch Eintreffen der Papiere am Bestimmungsorte kurzer Hand wieder ausgeglichen wird. Oder man verschafft sich in ähnlichem Falle Duplikatpapiere und macht so den Schaden wieder gut. Das ist die mildere Form. Fehlt aber die Beklebung, ist eine Bezeichnung gar nicht oder nur mangelhaft oder sind gar mehrere Bezeichnungen oder mehrere Bezettelungen vorhanden, so ist die Sache schon schwieriger und wird verzweifelt, wenn noch andere Umstände hinzutreten, die eine Aufklärung fast unmöglich erscheinen lassen. Man denke nur an die Auffindung eines derartigen Gutes in einem von vielen Stationen behandelten Kurswagen, oder bei einer Güterbodenrevision. Eine Unzahl von Vermuthungen über Herkunft und Hingehörigkeit wird sich da aufstellen lassen, und meist versagt auch noch die ultima ratio des Eisenbahners, die Oeffnung und die Prüfung des Inhalts, soweit hiervon die Rede sein kann. Solche Güter sind ungern gesehene Gäste, und sie werden vielfach auch danach behandelt. Der aufmerksame Beobachter wird da manche unliebsame Erfahrung gemacht haben. Wie man eine lästige Zigeunerbande auf den Schub bringt, wie man sie von einem Kreis nach dem andern hinüberdrängt, nur um sie selbst möglichst schnell los zu werden, so mag es, allen Anordnungen zum Trotz, auch hier manchmal gehen. Wie anders wäre es

*) Anmerk. der Schriftl. Obiger Aufsatz behandelt zwar im Wesentlichen dieselbe Frage, wie der in Nr. 3 dieser Zeitung veröffentlichte des Herrn Generaldirektionssekretär Muschweck, aber er geht doch einen so selbständigen und eigenartigen Weg, dass wir kein Bedenken tragen, diese Arbeit schon so bald nach jener zu veröffentlichen. Dass beide Herren Verfasser auf verschiedenem Wege zu fast demselben Ziel, gelangen, zeigt deutlich, wie dringend erwünscht eine Neuordnung auf diesem Gebiet ist.

sonst zu erklären, dass eine lang und schmerzlich gesuchte Sendung, die doch ursprünglich allen äusseren Anforderungen entsprochen haben muss, nach geraumer Zeit, oft nach Monaten, auf einer weltverlorenen Station auftaucht, ohne Marke, ohne Nummer, ohne Bezettelung, nur erkenntlich an dem keinen Zweifel über die Hinzugehörigkeit lassenden Inhalt.

Man wird, wie eben erwähnt, annehmen müssen, dass bei der Aufgabe eines derartig „heruntergekommenen Vagabunden“ ursprünglich Alles in schönster Ordnung war. Marke, Nummer, Beklebung, die Uebereinstimmung mit den Papieren, Alles war da. Und doch konnte es so kommen? Ja, leider ist dem so.

Wie es Verbrecherfamilien gibt, in denen sich der Hang zum Bösen von Geschlecht zu Geschlecht vererbt, so haftet auch der Fluch, vorzugsweise die Kandidaten für das Vagabundenthum zu liefern, einer Reihe ganz bestimmter Kaufmannsgüter an. Die regelmässig veröffentlichten Listen machen uns eine Feststellung nicht allzuschwer. Da ist zunächst die Sippe derer von Eisen und Stahl. In allen denkbaren Formen, unter allen möglichen Benennungen ist sie vertreten, vom grob gearbeiteten Schmiedeambos an bis hinauf zum feinsten Herrenfahrrad. Dann kommt das sogenannte Leergut, jene Unmenge von Körben, Kisten, Fässern u. dgl., welche, zum selben Gewicht abgeschätzt, die Rückkehr in die Heimath antreten. Verwandt mit ihnen und ebenfalls zahlreich vertreten sind die leeren Säcke. Dann treffen wir als ständige Gäste jene in der Regel in Rudeln reisenden Artikel, wie Lumpenballen, Felle und Häute, Milchkannen, Bretter, Holzschuhe und ferner, je nach der Jahreszeit, frische Pflanzen und Sträucher im Frühjahr, Kartoffeln und Gemüse im Herbst und Kinder-, Puppen- und Sportwagen vor der Weihnachtszeit.

Diese Güter sind zum Vagabundenthum gewissermaassen prädestinirt. Weitaus die grösste Menge ist von derartiger Beschaffenheit, dass ihr Einzelwesen gar bald verwischt wird. Ihre Marken, ihre Nummern sind entweder, wie wir weiter unten sehen werden, nur in losem Zusammenhang mit dem Träger, oder leicht auszutilgen, oder nicht hinreichend deutlich, um als unterscheidendes Merkmal aufgefasst zu werden; meist ist überdies ihre Handhabung eine schwierige. Die Haupttruppe freilich machen sie glücklicherweise nicht aus; diese wird durch hunderte von Stücken der verschiedensten Art, aus festen Kisten, Ballen, Koffern bestehend, gebildet. Aber jene sind und bleiben die Schmerzenskinder des Eisenbahners. Seit es Eisenbahnen gibt, hat es vagabundirende Güter gegeben, und es ist von jeher eine angelegentliche Sorge der Verwaltungen gewesen, diese Irrfahrer ihrem rechtmässigen Herrn zuzuführen. Man hat, um den Ausgleich zwischen dem Fehlen auf der einen und dem Ueberzähligsein auf der andern Seite herbeizuführen, verschiedene Methoden gefunden.

Bei einfachen Verhältnissen, in der Zeit, wo noch die Bahnnetze der einzelnen Gesellschaften gegen einander mehr oder weniger abgesperrt waren und sich der Stückgutverkehr durch Uebergabe von Bahn zu Bahn unter Mitwirkung besonderer Bevollmächtigter vollzog, war die Sache verhältnissmässig leicht. Der Ausreisser musste „zu irgend einem Loch heraus“, er musste irgendwo auf einer der wenigen Stationen gefunden und an den Mann gebracht werden.

Fehlte ein Stück oder fand sich ein solches als überzählig irgendwo vor, so erliess man „Laufzettel“, die von Station zu Station kreisten und in Verbindung mit den Bemühungen der Aufsichtsstelle in der Regel bald greifbaren Erfolg hatten. Aber die Verhältnisse änderten sich. Die Einführung der Verbände mit ihren durchgehenden Wagen führte zu der Nothwendigkeit ausgedehnter Nachforschungen auch bei den Nachbarbahnen, und insbesondere zur förmlichen Aufstellung und zum Austausch von Listen oder Nachforschungs- (Recherche-) Zetteln seitens der einzelnen Verwaltungen. Diese Listen führten fehlende und überzählige Güter meist bunt durcheinander auf, nur unter Wahrung der alphabetischen Reihenfolge. Daneben stand bei den äusseren Dienststellen das Laufzettelwesen in üppiger Blüthe. Manche dieser Dienststellen glaubten es sich nicht versagen zu müssen, ihre Nachforschungen auf ein möglichst grosses Gebiet auszudehnen, und so wurden denn die Laufzettel nachgerade zu einer Plage. Oft nach Monaten noch waren jene langen schmalen Zettel von zahlreichen durchstrichenen Nullen (Θ), dem Zeichen, dass die betreffende Station nicht regeln könne, auf den Strecken in Umlauf, während der gesuchte Flüchtling oder der ausgebotene Vagabund längst ergriffen oder seinem Bestimmungsort zugeführt war. Zu allem Ueberfluss mussten diese Laufzettel auch noch in übergrosser Vorsicht für alle Fälle in einen grossen dickleibigen Folianten, das Laufzettelregister, eingetragen worden.

Die Erkenntniss der vielfachen Mängel dieser Einrichtung führte bei einigen Bahnen dahin, dass sie den Erlass der beliebten Laufzettel gänzlich untersagten, den Dienststellen aber die sofortige Meldung an die leitende Stelle zur Pflicht machten. Wurde richtig gearbeitet, so musste diese Einrichtung auf der eigenen Bahn sofort zum Ausgleich führen, während der Austausch der Listen mit den Nachbarbahnen hierfür ein weiteres Feld bot.

Aber auch dies konnte mit der Zeit allein nicht genügen. Die zunehmende Verdichtung des Bahnnetzes, die direkte Verladung, die Einrichtung von sogenannten Packzügen, von Gruppen- und Kurswagen, wenn auch in bescheidenem Maasse, machten das Bedürfniss für einen weiteren Schritt geltend. Es lag nahe, nach der Gründung eines Vereinsorganes — 1862 — dieses an Stelle der bisherigen „Recherchezettel“ zu den Veröffentlichungen zu benutzen, und wir finden in der Zeitung des Vereins bald diese, bald jene Liste einzelner Verwaltungen über fehlende oder überzählige Güter bekannt gegeben. Doch herrschte sowohl über die Form, als auch über den Zeitpunkt der Veröffentlichung keine bestimmte Regel, und doch drängte alles hierzu. Die Salzburger Generalversammlung (1863) sprach sich deshalb auf Antrag der mit der Vorberathung des Gegenstandes betrauten Kommission, wie wir der „Festschrift über die Thätigkeit des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in den ersten 50 Jahren“ entnehmen, dahin aus, es möchten alle Vereinsverwaltungen periodisch, und zwar am besten am Monatsschlusse, ein Verzeichniss der auf ihren Stationen überzählig lagernden Güter der Redaktion der Vereinszeitung einsenden, welche in der zweiten Nummer der im folgenden Monat erscheinenden Vereinszeitung sämmtliche Verzeichnisse, nach Bahngebieten getrennt, veröffentlichen sollte.

Durch Beschluss der (1864 er) Generalversammlung in Hannover wurde sodann bestimmt, dass diese Veröffentlichung mit der ersten, nach dem 15. eines jeden Monates erscheinenden Nummer zu geschehen habe.

Doch erwiesen sich diese Bestimmungen für die Folgezeit nicht als ausreichend und straff genug. Mit der Zunahme des Güterverkehres anfangs der 70 er Jahre — so heisst es in der „Festschrift“ weiter —, mehrte sich die Zahl der Verschleppungen derart, dass das Bedürfniss nach leicht übersichtlichen und zugleich in kurzen Zeitabschnitten erscheinenden Verzeichnissen überzähliger Güter besonders dringend erschien. Selbst die preussischen Staatsbahnen verfuhren, wie aus einem Erlass des Ressortministers ersichtlich, noch im Jahre 1872 nach verschiedenen Gesichtspunkten. Die Grundgedanken des Erlasses, welcher wohl als Vorbild für die nachmals gefassten Vereinsbeschlüsse gedient hat, sind heute noch so interessant und beherzigenswerth, dass wir ihn im Auszuge hier folgen lassen:

1. Die Veröffentlichung der Verzeichnisse fehlender Güter erscheint zwecklos. Das Publikum und ebenso die Bahnverwaltungen können nur ein Interesse daran haben, zu erfahren, ob die ihnen fehlenden Güter etwa bei einer anderen Eisenbahn als überzählig vorgefunden worden sind, wogegen sich erfahrungsmässig für die einer dritten Verwaltung fehlenden Gegenstände niemand interessirt. Für die Folge dürfte es daher der Zeit- und Kostenersparniss wegen sich empfehlen, nur die Verzeichnisse der überzähligen Gegenstände durch das Vereinsblatt zur öffentlichen Kenntniss zu bringen.

2. Um das Aufsuchen eines fehlenden Gutes thunlichst zu erleichtern, müssen die überzähligen Gegenstände nach allen Richtungen hin sorgfältig beschrieben sein. Insbesondere ist also neben dem Lagerorte die Bezeichnung, die Art der Verpackung (Kiste, Koffer, Fass, Packet usw.), das Gewicht und der Inhalt der Sendung genau anzugeben. Zur Ermittelung des letzteren sind erforderlichenfalls die Stücke unter Zuziehung von zwei Zeugen (vergl. § 5 al. 4 des Bundesbetriebsreglements B) zu öffnen.

3. Sollen die Bekanntmachungen überhaupt praktischen Werth haben, so müssen sie in bestimmten, nicht zu lang bemessenen Zwischenräumen erfolgen. Da nach § 19 des Bundesbetriebsreglements B das auf der Bestimmungsstation nicht angekommene Gut vier Wochen nach Ablauf der Lieferungszeit als in Verlust gerathen zu betrachten ist, so scheint sich die Annahme 14 tägiger Perioden zu empfehlen, nach deren Ablauf sämmtliche Expeditionen die bei einer ausserordentlichen Schuppenrevision als überzählig vorgefundenen Güter ihrer vorgesetzten Direktion schleunigst einzuberichten haben. Die letztere stellt hierauf ein nach der Bezeichnung der Gegenstände alphabetisch geordnetes Verzeichniss auf und lässt dasselbe der Redaktion des Vereinsblattes so zeitig zugehen, dass die Veröffentlichung noch vor Ablauf der dritten Woche bewirkt werden kann.

Wie bereits erwähnt, blieb dieser Erlass nicht ohne Einfluss auf die in der Sache später gefassten Vereinsbeschlüsse. Die Festschrift berichtet über den Fortgang der Sache wie folgt:

„Die Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehres wurde in Erledigung der aus den Kreisen der Vereinsverwaltungen gemachten Vorschläge mit der Aufgabe betraut, Mittel und Wege zur Abstellung usw. ausfindig zu machen. Die Kommission gelangte auf Grund von Berathungen zu folgenden (auszugsweise wiedergegebenen) Vorschlägen an die Frankfurter (1873 er) Generalversammlung:

a) Es sind die überzähligen, nicht auch die fehlenden Güter und Gepäckstücke in der Vereinszeitung zu veröffentlichen.
b) Die Veröffentlichungen sollen in halbmonatlichen Abschnitten erfolgen.
c) Für die Veröffentlichungen ist ein besonderes Formular zu benutzen.
d) In den halbmonatlichen Verzeichnissen ist die Veröffentlichung auf die neuen, d. h. aus der ablaufenden Monatshälfte herrührenden überzähligen Güter und Gepäckstücke zu beschränken.
e) Die Verwaltungen stellen am 1. und 16. jeden Monats genaue Verzeichnisse der überzähligen Güter und Gepäckstücke auf und zwar in streng alphabetischer Reihenfolge nach Formular. Diese Verzeichnisse müssen am 6. und 21. jeden Monats bei der Vereinszeitung pünktlich eingegangen sein.
f) Die Redaktion der Vereinszeitung hat sofort summarische Verzeichnisse über die überzähligen Güter usw. streng alphabetisch geordnet, jedoch ohne Rücksicht auf die verschiedenen Bahngebiete zusammenzustellen und unverzüglich in besonderer Beilage zu veröffentlichen.“

Soweit die Festschrift, nach welcher der Vorschlag der Kommission von der Generalversammlung zum Beschlusse erhoben wurde. Das neue Verfahren ist dann auch mit dem 1. Juli 1873 eingeführt.

Man war hier zu der ersehnten Einheit gelangt. Noch war aber das Verfahren der äusseren Dienststellen bei den einzelnen Verwaltungen verschieden. In Preussen ging man auch in diesem Sonderfach bahnbrechend vor und ebnete den Weg für die Einführung allgemein gültiger (Vereins-) Bestimmungen. Die zu Anfang 1878 erlassene Instruktion, betreffend das Rechercheverfahren bei fehlenden und überzähligen Gepäckstücken und Gütern setzt im wesentlichen folgendes fest:

1. Eintragung der bei der Dienststelle selbst entdeckten Unregelmässigkeiten in ein Differenzjournal. 2. Rückmeldung binnen 24 Stunden an die betreffende Umlade- oder Versandstelle. 3. Nach drei Tagen: Einreichung von Bemängelungsrapporten über unerledigte Fälle an die Centralstelle. 4. Führung eines weiteren Differenzjournals für die der Dienststelle von anderer Seite gemeldeten, sie betreffenden Differenzen, sofern sie nicht sofort Erledigung finden.

Es ist bekannt, dass diese Bestimmungen in der Hauptsache beibehalten und auf das gesammte Vereinsgebiet übernommen worden sind. Nur ist die Meldefrist an die vorgesetzte Stelle bei Gepäck auf drei Tage, bei Gütern auf acht Tage festgesetzt, abgesehen von den besonders namhaft gemachten dringenden Fällen. Der Zweck dieser Aenderungen war jedenfalls der meldenden Stelle einen möglichst grossen Spielraum zu geben und zugleich die Centralstelle zu entlasten.

So weit wäre alles recht schön. Wir haben sicher vortreffliche und während einer langen Reihe von Jahren bewährte Einrichtungen, die ihres Gleichen suchen. Dafür haben wir ein Zeugniss von zuständiger Stelle. Die mehrerwähnte Festschrift vom Jahre 1896 hebt am Schlusse ihrer Ausführungen als besonders günstig hervor, dass der Umfang des Anzeigers überzähliger Güter in letzter Zeit gegen früher erheblich abgenommen habe, und das mag bis dahin auch zutreffen. Wie aber hat sich die Sache seitdem gestaltet?

Eine Durchsicht der Verzeichnisse der letzten Jahre ergibt die Thatsache, dass die Zahl der überzähligen Güter unter der Herrschaft derselben Meldevorschriften und Vereinbarungen ganz gewaltig zu steigen beginnt. Man vergleiche die nachstehenden Zahlen:

Es sind überhaupt gemeldet	Positionen	davon	
		mit Buchstaben usw.	ohne Bezeichnung
Kalenderjahr 1896	4 679	2 760	1 919
„ 1897	6 365	3 959	2 406
„ 1898	8 518	5 281	3 237
„ 1899	10 213	6 379	3 834

Es liegt ja nun nahe, diese Zunahme der überzähligen Güter mit der seit einigen Jahren über unser gesammtes Wirthschaftsleben hereingebrochenen Fluthwelle, dem Wachsen des Güterverkehres überhaupt, in ursächliche Verbindung zu bringen. Das ist aber, wie man an der Hand der Statistik ersieht, nur zum Theil der Fall.*) Eine grosse Zahl muss anderen Ursachen auf Rechnung gesetzt werden.

Wir haben in Preussen und Hessen 21 Staatsbahnverwaltungen, jede mit eigener Centralmeldestelle. Ebenso haben alle anderen Staatsbahnen je eine solche Hauptstelle, desgleichen die Privatbahnen. Es werden sicher einige 50 Centralstellen herauskommen, bei welchen die Meldungen der äusseren Dienststellen einlaufen. Diese Centralstellen haben wohl in den meisten Fällen keine Fühlung mit einander, können also einen Ausgleich nur innerhalb ihrer eigenen Grenzen vornehmen. Heute durchwandert ein Kurswagen oft eine ganze Reihe von Bezirken. Findet sich darin nun überzähliges Gut vor, wem soll man es anbieten? Der in der Praxis Stehende ist da sehr oft rathlos, wenn alle Mittel versagen. So kommt es leider nur zu oft vor, dass eine im Westen vergeblich gesuchte Sendung irgendwo im Osten oder Norden auftaucht, aber erst nach Wochen an den Mann gebracht werden kann, weil die ausgleichenden Stellen nicht mit einander in Verbindung stehen und eine Beklebung nicht da ist. Bei unserem ausgebildeten Kurswagensysteme wird eben das Bild der einzelnen Bezirke immer mehr verwischt. Centralisation ist es, was uns noth thut; ein Blick auf die von

*) Der Verkehr von Eilgut, Expressgut und Stückgut ergibt z. B. auf den preussischen Staatsbahnen in den Etatsjahren 1. April 1895 bis 31. März 1898 folgendes Bild:

1895/96	7 074 021 t
1896/97	7 295 387 „
1897/98 (Beginn der Betriebsgemeinschaft mit Hessen, Gebietserweiterung)	8 089 998 „

den einzelnen grösseren Staatsbahnverwaltungen angemeldeten Mengen wird dies bestätigen.*)

Dann wird man auch die Zügel an anderer Stelle straffer anziehen müssen. Wenn man erwägt, dass der äusseren Dienststelle, wie erwähnt, acht Tage zur Nachforschung verbleiben, dass die Meldung, wenn jene fruchtlos ist, dann erst an die Centralstelle geht, diese ebenso wie die Vereinszeitung an bestimmte Termine gebunden ist und dann erst an eine Veröffentlichung und Absendung des Gutes an seinen Bestimmungsort gedacht werden kann, so wird man finden, dass die 30 tägige Frist, nach deren Ablauf das Gut als in Verlust gerathen anzusehen ist, in vielen Fällen verstrichen sein wird, bevor das Gut in die Hände desjenigen gelangt, dem es fehlt. Der Kaufmann, der Fabrikant, der seinerseits mancherlei Unannehmlichkeiten mit seinem Kunden gehabt und demselben inzwischen Ersatz geschickt hat, wird in vielen Fällen kein Interesse mehr an der Sendung haben. Er braucht sich nicht mehr, wie früher, mit einem Normalsatze zu begnügen, sondern beansprucht Ersatz nach dem wirklichen Werthe. Folge: die Eisenbahn behält das Gut, meistens zu ihrem Schaden.

Wir haben schon oben eine Auslese der zum Vagabundiren von Hause aus neigenden Güter gebracht. Es sei nur an Eisen und Stahl erinnert. Eine grosse Zahl dieser Güter wird nur ungenügend gezeichnet und noch dazu mit Marken, die immer wiederkehren. Da finden wir als ständige Bezeichnungen: gelben Strich, weissen Strich, rothen Strich, ebensolche Doppelstriche, oder ein Kreuz, ein Doppelkreuz usw. Oder man heftet diesen meist recht gewichtigen Stücken einen leichten Leder- oder Pappdeckelabschnitt an, der bei der ersten besten „Reibung" mit dem Nachbar verloren geht. Nun versetze man sich auf eine unserer grossen Umladestationen im Westen, wo solche Sendungen täglich zu Tausenden behandelt werden. Da kann es leicht kommen, dass Lademeister und Arbeiter angesichts so verzweifelter Sachlage rathlos dastehen; aber der Dienst drängt, und sie bessern die Erkennungszeichen des zweifelhaften Frachtstückes nach ihrer Weise ein. Und so geht es mit einer Menge ähnlicher Güter ebenfalls.

Dass hier ein wenig russische Zensur von Nöthen, dass möglichst darauf zu halten ist, dass jedes Frachtstück eine deutliche und untrennbar angebrachte Bezeichnung trägt, wer möchte es leugnen? Hier ist der Hebel anzusetzen, wenn sich nicht die Zahl der Güter ohne Bezeichnung, der vagabundirenden Güter schlimmster Sorte ins Ungemessene vermehren soll.

In erster Reihe würde aber unser Meldeverfahren einer zeitgemässen Reform bedürfen. Es geschähe dies zweckmässig unter Beibehaltung des bisher vorgeschriebenen Verfahrens bei gleichzeitiger Erweiterung der Meldebezirke durch Einschiebung eines Zwischengliedes, der Meldekarte. Wir fassen unsere Vorschläge in dieser Hinsicht wie folgt zusammen:

Im Anschluss an die bestehenden Einrichtungen ist unter Wahrung einer beschränkten Bewegungsfreiheit der äusseren Dienststellen in weiterem Umfange wie bisher die Möglichkeit der Ausgleichung durch mehrere, einen möglichst grossen Bezirk umfassende Centralstellen vorzusehen.*) Dies geschieht zweckmässig in Form von Meldekarten, welche, soweit nöthig, später mit der bisher vorgeschriebenen und beizubehaltenden Meldung zu vereinigen sind. Es sind einzureichen bei

1. Gepäck und Eilgut (bei letzterem mit Rücksicht auf die kurzen Lieferfristen) nach 24 Stunden: a) Meldekarte an die Centralstelle, b) Anzeige an die vorgesetzte Behörde auf dem bisher üblichen Formular;
2. Frachtgut a) nach 5 Tagen: Meldekarte an die Centralstelle; b) nach 10 Tagen: Anzeige an die vorgesetzte Behörde mit den Vorgängen. Die Centralstelle regelt, wenn möglich, sofort.

Sonst: bei Gepäck und Eilgut sofort Weitergabe der Meldekarte nach Notiznahme an die betreffende Behörde der Empfangs- oder Lagerstelle, bei Frachtgut nach 10 Tagen. Meldekarte und Meldung müssen bei der Behörde also bei Gepäck und Eilgut am zweiten oder dritten Tage, bei Frachtgut nach 10 Tagen eintreffen und dienen dort, wie bisher, als Material für Reklamationen, weitere Nachforschungen u. dgl.

Die hiernach noch übrig bleibenden überzähligen Güter werden in der Vereinszeitung ausgeboten. Der Centralstelle ist, um Irrthümer zu vermeiden, von jedem nicht durch sie selbst geregelten Erledigungsfall Kenntniss zu geben.

Sicherer Erfolg würde ja freilich auch nur hinsichtlich der genau bezeichneten, aber immerhin werthvollen Güter erreicht werden. Die grosse Zahl jener jedes äusseren Kennzeichens baren Güter würde vielleicht noch weniger vermindert werden, als bisher, weil die Feststellung der Hingehörigkeit dieser Irrläufer mit der zunehmenden Zahl im grösseren Bezirke erschwert werden würde. Hier kann nur geholfen werden durch Forderung einer möglichst markanten, möglichst untrennbaren und unverwischbaren Bezeichnung bei der Annahme und die Anwendung gut haftender deutlicher Bezettelungen. Im übrigen können regelmässige, von erfahrenen Sachverständigen beaufsichtigte Bühnenrevisionen nicht genug anempfohlen werden.

Vagabundirende Güter wird es ja auch bei den besten Einrichtungen geben. Ein Allheilmittel gegen diese Plage wird schwerlich jemals erfunden werden. Aber es wäre immer ein Erfolg, wenn es gelänge — und dazu sollen die vorstehenden Zeilen eine Anregung geben —, ihre Zahl und damit die Belastung der Verwaltungen für Verluste und Lieferfristüberschreitungen einigermaassen herabzumindern und manche Klage des verkehrtreibenden Publikums verstummen zu machen.

Münster i. W. R. Brand.

*) Von den in der ersten Hälfte 1899 gemeldeten 4 706 Positionen entfallen auf:

preussische und hessische Staatsbahnen	3 869,
bayerische Staatsbahnen	199,
sächsische Staatsbahnen	175,
württembergische Staatsbahnen	152,
übrige Bahnen	311.

*) Anm. d. Schriftl. Uns scheint der in dem Muschweck'schen Aufsatz in Nr. 3 d. Ztg. entwickelte Gedanke der Einrichtung einer Vereinsmeldestelle noch empfehlenswerther.
Die Ausführungen über den fortwährend wachsenden Umfang des Güteranzeigers werden durch die Thatsache bestätigt, dass der zufällig dieser Nummer beiliegende Güteranzeiger mit 14 Seiten der umfangreichste seit dem Bestehen der Einrichtung ist.

Erweiterung des preussischen Staatseisenbahnnetzes und Förderung des Kleinbahnwesens.

Dem Landtage ist ein Gesetzentwurf zugegangen, in welchem Geldmittel zu einer im allgemeinen Verkehrsinteresse und zur Erhöhung der militärischen Leistungsfähigkeit nothwendig gewordenen Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes, zur Förderung des Kleinbahnwesens und zur Betheiligung des Staates an dem Bau einer Privateisenbahn verlangt werden. Laut § 1 des Gesetzentwurfs soll die Staatsregierung ermächtigt werden, zu verwenden:

I. Zur Herstellung von Eisenbahnen und zur Beschaffung der für dieselben erforderlichen Betriebsmittel, und zwar:

a) zum Bau von Haupteisenbahnen:

1. Gleiwitz-Emanuelsegen mit Abzweigung nach Antonienhütte	4 466 000 *M.*,
2. Herford-Bünde	1 160 000 „
3. Osterfeld-Hamm i. Westf.	18 200 000 „
4. Gaualgesheim-Münster a. Stein (Theilstrecke auf preussischem Gebiete) eine Verbindung zwischen den Stationen	2 188 000 „
5. Membach und Bischofsheim über Kostheim behufs Ergänzung und Erweiterung der Bahnhofsanlagen bei Mainz (von Preussen zu bauender Theil)	
α) Mombach-Kostheim . . 5 460 000 *M.*	
β) Kostheim-Bischofsheim 1 339 000 „	6 799 000 „

b) zum Bau von Nebeneisenbahnen:

1. Pogegen-Laugszargen	1 707 000 „
2. Johannisburg-Lötzen	4 651 000 „
3. Carthaus i. Westpr.-Lauenburg i. Pom.	4 710 000 „
4. Glowno (Posen)-Janowitz	4 648 000 „
5. Rückers bis Reichsgrenze (Nachod)	4 843 000 „
6. Christianstadt-Grünberg i. Schles.	2 130 000 „
7. Forst i. L.-Guben	1 894 000 „
8. Querfurt-Vitzenburg	1 130 000 „
9. Treffurt-Hörschel (Eisenach)	3 175 000 „
10. Münder a. Deister-Nenndorf (Bad)	2 190 000 „
11. Schwarmstedt-Wahnebergen (Verden)	2 900 000 „
12. Kiel-Osterrönfeld (Rendsburg)	2 490 000 „
13. Vilbel-Höchst a. Nidder(-Stockheim i. Hessen)	2 829 000 „
14. Finnentrop-Meschede (Wennemen) mit Abzweigung nach Fredeburg	7 508 000 „
15. Coblenz-Mayen	5 346 000 „
c) zur Beschaffung von Betriebsmitteln	6 696 000 „
zusammen	91 660 000 *M.*
II. Zur Betheiligung des Staates an dem Bau einer Eisenbahn von Treuenbrietzen nach Neustadt an der Dosse durch Uebernahme von Aktien	4 000 000 „
III. Zur Förderung des Baues von Kleinbahnen	20 000 000 „
insgesammt	115 660 000 *M.*

Ueber die wirthschaftliche und verkehrspolitische Bedeutung der im § 1 unter Ia und b vorgesehenen neuen Schienenwege gibt eine dem Gesetzentwurfe angefügte Denkschrift Auskunft.

Für die unter Nr. I a 4 und 5 α bezeichneten Linien ist wegen ihrer militärischen Bedeutung eine Betheiligung des Reiches an den Baukosten mit 80 % beziehungsweise 60 % vorausgesetzt.

Die Herstellung der einzelnen Nebenbahnlinien ist wie bisher von einer angemessenen Betheiligung der Interessenten abhängig gemacht worden. Wenngleich über die Erfüllung der seitens der Staatsregierung aufgestellten Bedingungen für den Ausbau der einzelnen Linien förmliche Beschlüsse der betreffenden Kommunalverbände auch noch nicht vorliegen, so darf doch erwartet werden, dass die Betheiligten auch im vorliegenden Falle durch Uebernahme der von ihnen verlangten Leistungen die Ausführung der einzelnen Linien ermöglichen werden.

Die Aufwendungen für die unter I genannten, ungefähr 669,6 km langen Strecken sind auf 84 964 000 *M.* veranschlagt; hierzu treten 6 696 000 *M.* für die Vermehrung des Fuhrparks der Staatsbahnen.

Für die finanzielle Unterstützung von privaten und kommunalen Kleinbahnunternehmungen sind von der Staatsregierung bisher Fonds im Betrage von 29 000 000 *M.* bewilligt worden, während die bewilligten, in Aussicht gestellten und in zahlenmässig bestimmter Höhe beantragten Staatsunterstützungen sich auf 45 374 054 *M.* beziffern. Hiernach wäre die Bereitstellung von weiteren 16 374 054 *M.* erforderlich. Da jedoch eine lange Reihe von Anträgen auf Bewilligung weiterer Unterstützungen vorliegt oder zu erwarten steht, sucht die Staatsregierung um die Ermächtigung zur Verwendung einer Summe von 20 000 000 *M.* nach.

Zur Deckung der zu den Bauausführungen und Beschaffungen nach § 1 erforderlichen Mittel von 91 660 000 *M.* sind zunächst die Baukostenzuschüsse des Reiches im Betrage von 5 026 400 *M.*, sodann ein Baarzuschuss der Betheiligten von 600 000 *M.* für die ausserhalb Preussens belegene Theilstrecke der Eisenbahn von Treffurt nach Hörschel zu verwenden. Ferner soll ein Betrag von mindestens 14 000 000 *M.* Verwendung finden, der von der grossherzoglich-hessischen Regierung auf die seitens Preussens bei dem Erwerb des hessischen Ludwigs-Eisenbahnunternehmens gemachten Aufwendungen zurückzuerstatten ist, und endlich sind kleinere Restbestände im Betrage von 184 996 *M.* verfügbar. Für den alsdann noch zu deckenden Restbetrag von höchstens 71 848 604 *M.*, sowie zur Deckung der für die Betheiligung des Staates an dem Bau einer Eisenbahn von Treuenbrietzen nach Neustadt a. Dosse und die Förderung des Kleinbahnbaues erforderlichen Mittel von 24 000 000 *M.*, zusammen also für 95 848 604 *M.*, sind Staatsschuldverschreibungen auszugeben.

Zur Hebung der Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit auf den Strecken der österreichischen Südbahngesellschaft.

Dem österreichischen Eisenbahnministerium ist dieser Tage ein eingehender Bericht der Südbahnverwaltung über die Unfälle der letzten Monate und die aus diesem Anlasse zu treffenden Maassnahmen zugegangen. Der Bericht ist die Antwort auf den bekannten über den gleichen Gegenstand an die Südbahn gerichteten Ministerialerlass vom 31. Dezember 1899 und enthält die Erklärung, dass die Südbahn entschlossen sei, mit Anspannung aller Kräfte und ohne jede Rücksicht auf finanzielle Erwägungen ungesäumt alle zweckdienlichen Vorkehrungen zu treffen.

Ein grosser Theil des Berichtes ist der Schilderung der ausserordentlichen Verkehrsverhältnisse im zweiten Halbjahre 1899 gewidmet, in welchen die Hauptursache der vielfachen Verkehrsstörungen und unmittelbar auch der gleichzeitigen Unfälle zu suchen sei. Inmitten einer ausserordentlichen, im abgelaufenen Jahre auf keiner anderen Bahn Oesterreichs in gleichem Ausmaasse beobachteten Steigerung des eigenen Verkehres begriffen, dessen klaglose Abwickelung allein die Anspannung aller Kräfte erfordert hätte, habe die Südbahn im verflossenen Herbste auch noch die gewaltigen Verkehrsmassen bewältigen müssen, die ihr infolge der Hochwasserkatastrophe aus dem weiten Bereiche der westlichen Staatsbahnen zugeströmt seien. Die Schwierigkeiten dieses ganz unvorhersehbaren Hilfslinienverkehres, dessen Uebernahme im öffentlichen Interesse — wie erklärlich — nicht abgelehnt werden konnte, seien durch die gleichzeitigen grossen Truppenbeförderungen anlässlich der Tiroler Manöver, sowie durch die lang andauernde Verkehrsstörung in Bayern in empfindlichster Weise erhöht worden. So sei es gekommen, dass in den auch unter normalen Umständen kritischen Herbstmonaten die Südbahnlinien allerdings weit über das zulässige Maass hinaus belastet wurden. Kaum aber sei es nach Ablauf von mehreren mühe- und sorgenvollen Wochen gelungen gewesen, halbwegs geordnete Betriebsverhältnisse herbeizuführen, als der Winter mit seinem anhaltenden strengen Frostwetter und überreichen Schneefällen dem noch immer ganz ausserordentlich umfangreichen Verkehr neue Hindernisse gebracht habe. Die in diese Zeit fallenden neuerlichen Verkehrsstauungen seien, abgesehen von den Schneeverwehungen, insbesondere auch durch die Borastürme verursacht worden, welche die Handelsschiffe oft viele Tage lang am Landen in den beiden Seehäfen hinderten, so dass sich auch hier grosse Gütermassen und leere Wagen anhäuften.

Ein derartiges Zusammentreffen ungünstiger Verhältnisse, für welche rechtzeitig Vorkehrungen zu treffen, naturgemäss jede Möglichkeit fehlte, und die hierdurch hervorgerufene sprungweise Verkehrsgestaltung haben es mit sich gebracht, dass die glatte Abwickelung des Zugverkehres auch mit Aufgebot aller Kräfte nicht zu erreichen und eine theilweise Ueberbürdung des Personals unvermeidlich gewesen sei. Ebensowenig habe man es unter solchen Umständen bei aller Bemühung abwenden können, dass häufig Zugverspätungen auftraten.

Die von der Staatsaufsichtsbehörde, ebenso wie von der Südbahnverwaltung selbst gepflogenen Erhebungen haben, wie der Bericht weiter ausführt, ergeben, dass in den für den letzten ganz aussergewöhnlich starken Herbstverkehr freilich nicht ausreichenden Stations- und Gleisanlagen der Keim der spätere

Unfälle gelegen haben mag; dass letztere selbst aber in jedem einzelnen Falle doch schliesslich nur durch Elementarereignisse, durch Zufälle, welchen jeder Eisenbahnbetrieb ausgesetzt ist, oder durch Ausserachtlassung einzelner Dienstvorschriften seitens des Personals herbeigeführt worden sind. Doch wird gleichzeitig erklärt, dass das Personal der überwiegenden Mehrzahl nach auch in diesen besonders schwierigen Zeiten seine Pflicht voll und ganz erfüllt habe.

Weiter weist der Bericht an der Hand eines umfangreichen Ziffernmaterials den in der Oeffentlichkeit gegen die Südbahnverwaltung vielfach erhobenen Vorwurf von Versäumnissen oder vollends von Sparwuth als unberechtigt zurück. Es wird dargelegt, dass die Südbahn, als ihr durch die Freigebung des Restes der 4 % Markanleihe im Jahre 1897 die Möglichkeit zu grösseren Aufwendungen geboten war, sofort ein umfassendes Investitionsprogramm ausgearbeitet habe, welches von der Regierung gebilligt und ungesäumt zur entsprechenden Ausführung gebracht worden sei. Dem Ministerium sei auch bekannt, dass diese Aufwendungen, deren Fertigstellung freilich schon aus technischen Gründen einen längeren Zeitraum in Anspruch nimmt, unter vollständiger Hintansetzung der Interessen der Südbahn als Erwerbsgesellschaft in noch weiterem Umfange fortgesetzt wurden, obwohl die aus der vorerwähnten Markanleihe geschaffenen Mittel bald erschöpft gewesen und die geplante Aufnahme einer neuen Anleihe wegen anhaltender Ungunst der Marktlage auf unabsehbare Zeit habe vertagt werden müssen.

Aus den in dem Berichte enthaltenen Ziffern geht hervor, dass die Aufwendungen im Jahre 1897 einen Betrag von 4 100 000 fl., im Jahre 1898 von 4 870 000 fl, im Jahre 1899 von etwa 4 830 000 fl. umfasst haben. Gleichzeitig seien die Betriebsausgaben von 1896 auf 1897 um 1 180 000 fl., von 1897 auf 1898 um 1 030 000 fl. gestiegen, und habe dieses starke Anwachsen auch im Jahre 1899 angehalten. Von der bei den Betriebsausgaben eingetretenen Steigerung entfielen aber reichlich 65 % auf die Personalausgaben allein. In der That sei, wie eine weitere Zusammenstellung erweist, das auf systemisirten (etatsmässigen) Posten befindliche Betriebs- und Zugförderungspersonal allein, also fast durchwegs vor Eintritt der in Rede stehenden Verkehrsstörungen und Unfälle, um 667 Personen oder mehr als 14 % durch Neuaufnahmen vermehrt worden, ohne Rücksicht darauf, dass gleichzeitig durch den Uebergang der Verbindungsbahn in den Staatsbetrieb weitere 44 Bedienstete für die übrigen Südbahnstationen verfügbar geworden sind. Ein eigenes Instruktorenbüro sei im Jahre 1898 geschaffen worden, um im Wege der unausgesetzten Belehrung und Prüfung des Personales auf dessen vollkommene Schulung hinzuwirken.

Mit der Auflassung der 24 stündigen Dienstzeit des Stationspersonales sei bisher gezögert worden, da sich einerseits, wie bei den anderen Bahnverwaltungen aus den Kreisen der Betheiligten selbst gegen diese Neuerung Widerstand erhoben habe und andererseits für dieselbe das erforderliche geschulte Personal noch nicht ganz ausreichend erschien; doch werde auch diese Reform thunlichst bald in Angriff genommen werden.

Ausführlich verbreitet sich der Bericht auch über die Bauherstellungen, welche auf den Südbahnlinien zum Theil bereits in Durchführung begriffen sind, zum Theil in der allernächsten Zeit in Angriff genommen werden. In der Strecke Mürzzuschlag-Marburg werden noch in diesem Jahre etwa zehn Stationen mit Vorfahr- und Einstellgleisen neu ausgestattet. In der Station Bruck a. d. Mur werde der neue Frachtenbahnhof bereits im kommenden Herbste vollendet sein. Die Ausführung von Blockeinrichtungen in den Strecken: Vöslau-Leobersdorf, St. Egyden-Neunkirchen, Payerbach-Langenwang, Kapfenberg-Pernegg, Pössnitz-Pragerhof werden noch in diesem Jahre erfolgen. Der restliche Theil der bezüglichen Arbeiten werde im Jahre 1901 vollendet sein, sodass es in letzterem Jahre bereits möglich sein wird, auf der ganzen Strecke Wien-Graz das Fahren in Raumabstand (statt des bisher üblichen Zeitabstands) durchzuführen.

Die nothwendigen Vorarbeiten für die Erweiterung der Stationen Wiener-Neustadt, Laibach, Ala und Franzensfeste seien im vollen Zuge. Für die Erweiterung und Entlastung der Station Marburg werde im laufenden Jahre durch eine Reihe von Bauherstellungen Vorsorge getroffen werden. Auch hinsichtlich einer Erweiterung beziehungsweise Entlastung der Stationen Cilli, Innsbruck, Bozen und Leoben seien die Vorarbeiten bereits in Angriff genommen. Noch im Laufe dieses Jahres werde ein drittes Gleise in der Strecke Station Franzensfeste-Franzensfeste Militär-Haltestelle, ferner zweite Gleise in grossen Theilen der Tiroler Linie gelegt werden.

Eine eigene Zusammenstellung veranschaulicht die Anschaffungen von Fahrbetriebsmitteln in den Jahren 1897 bis 1900. Aus derselben geht hervor, dass in den verflossenen drei Jahren 92 Lokomotiven, 265 Personen- und 1299 Güterwagen neu angeschafft wurden. Für das Jahr 1900 sind 20 Lokomotiven, 30 Personen- und 304 Lastwagen in Bestellung gegeben. Der Gesammtkostenbetrag der Fahrparksvermehrung beziffert sich für die Zeit von 1897 bis 1900 mit 10 600 000 Gulden. Für das Jahr 1901 ist die Anschaffung von 25 Lokomotiven und einer entsprechenden Anzahl von Personen- und Güterwagen in Aussicht genommen.

Zum Schlusse des umfangreichen Berichtes wird nochmals darauf hingewiesen, dass die Südbahnverwaltung, soweit wenigstens die letzten Jahre in Betracht kommen, unter vollständiger Hintansetzung ihrer Interessen als Erwerbsgesellschaft nichts verabsäumt habe, um den Bedürfnissen eines in fast beispiellosem Maasse steigenden Verkehres nach Menschenmöglichkeit Schritt zu halten. Gleichzeitig wird erklärt, die Südbahnverwaltung werde mit Hingebung und Anspannung aller Kräfte die thunlichste Vervollkommnung ihres Betriebes in möglichst kurzer Zeit und ohne Rücksicht auf finanzielle Erwägungen zu erreichen trachten.

Nachrichten.

Deutschland.

— Von preussischen Eisenbahndirektionen ist in letzter Zeit mehrfach der Antrag gestellt worden, an Stelle der fehlenden mittleren technischen Beamten die **Einstellung von Regierungsbauführern gegen Gewährung von Besoldung** zu gestatten. Demgegenüber hat der Minister der öffentlichen Arbeiten bemerkt, dass nur so viel Regierungsbauführer besoldet werden dürfen, als hierzu durch die Unterlagen zum Etat für die einzelnen Direktionsbezirke bestimmt sind. Auch als Ersatz für mittlere technische Beamte kann die Einstellung von besoldeten Regierungsbauführern nur beantragt werden, wenn die Heranziehung des mittleren Personals in der genehmigten Anzahl nicht möglich gewesen ist. Von einem der Eisenbahndirektionspräsidenten war die Gewährung von Besoldungen an die Regierungsbauführer damit begründet worden, dass diese sich sonst zur Beschäftigung bei Privatunternehmungen beurlauben lassen würden, obwohl dies weder dem dienstlichen Interesse noch dem Interesse ihrer Ausbildung entspräche. Der Minister hat demgegenüber darauf aufmerksam gemacht, dass den Regierungsbauführern ein Anspruch auf eine derartige Beurlaubung nicht zusteht und es mit dem dienstlichen Interesse nicht vereinbar sein würde, einen solchen, der Ausbildung nicht förderlichen Urlaub lediglich wegen der für den Antragsteller damit verknüpften pekuniären Vortheile zu bewilligen.
(„Kreuzztg.“)

— Ueber einen schweren **Unfall auf der Berliner Ringbahn** wird amtlich gemeldet: In der Nacht vom 23. zum 24. d. Mts. um 2 Uhr entgleisten die Maschine und die neun folgenden Wagen des vom Rangirbahnhofe Rummelsburg nach dem Rangirbahnhofe Pankow verkehrenden Güterzuges 8746 bei der Durchfahrt durch die Station Schönhauser Allee hinter dem Herzstück der nach Pankow abzweigenden Weiche. Die Ursache ist bisher nicht ermittelt. Der Heizer wurde getödtet, der Lokomotivführer schwer und der Zugführer und ein Bremser anscheinend leicht verletzt. Die Verletzten wurden in das Krankenhaus Friedrichshain gebracht.

Wir entnehmen ferner den „Berl. N. Nachr.“ folgende ausführlichere Darstellung des Unfalls: Der entgleiste Zug war mit zehn Wagen gegen 1½ Uhr vom Rangirbahnhofe Rummelsburg abgefahren und nach Pankow bestimmt. Gegen 2½ Uhr passirte er den Bahnhof Schönhauser Allee. Gleich hinter dem Bahnhofe befindet sich das nach Pankow abzweigende Gleis. Die Maschine hatte die Weiche bereits passirt, als sie plötzlich an der folgenden Kreuzung aus dem Gleise sprang. Die nachfolgenden Wagen schoben die Lokomotive bei Seite und warfen sie vollständig um, so dass der Cylinder am Erdboden lag und die Räder nach oben standen. Der Maschinenführer und der Heizer hatten versucht, im Augenblick der Entgleisung sich durch Abspringen von der Maschine in Sicherheit zu bringen. In dem Augenblick aber, in dem sie dies thaten, erfolgte die Katastrophe. Der Heizer stürzte unter die umstürzende Maschine und wurde völlig zermalmt, während der Lokomotivführer durch das aus dem Kessel herausströmende Wasser am ganzen Körper entsetzlich verbrüht wurde. Die nachfolgenden Wagen schoben sich über- und untereinander. Ein Kohlenwagen

brach mitten entzwei. Ein zweiter Wagen schob sich unter die Maschine und klemmte sich dort fest. Der Bremswagen wurde zersplittert und der auf demselben sitzende Bremser auf den Bahnkörper geschleudert. Er erlitt einen Bruch des rechten Oberschenkels und starke Kontusionen. Auch der Wagen des Zugführers wurde zertrümmert, und der Beamte wurde später bewusstlos auf dem Nebengleise aufgefunden. Durch die Polizei wurde mittelst Fernsprecher Hilfe von der Unfallstation in der Schönhauser Allee herbei beordert, und es erschienen alsbald mit einem Rettungswagen zwei Aerzte, die den Verletzten Nothverbände anlegten. Der Lokomotivführer, der ganz besonders schwere Brandwunden im Gesicht erlitten hat, wurde mit dem Wagen der Unfallstation in hoffnungslosem Zustande nach dem Krankenhause Friedrichshain überführt. Dorthin wurde auch der verunglückte Bremser mittelst Droschke gebracht. Der Zugführer hatte äusserliche Verletzungen nicht erlitten. Er fiel mehrere Male in Ohnmacht und wurde auf seinen Wunsch nach seiner in Rummelsburg belegenen Wohnung überführt. Vom Bahnhof Rummelsburg wurde ein Rettungszug mit etwa 100 Arbeitern nach dem Unfallorte abgeschickt und nach deren Eintreffen mit den Befreiungsarbeiten des noch immer unter der Lokomotive liegenden Lokomotivheizers begonnen. Es gelang dies erst nach einer nahezu halbstündigen Arbeit, nachdem die Maschine mittelst Hebebäumen etwas umgekantet werden konnte. Die Leiche wurde in der Nacht nach dem Schauhause gebracht. Die Aufräumungsarbeiten zogen sich sehr in die Länge. Zunächst mussten die umherliegenden Trümmer und Holzsplitter bei Seite geschafft und aufgespeichert werden. Die auf dem Gleise stehenden Wagen wurden herausgehoben und auf die Nachbargleise geschafft. Die Schienenstränge waren theils von den Schwellen abgerissen, theils völlig verbogen. Die Maschine hatte sich tief in den Erdboden eingedrückt.

Eine Störung des Personenverkehres ist nicht eingetreten, da der Nordring viergleisig ausgebaut ist und nur die Gütergleise gesperrt waren. Der Güterverkehr wurde einstweilen über den Südring geleitet.

Die amtliche Untersuchung der Ursache des Eisenbahnunfalles am Ringbahnhof „Schönhauser Allee" hat ergeben, dass die Weiche, bei welcher die Lokomotive des Güterzuges 8746 entgleist ist, richtig gestanden hat. Dieselbe wird vom Stellwerk aus bedient und ist, wie alle Weichen, mit den vorschriftsmässigen Sicherungen versehen. Als Hauptursache der Entgleisung wird vielmehr die zu grosse Fahrgeschwindigkeit des Zuges angesehen, welche ein Schlingern der Lokomotive in der Weiche bezw. im Herzstück derselben zur Folge hatte. Wäre nun bei der Entgleisung die Kuppelung der Lokomotive, wie dies häufig bei so gewaltigen Stössen geschieht, gerissen, so würden die Folgen ungleich leichter gewesen sein; da aber die Kuppelungen der Maschine sowohl wie auch die der folgenden Wagen festhielten, so war der Anprall der letzteren auf die entgleiste Lokomotive ein so gewaltiger, dass die Maschine um 180° gedreht (also vollständig verkehrt gesetzt) und umgestürzt wurde. Ein Defekt an der Lokomotive, von dem ursprünglich gesprochen wurde, hat sich bis jetzt nicht nachweisen lassen. Die Gleise sind inzwischen für den gesammten Verkehr wieder in Ordnung gebracht worden.

— Die in Kreuz, Station des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg, anschliessende **Kleinbahn Kreuz-Schloppe** ist Ende Dezember 1899 für den Gesammtverkehr eröffnet worden. An der Strecke liegen die Stationen Kl. Lubs, Glashütte, Jonnenbruch, Selchowhammer, Selchow, Prellwitz und Schloppe. Den Betrieb leitet die Eisenbahnbaugesellschaft Becker & Co., Gesellschaft m. b. H. in Berlin W., Jägerstrasse 10.

— Bei dem Entwurf der **Sommerfahrordnung der bayerischen Staatsbahnen** für 1900, welcher dem am 6. Februar d. J. zusammentretenden bayerischen Eisenbahnrath vorgelegt werden wird, ist in erster Linie berücksichtigt, dass wegen der in diesem Jahre in Paris stattfindenden Weltausstellung, der Feier des Jubiläumsjahres in Rom und wegen des gleichzeitig zur Aufführung gelangenden Passionsspieles in Oberammergau nicht nur ein aussergewöhnlich starker Durchgangsreiseverkehr sich über das bayerische Eisenbahnnetz bewegen, sondern auch der Binnenverkehr einen ausserordentlich grossen Umfang annehmen werde, und war darauf Bedacht zu nehmen, die zur Bewältigung dieses grossen Verkehrs nöthigen Vorkehrungen zu treffen. Es wurde daher eine Reihe neuer internationaler Schnellzugverbindungen — nach Paris, Hamburg, Mailand, Berlin, Breslau, Frankfurt a/M. und den Rheinlanden, nach Ostende, Wien und Karlsbad — vorgesehen, bezw. die bestehenden Schnellzugverbindungen durch Beschleunigung und günstigere Lage der Züge verbessert; diese Verbesserungen kommen aber nicht nur dem über Bayern hinausgehenden Fernverkehre, sondern auch dem innerhalb Bayerns sich abwickelnden Nah- und Lokalverkehre zu gute. Als bemerkenswerth ist in dieser Beziehung u. a. folgendes anzuführen: I. Neueingelegte Schnellzüge: a) behufs Schaffung einer direkten Schnellzugverbindung zwischen München und Mailand über Zürich-Luzern-Gotthard sind zwei neue Schnellzüge zwischen München und Lindau vorgesehen, welche nur I. und II. Wagenklasse führen, in München 7.20, in Lindau $6.^{20}$ abgehen, unterwegs nur in Kempten halten, mit einer Fahrzeit von nur vier Stunden; b) zwei neue Schnellzüge in Strecke München-Ulm und zwar München ab 12^{55}, Ulm an $3.^{45}$, Ulm ab 12.30, München an 3.10; c) zum besseren Anschluss an die bestehenden Schnellzüge in Strecke Aschaffenburg-Nürnberg auf der Strecke Passau-Nürnberg zwei neue Schnellzüge mit allen drei Wagenklassen; d) zwei neue Schnellzüge zwischen Augsburg und Regensburg behufs Herstellung eines Anschlusses in Regensburg an die Schnellzüge München-Regensburg-Hof-Berlin; e) zwischen München und Berlin für die Dauer der Sommerfahrordnung in jeder Richtung ein neuer Schnellzug mit beschleunigten Fahrzeiten, welche beide blos I. und II. Wagenklasse führen, ausschliesslich nur die grossen Verkehrscentren zu bedienen haben und zur Erzielung einer möglichst hohen Reisegeschwindigkeit nur in Nürnberg und Bamberg anhalten; Abgang München 9.35, Ankunft Berlin $8.^{50}$; Berlin ab 11.00, München an $10.^{20}$, somit Fahrzeit etwa 11¼ Stunden; f) nachdem die mit der königlich preussischen Eisenbahnverwaltung gepflogenen Verhandlungen wegen Herstellung einer direkten Schnellzugverbindung zwischen München und Hamburg über Gmünden-Elm zu einem günstigen Resultate geführt haben, werden beide Schnellzüge eingelegt mit Abgang in München 4.05, Ankunft in Hamburg 6.35, dann ab Hamburg $11.^{04}$, an München 3.00; g) endlich wird durch zwei neue Expresszüge eine neue Schnellzugverbindung zwischen Paris und Karlsbad über Crailsheim-Nürnberg vermittelt. II. Sonstige Verbesserungen: a) um die fortwährenden Verspätungen, welche dem Ostende-Wien-Expresszug in Ostende durch das Abwarten der Schiffsanschlüsse erwachsen, thunlichst zu beseitigen, wird dieser Zug auf der ganzen Strecke Ostende-Wien um 50 Minuten später gelegt und auch der von Bamberg kommende und in Nürnberg daran anschliessende Schnellzug um 70 Minuten später angebracht; b) die starke Belastung des in München um 8.24 abgehenden Schnellzuges 9 während der Sommerfahrordnung lässt es geboten erscheinen, einen Theil dieses Zuges bis Treuchtlingen auf den minder belasteten, kurz vorher abgehenden Schnellzug 1 zu überweisen und von da in eigener Fahrordnung um 10.25 nach Aschaffenburg fortzuführen; derselbe wird alle drei Wagenklassen führen und auch an den bisherigen Haltestationen halten, während der andere Theil als direkter Schnellzug nur I. und II. Klasse führen und nur an den Hauptstationen halten wird; hierdurch ergibt sich ein so namhafter Zeitgewinn, dass dieser Zug bei gleicher Ankunftszeit in Aschaffenburg um eine Stunde später als bisher, nämlich um 9.25 in München abgefertigt werden kann; der Schnellzug der Gegenrichtung wird auf der ganzen Strecke Aschaffenburg-München getheilt; der eine mit I. und II. Klasse trifft künftig schon $8.^{10}$, der nachfolgende mit I.—III. Klasse um $9.^{05}$ in München ein; c) der Abgang des Schnellzuges 93 von München nach Salzburg wird zum Anschluss an den in Strecke Ulm-München neu eingelegten Schnellzug (I b) von 9.54 auf 3.20, mit Ankunftszeit in Salzburg $6.^{20}$, verlegt und aus gleicher Ursache auch der Gegenzug um 2½ Stunden später gelegt mit 9^{30} Abgang Salzburg und $12.^{40}$ Ankunft München; d) Orientexpresszug ist ab Ulm um 30 Minuten früher gelegt und beschleunigt, München an 10.23, ab 10.28, Salzburg an 12.45 mit Wegfall des Aufenthaltes in Rosenheim; dessen Gegenzug geht in Salzburg um 3 Minuten später ab und hält in Rosenheim nur nach Bedarf, falls Uebergangsreisende vom einschlägigen Zug ab Kufstein vorgemeldet sind; e) bei den D-Zügen 134/137 der Strecke München-Regensburg-Hof entfallen behufs rascherer Durchführung die Aufenthalte in Freising, Moosburg, Landshut, Schwandorf, Weiden und Markt-Redwitz. Ausserdem wird noch durch Neueinlegung bezw. Verschiebung von Personenzügen den Wünschen verschiedener Städte und Märkte Rechnung getragen und für die in Fabriken und Büros beschäftigten Bediensteten, sowie für die auswärts wohnenden Arbeiter werden durch verbesserte Zuglagen von Lokal- und Vorortszügen günstigere Fahrgelegenheiten beschafft

— Auf 6. Februar d. J. ist der **bayerische Eisenbahnrath** zu seiner 45. Sitzung an den Sitz der Generaldirektion einberufen worden. Die Tagesordnung enthält folgende Verhandlungsgegenstände: 1. Eine Zusammenstellung der mit Genehmigung des zuständigen Staatsministeriums in der Zeit vom 16. Juni bis einschliesslich 31. Dezember 1899 eingeführten und aufgehobenen Ausnahmetarife; der ersteren sind es 34, der letzteren 3; sie beziehen sich unter anderem auf Ausnahmetarifirung von Rohstoffen, Thon, Gerüstholz, Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versand nach binnenländischen Stationen; zur Auflassung des Lokalbahnzuschlages auf einzelnen Strecken u. dergl. 2. Tarifirung des Artikels „Wolle" unter Zugrundlage der von

Seiten des bayerischen Landwirthschaftsrathes und einer grösseren einschlägigen Firma hierzu eingegangenen Ausführungen. 3. Gewährung der Reexpeditionsbefugniss (tarifarische Begünstigung durch Auflassung der Abfertigungsgebühren) an das genossenschaftliche Lagerhaus am Bahnhofe Regensburg. 4. Neue Fassung der bayerischen Zusatzbestimmung zur Verkehrsordnung, betreffend die Entladefristen für die von den Empfängern abzuladenden Wagenladungsgüter. 5. Entwurf der Sommerfahrordnung 1900 (vergl. oben).

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Dezember 1899 wurden bei einer Betriebslänge von 5 646 km (Dezember 1898 5 560 km) 2 160 401 Personen und 1 365 036 t Güter befördert. Hieraus betrugen die Einnahmen: aus dem Personenverkehr 2 922 035 ℳ., aus dem Güterverkehr 8 247 287 ℳ., aus dem Gepäckverkehr 155 857 ℳ. und aus dem Thiertransport 201 969 ℳ., zusammen 11 527 148 ℳ. (gegenüber 10 679 426 ℳ. im gleichen Monat des Vorjahres). Der Gesammtjahreserlös innerhalb der Zeit vom 1. Januar bis einschliesslich 31. Dezember 1899 erreichte den Betrag von 146 563 172 ℳ., mehr gegenüber dem Jahre 1898 um 6 217 244 ℳ.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Dezember 1899 wurden bei einer Bahnlänge von 1 810,87 (1 753,88) km 2 866 621 (2 209 975) Personen und 554 047 (598 231) t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 1 309 100 (1 220 006) ℳ., aus dem Güterverkehr 2 183 000 (2 327 821) ℳ., aus sonstigen Quellen 362 400 (447 000) ℳ., zusammen 3 854 500 (3 994 827) ℳ. Vom 1. April bis letzten Dezember 1899 beträgt die Einnahme 41 852 400 ℳ., somit gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit 40 557 603 ℳ. mehr 1 294 797 ℳ.

— **Personalnachrichten.** Die Assessoren und Mitglieder der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen Georg Seiler und Johann Weigert wurden zu Oberinspektoren, die Generaldirektionssekretäre Clement Henle und Wilhelm Rehm zu Assessoren und Mitglieder dieser Stelle, der Sekretär Karl Krämer zum Oberbahnamtsinspektor in Regensburg und der Betriebsmaschineningeniör Wilhelm Mülling zum Bezirksmaschineningeniör bei der Centralwerkstätte Nürnberg, ferner die Anwärter für den höheren Verwaltungs- bezw. Betriebsdienst: die Offiziale Dr. Wilhelm Rossmann, Otto Morhart, Ludwig Klug, Theodor Altenschöpfer, Friedrich Vergho und Friedrich Steyrer zu Generaldirektions-, Ludwig Deissenberger, Karl Benkert, Friedrich Drumm, Andreas Gullemann und Karl Hollfelder zu Oberbahnamtssekretären, der Abtheilungsingeniör Heinrich Saller zum Betriebsingeniör beim Oberbahnamte München und der Abtheilungsmaschineningeniör Emil Höllein zum Betriebsmaschineningeniör und Vorstand der Betriebswerkstätte Schweinfurt — sämmtlich ab 1. Februar d. J. — befördert.

Oesterreich-Ungarn.

— **Besprechung der Betriebs- und Verkehrsverhältnisse der Südbahn im Wiener Gemeinderath.** In der letzten Sitzung des Wiener Gemeinderaths wurden lebhaft die Verkehrsverhältnisse der Südbahn besprochen, wobei auch Behauptungen aufgestellt wurden, die mit den Thatsachen in Widerspruch stehen. So wurde als Thatsache erklärt, dass der ganze überseeische Verkehr mit Wien nicht über Triest, sondern über Hamburg vor sich gehe, weil die Tarife nach Triest viel höher seien als nach Hamburg. Die ziffermässigen Angaben widerlegen diese Behauptung. Um nur einige Beispiele hervorzuheben, beträgt der Tarif für Stückgüter der Klasse I von Wien nach Hamburg (in Hellern für 100 kg) 1 006, nach Triest 500, für Stückgüter der Klasse II 926 beziehungsweise 449, für Stückgüter der Artikeltarife 926 beziehungsweise zwischen 500 und 316. Aehnlich günstig stellen sich die Tarife der Linie Wien-Triest gegenüber der Linie Wien-Hamburg in der Ausfuhr für Sammelladungen, für Baumwolle, Felle und Häute, Jute, Kaffee, Oele, Reis, Stab- und Façoneisen, Schafwolle usw. Eine weitere Behauptung ging dahin, die Südbahn sei so weit zurück, dass man zum Heizen der Personenwagen eiserne Oefen verwende. In Wirklichkeit erfolgt die Heizung mittelst eiserner Oefen auf der Südbahn ausschliesslich nur bei den gemischten Zügen, bei welchen eine Dampfheizung nicht möglich ist, weil die Personenwagen bei den gemischten Zügen vorschriftsmässig in der zweiten Hälfte des Zuges hinter den Güterwagen eingereiht werden müssen. Die in den Südbahnwagen eingestellten Oefen sind jedoch mit eisernen Mänteln umgeben, wodurch eine Gefahr nach menschlicher Voraussicht ausgeschlossen erscheint. Der Kalsdorfer Unfall hätte, wenn der Ofen nicht umgestürzt wäre, keine weiteren Folgen nach sich gezogen; dieser Ofen befand sich aber in einem ärarischen Postwagen, auf dessen Einrichtung die Südbahn gar keinen Einfluss üben kann. Ganz besonders als die Thatsachen völlig ausser Acht lassend erweist sich die Behauptung, dass auf der Südbahn nur sehr wenige Durchgangswagen vorhanden seien. In Wirklichkeit stehen bei der Südbahn 462 Durchgangswagen in Verwendung.

— **Deckung des Kohlenbedarfes der Bahnverwaltungen.** Die österreichischen Eisenbahnverwaltungen sind anlässlich des Umsichgreifens des Ausstandes der Arbeiter in den mährischen und böhmischen Kohlenrevieren bemüht, ihren Kohlenbedarf für alle Fälle durch Abschluss von Lieferungsverträgen mit anderen Kohlenwerken sicherzustellen. So wird gemeldet, dass die Südbahn und die Staatseisenbahngesellschaft mit der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft ein Uebereinkommen wegen Lieferung von Kohle aus den ungarischen Bergwerken der letzteren getroffen haben.

— **Schmerzensgeld ist nicht vererblich.** (Gerichtsentscheidung.) Die Erben einer Frau, welche bei einem Eisenbahnunfall verunglückte und infolge der Verletzungen starb, belangten die Eisenbahngesellschaft auf Zahlung eines Schmerzensgeldes von 50 000 fl., indem sie geltend machten, dass der Anspruch infolge der monatelangen Leiden begründet sei. Die Verstorbene habe erklärt, dass sie 50 000 fl. Schmerzensgeld beanspruche. Der Vertreter der Verklagten verwies bei der Verhandlung vor dem Wiener Handelsgericht darauf, dass im Todesfalle kein Schmerzensgeldzuspruch erfolgen könne. Das Schmerzensgeld sei unumstösslich ein höchst persönliches Recht, ein Sühn- und Bussbetrag. Das Gericht wies das Klagebegehren ab, da das Schmerzensgeld ein persönlicher Anspruch sei, der nicht auf die Erben übergehe, wenn er nicht bei Lebzeiten der Verunglückten bereits klagbar geltend gemacht worden sei.

— **Kohlenverkehr nach Südbahnstationen.** Die stets zunehmende Einfuhr fremder, namentlich österreichisch- und preussisch-schlesischer Kohle veranlasste die ungarischen Kohlenwerke, schon seit längerer Zeit für ihre Erzeugnisse neue Absatzgebiete ausserhalb Ungarns zu suchen und andererseits die Eroberung solcher ungarischer Plätze zu versuchen, welche bisher mit nichtungarischer Kohle versorgt werden. Diesbezüglich kommt in erster Reihe das durch die Südbahn durchzogene grosse Gebiet südlich der Donau in Frage, welches die ungarischen Kohlenwerke — von den Grenzplätzen abgesehen — als ihr naturgemässes Absatzgebiet betrachten, welches Gebiet jedoch bisher seinen ziemlich bedeutenden Kohlenbedarf grösstentheils mit Trifailer Kohlen deckte. Der Wettbewerb der ungarischen Kohle wird dort theils durch die jahrelange Gewohnheit der Abnehmer, theils aber auch dadurch erschwert, dass den Trifailer Werken verhältnissmässig billigere Tarife zur Verfügung stehen, als der ungarischen Kohle auf den kürzeren Linien der Südbahn. Mit Rücksicht hierauf haben die ungarischen Staatsbahnen — wie berichtet wird — auf wiederholtes Ersuchen ungarischer Kohlenwerke sich mit der Südbahnverwaltung ins Einvernehmen gesetzt, um für die ungarische Kohle billigere Tarifsätze zu erwirken.

— **Die Aufhebung des Mahlverkehres und die ungarischen Mühlen.** Die ungarischen Mühlen werden für die ihnen aus der Aufhebung des Mahlverkehres erwachsenden Nachtheile voraussichtlich durch Tarifbegünstigungen entschädigt werden. Es finden gegenwärtig im ungarischen Handelsministerium Besprechungen zum Zwecke der nöthigen Vereinbarungen statt. In erster Linie soll die Schaffung eines vereinigten Eisenbahn- und Dampfschifffahrtstarifes durch die Adria in Aussicht genommen sein, durch welchen die Mehlausfuhr nach England gelenkt werden soll. Die Frachtkosten sollen nach diesem Tarif 2½ Schilling für die Tonne weniger betragen als bisher. Auch die ungarischen Staatsbahnen sollen beauftragt worden sein, einen Tarif für die Getreide- und Mehlausfuhr auszuarbeiten.

— **Tarifbegünstigung für die ungarische Eisenausfuhr.** Bis vor kurzem waren die ungarischen Eisenwerke derart beschäftigt, dass es sich lohnte, Roheisen in grösseren Mengen vom Auslande einzuführen. In der letzten Zeit ist in der ungarischen Eisenindustrie eine solche Stockung eingetreten, dass einige dieser Werke behufs Aufrechterhaltung der Roheisenerzeugung für das überschüssige Rohmaterial Absatz in Oesterreich und Deutschland suchen mussten. Da die bezügliche Geschäftslage augenblicklich günstig, die Ausnützung derselben jedoch mit Rücksicht auf die grossen Entfernungen erschwert ist, wandten sich die Kalauer Werke und die Banater Werke der österreichisch-ungarischen Staatsbahngesellschaft an den ungarischen Handelsminister um tarifarische Unterstützung. Der

Minister gestattete in Würdigung der ungünstigen Lage, dass das nach Oesterreich und dem Auslande bestimmte Roheisen dieser Werke auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen während einiger Monate zum Selbstkostenpreise befördert werde.

— **Tarifbegünstigung für Benzinsendungen.** Die Budapester Handels- und Gewerbekammer bringt zur Kenntniss, dass auf ein seitens der Kammer an den ungarischen Handelsminister gerichtetes Ersuchen auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen und der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn für Benzin zum Betriebe von gewerblichen Motoren der Tarifsatz Klasse A in Anwendung gebracht wird.

Vereinsausland.

— **Die Verkehrsstockungen auf den belgischen Bahnen.** Der Mangel an Rollmaterial usw. hat nach Meldung der „Voss. Ztg.“ auf einer Reihe wichtiger Abfertigungs- bezw. Ueberleitungsstationen des Güterverkehrs, welche den Durchgangsverkehr von und nach Antwerpen vermitteln, zu einer solchen Verkehrstopfung geführt, dass bis auf Weiteres Güterzüge mit der Bestimmung Antwerpen überhaupt nicht mehr befördert werden. Auf allen Zwischenstationen bleiben die Antwerpener Züge einfach liegen, an einigen Punkten dauert dieser Zustand nun schon über eine Woche. Dabei ist nirgends ein Nachlassen des Andranges zu den Bahnen bemerkbar, im Gegentheil sammeln sich die Rückstände in solchen Massen an, dass selbst die ältesten Eisenbahnpraktiker dieser Lage rathlos gegenüberstehen.

Um nun einer derartigen Nothlage für die Zukunft vorzubeugen, hat die belgische Staatsbahnverwaltung den belgischen Lokomotivwerkstätten die Lieferung von 52 Lokomotiven übertragen; sie hat sich aber dazu verstehen müssen, die festgesetzte Lieferungsfrist zu verlängern; ferner hat der Eisenbahnminister Liebaert hohe Beamte seines Ministeriums nach dem Auslande entsendet, um Fabriken aufzusuchen, die Lokomotiven für Güterzüge innerhalb einer bestimmten Frist liefern können. Die Abgesandten haben in England nichts erreicht, da die englischen Lokomotivfabrikanten mit Aufträgen überhäuft sind. In Folge dessen sind jetzt Beamte nach München, Wien, Linz, Winterthur, Mühlhausen und anderen Orten des Festlandes entsendet worden, um sich eine schnelle Lieferung von Lokomotiven zu sichern. Ausserdem hat der belgische Eisenbahnminister zur Bekämpfung des Wagenmangels als Theilbetrag der bedeutenden, für das Jahr 1900 in Aussicht genommenen Bestellungen die Vergebung von 2000 neuen Wagen ausgeschrieben.

— **Wagenbestellung für eine französische Bahn in Nordamerika.** Die Paris-Lyon- und Mittelmeerbahn hat in Pittsburg 500 offene Stahlwagen bestellt. Nach den „Railway News“ soll dies die erste Bestellung von Stahlwagen sein, die in Amerika für das europäische Festland gemacht wird.

— Eine Zusammenstellung der Einnahmen und Ausgaben der **Gotthardbahn** im verflossenen Geschäftsjahre zeigt eine Gesammteinnahme von 19 998 260 Frcs., also gegen das Vorjahr ein Mehr von 1 450 024 Frcs. Hiervon entfallen auf Personenbeförderung 7 420 666 (+ 575 656) Frcs., auf Gepäck und Leichen 658 961 (+ 52 421) Frcs., auf Thiere 579 802 (+ 154 937) Frcs., auf Güter 10 509 940 (+ 645 030) Frcs. und auf Einnahmen aus verschiedenen Quellen 828 890 (+ 21 978) Frcs. Die Einnahmen für das Kilometer ergeben mit 69 454 Frcs. ein Mehr von 5 174 Frcs. gegenüber dem Vorjahre. Die Betriebsausgaben stellten sich insgesammt auf 10 171 220 (+ 294 873) Frcs. oder auf 36 852 (+ 1 069) Francs für das Kilometer. Der Ueberschuss beträgt 9 827 040 Francs, das ist gegenüber dem Vorjahre ein Mehr von 1 155 150 Francs oder fast 12 %. Die Kosten für Erneuerung des Oberbaues und des Betriebsmaterials sind, weil vom Erneuerungsfonds zu vergüten, in den Betriebsausgaben nicht mit inbegriffen, auch sind die Angaben für die Einnahmen und Ausgaben der letzten drei Monate nur vorläufige. („Voss. Ztg.“)

— **Arbeiten im Simplontunnel.** Am 31. Dezember 1899 war der Stand der Bohrungsarbeiten im Simplontunnel folgender: Nordseite Brig Gesammtstollenlänge 2 300 m, Südseite Iselle Gesammtstollenlänge 1 566 m, mithin im ganzen 3 866 m, also beiläufig der fünfte Theil der Tunnellänge. Auf der Nordseite kamen auf den Arbeitstag im Dezember 5,94 m Bohrung, während auf der Südseite, wo man noch immer harte Gneisschichten antrifft, nur 4,67 m geleistet wurden. Insgesammt sind bei den Tunnelarbeiten 2 700 Arbeiter beschäftigt.

— **Elektrische Bahn vom Engadin ins Veltlin.** Die administrativen und finanziellen Verhandlungen für die elektrisch zu betreibende Bahnlinie von Samaden im Engadin über den Berninapass nach Tirano ins Veltlin sind dem Abschlusse nahe; das technische Projekt wurde von der schweizerischen Regierung für die Strecke Samaden-Grenze bereits genehmigt und wird dieser Tage der italienischen Regierung unterbreitet werden zur Genehmigung der auf italienischer Seite liegenden kurzen Theilstrecke. Die neue Bahn wird eine Spurweite von 1 m haben, sich in Samaden an die von der rhätischen Bahn zu bauende Linie Thusis-Samaden über den Albula anschliessen und in Tirano durch die Strecke Tirano-Sondrio, für welche ebenfalls die Bauarbeiten bereits im Gange sind, mit dem italienischen Bahnnetze und dem Comersee verbunden werden.

— **Einführung des elektrischen Betriebes auf den beiden Strecken über den Giovi (Italien).** Um die Leistungsfähigkeit der beiden Linien von Genua-Sampierdarena nach Ronco bedeutend zu steigern, wie es für die Waarenausfuhr vom grössten Hafen Italiens nach Norden von einschneidender Wichtigkeit sein würde, hat die Mittelmeerbahn, wie bekannt, das Projekt ausgearbeitet, auf diesen Strecken den elektrischen Betrieb einzurichten. Laut telegraphischer Nachricht aus Rom hat nun die Regierung das Projekt vorläufig genehmigt und die schleunigste Ausführung anempfohlen. Dieser unerwartet rasche Entschluss der Regierung ist sicher auf den argen Kohlenmangel in Oberitalien, welcher die schwierigen Verhältnisse des Bahnverkehrs von Genua wieder einmal ins rechte Licht stellte, zurückzuführen. Die elektrisch betriebenen Linien, welche auf kurze Abschnitte blockirt sein werden, sollen imstande sein, täglich in jeder Richtung 95 Güterzüge zu je 32 Wagen auf der neuen Linie und beiläufig 40 Personenzüge neben anderen Bedarfsgüterzügen auf der alten Giovilinie, die über Busalla führt, zu befördern. Zur Ausführung dieses Betriebes werden 23 Elektromotoren beschafft werden zu 544 PS für die Güterzüge und 840 PS für die Personenzüge.

Man glaubt, dass dieser Betrieb voraussichtlich auf acht Jahre hinaus dem Verkehre von Genua vollständig genügen wird, wenn natürlich auch alle anderen damit innig zusammenhängenden Einrichtungen, Anlagen und Betriebsmittel des Bahn- und Hafendienstes die nöthigen Vermehrungen und Erweiterungen erfahren werden. Während dieser acht Jahre hofft man den Verkehr der Giovilinien durch Erbauung und Eröffnung der Linien Genua-Piacenza-Cremona und Genua-Gati-Novi bedeutend zu entlasten.

— **Einnahmen des adriatischen und Mittelmeernetzes.** Die adriatischen Bahnen können mit grosser Befriedigung auf die finanziellen Ergebnisse ihres am 31. Dezember 1899 abgelaufenen Betriebsjahres zurückschauen. Ihre Gesammteinnahmen beliefen sich auf 125 700 000 L. mit einem Mehrertrage von 8 700 000 L. gegenüber dem Vorjahre. An diesem Ergebnisse betheiligte sich der Personen- und Gepäckverkehr mit 44 000 000 (+ 2 800 000) L. und der Güterverkehr mit 80 000 000 (+ 5 900 000) L. Bei einer Betriebslänge von 5 828 km ergibt sich eine kilometrische Einnahme von 21 566 L., welche sich um 1 362 L. höher stellt als die des Betriebsjahres 1898.

Die Mittelmeerbahn nahm im ersten Halbjahre ihres Betriebsjahres, welches vom 1. Juli bis 30. Juni läuft, auf ihrem Netze von 5 758 km Betriebslänge 73 700 000 L. ein, gegen 72 200 000 L., welche der gleiche Zeitraum des letzten Betriebsjahres ergab; das kilometrische Ergebniss stieg von 14 600 L. auf 15 000 L.

— **Entwickelung des Kleinbahnwesens in England.** Die Urheber der im Jahre 1896 erlassenen, für ganz Grossbritannien gültigen Akte betreffend Kleinbahnen (light railways) können mit Befriedigung auf die damit innerhalb der letzteren 3½ Jahre erzielten Erfolge zurückblicken. Dem auf Grund des Gesetzes für die Prüfung der Kleinbahnprojekte eingesetzten Ausschuss lagen, nach Angaben der „Railway News“, im Mai 1899 für die erste Hälfte des Jahres 40, und im November, für die zweite Hälfte, 43 Konzessionsgesuche zur Bearbeitung vor, wovon 42 auf das Mutterland und eines auf Wales entfällt; es waren somit für das eine Jahr nicht weniger als 83 Kleinbahnlinien in Aussicht genommen.

Von den im November nachgesuchten Konzessionen betreffen 30 elektrisch zu betreibende Linien in einer Gesammtlänge von 390 km, 11 solche mit Dampfbetrieb in einer Gesammtlänge von 227 km; ferner gehören dazu eine etwa 64 km lange elektrisch oder durch Dampf zu betreibende Bahn, und endlich eine 29 km lange Linie, für welche nur angegeben ist, dass sie mechanisch betrieben werden soll. Auffallend in dem Verzeichniss der Kleinbahnprojekte ist die grosse Anzahl von Linien auf städtischem Gebiete, die eigentlich Strassenbahnen sind und daher nicht der Zuständigkeit des Kleinbahnausschusses unterliegen. Diese Thatsache findet ihre Erklärung in dem für die Konzessionsbewerber weit kürzeren und vortheilhafteren Ge-

schäftsverfahren bei der Kommission gegenüber dem alten System, das für die Trambahnen die Bestätigung des Parlaments voraussetzt und das aus diesem Grunde gern umgangen wird. Bezüglich einiger der erwähnten Projekte sind daher grosse Schwierigkeiten zu gewärtigen.

Für London selbst ist der Bau von Linien in Highgate, Clapham, Wandsworth, Kingston, Deptford. New Cross und Lewisham nachgesucht; ausserdem liegen Konzessionsgesuche für die Städte Bath, Gloucester und Wakefield vor, für die meist Elektrizität als Triebkraft angegeben wird.

Wie aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich, ist für den grösseren Theil der zu bauenden Gleislänge die Normalspurweite vorgesehen, wodurch ermöglicht wird, erforderlichen Falles das rollende Material auch auf fremden Linien zu verwenden. Nächst der Normalspurweite ist, wenn auch nicht in dem Maasse, die Spurweite von 1,06 m (3½ Fuss) am meisten vertreten.

Von der 4258 km betragenden Gesammtlänge der konzessionirten Linien entfallen auf Dampfbetrieb 2572 km mit 123 Linien, einschliesslich 64 km, für die auch der elektrische Betrieb bewilligt worden ist, und 1622,67 km mit 129 Linien auf elektrischen Betrieb.

Wie umfangreich die Thätigkeit des Ausschusses in dem Zeitabschnitt von 3½ Jahren gewesen ist, erhellt aus den Zahlen der nachstehenden Tabelle; berücksichtigt man noch, dass diese stattliche Arbeit des Ausschusses zur allgemeinen Zufriedenheit erledigt worden ist, so darf man wohl die Akte von 1896 als ein bedeutendes Förderungsmittel der Kleinbahnen ansehen.

Vom Dezember 1896 bis November 1899 beim Kleinbahnausschuss eingereichte Konzessionsgesuche.

Termine	eingereichte Projekte insgesammt		Spurweite 1,435 m		1,22 m		1,06 m		0,915 m		0,76 m		0,61 m		0,59 m		1,75 m		Triebkraft Dampf		Elektrizität		hydraulisch od. mechan.	
	Anzahl	Länge in Kilometern	Anzahl	Länge in Kilometern	Anzahl	Länge in Kilometern	Anzahl	Länge in Kilometern	Anzahl	Länge in Kilometern	Anzahl	Länge in Kilometern	Anzahl	Länge in Kilometern	Anzahl	Länge in Kilometern	Anzahl	Länge in Kilometern	Anzahl	Länge in Kilometern	Anzahl	Länge in Kilometern	Anzahl	Länge in Kilometern
Dezember 96 .	28	495,17	20	353,57	1	22,52	6	77,23	1	41,83	—	—	—	—	—	—	—	—	19	371,67	9	123,49	—	—
Mai 97 . . .	28	440,46	20	331,05	1	19,30	6	58,32	—	—	2	31,77	—	—	—	—	—	—	21	372,—	7	68,38	—	—
November 97	30	467,41	17	310,53	1	6,43	7	90,90	1	3,22	1	10,45	1	26,54	1	18,50	1	0,80	13	264,68	16	201,92	1	0,80
Mai 98 . . .	35	693,07	23	419,54	—	—	9	217,21	—	—	—	—	1	33,78	1	22.52	—	—	18	487,12	16	205,95	—	—
November 98	54	792,43	38	622.68	—	—	15	162 50	—	—	—	—	—	—	1	7,24	—	—	22	397,82	32	394 60	—	—
Mai 99 . . .	40	659,28	25	516,08	1	28,55	12	108,20	—	—	1	6,43	—	—	—	—	—	—	18	387,36	19	399,03	2	33,78
November 99	43	710.37	28	473,44	1	28,96	14	207,96	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	291,22	30	229.28	1	28.96
	258	4258,19	171	3026,89	5	105,76	69	922,35	2	45,05	4	48,65	2	60,32	3	48,26	1	0,80	123	2571,87	129	1622,05	4	63,54

— **Kohlenmangel in England.** Nach einer Mittheilung der „Railway News“ liegt der Baumwollhandel von Lancashire in Folge grossen Kohlenmangels arg darnieder. Selbst die bedeutendsten Kohlengrosshandlungen sind nicht mehr im Stande, der Nachfrage zu genügen, sodass mehrere Baumwollspinnereien im Südosten der Grafschaft bald genöthigt sein werden, ihren Betrieb einzustellen, sofern nicht in der allernächsten Zeit eine Besserung der Lage eintritt. Infolge empfindlicher Kohlennoth hat auch die Sheffielder Gasgesellschaft, deren Werke im Mittelpunkte eines der reichsten Kohlenfelder Englands sich befinden, die Gemeinde von Sheffield ersuchen müssen, den Beginn ihrer Strassenbeleuchtung um eine Stunde zu verschieben, da sie sonst ausser Stande wäre, den Anforderungen ihrer Abnehmer zu genügen; der Gemeinderath hat sich denn auch mit einem Nachlass, allerdings nur von einer halben Stunde, einverstanden erklärt.

— **Strassen- und Vorstadtbahnen des Londoner Grafschaftsraths.** Der Grafschaftsrath sieht sich als Eigenthümer von Strassenbahnen seit einiger Zeit in Bezug auf den Aussenverkehr durch den Wettbewerb anderer Bahnen in seinen Interessen bedroht und sucht sich durch den Bau neuer Strecken gegen Verkehrsabwendungen zu schützen. Er geht aber in der Ausführung seiner hierauf gerichteten Unternehmungen sehr vorsichtig zu Werke, da seine Mitglieder durch die übermässig hohen Kosten, welche der Bau einiger in Vorschlag gebrachten Linien erfordern würde, misstrauisch geworden sind. In den „Railway News“ vom 4. November v. J. finden wir hierüber einige Mittheilungen.

In einer am 24. Oktober 1899 stattgehabten Sitzung des Gemeinderaths berichtete der Ingeniör Kennedy, als Berather für elektrische Strassen- und Kleinbahnen (light railways), dass sämmtliche Grafschaftsstrassenbahnen auf der Südseite der Themse, einschliesslich derjenigen Kleinbahnen und Strassenbahnen, für deren Bau er die Konzession zu erlangen sich bemüht, von einer einzigen Kraftstation aus betrieben werden könnten. Das Grundstück, auf dem sich gegenwärtig der Betriebsbahnhof der Grafschaftsstrassenbahnen befindet, würde sich ganz besonders zum Bau der Station eignen. Ein Theil desselben ist dem Grafschaftsrath miethsfrei überlassen, während er den anderen Theil auf Grund eines noch 75 Jahre gültigen Pachtvertrages gegen Entrichtung von 5100 ℳ jährlich benutzt. Kennedy empfahl dringend, schon jetzt die erforderlichen Maassnahmen zur miethsfreien Ueberlassung auch des bisher gegen Pachtgeld benutzten Grundstückes, theils auch zur Erwerbung einiger Häuser und der Liegenschaft zwischen dem Betriebsbahnhof und Camberwell New Road, zu treffen.

Am 17. Oktober v. J. beschloss der Grafschaftsrath, den Kleinbahnausschuss (Light Railway Commissioners) auf Grund der Kleinbahnakte von 1896 die Ermächtigung unter anderem auch für den Bau einer Kleinbahn von der Südseite der gegenwärtigen Strassenbahn bei Clapham Common bis nach West Hill, Wandsworth, zu ersuchen. Gleichzeitig wandte sich der Grafschaftsrath an die Strassenbauverwaltung (Improvements Committee) mit dem Ersuchen, die zur Anlage einer doppelten Kleinbahnlinie erforderlichen Strassenerweiterungen längs der genannten Strecke vorzunehmen. Die Kosten hierzu möchten zu zwei Dritteln von der Strassenbauverwaltung und zu einem Drittel von der Grafschaft getragen werden. Der Werth der zu enteignenden Grundstücke in der Gemeinde Battersea wurde hierbei auf etwa 840000 ℳ veranschlagt. Den Kleinbahnen erwachsen aus dem Grunderwerb für die Strassenerweiterungen nur geringe Kosten, denn der Gemeinderath von Battersea hat sich bereit erklärt, von den Kosten des Grunderwerbes bis zu 410000 ℳ ein Drittel zu übernehmen. Für den Fehlbetrag werden die Kleinbahnen belastet.

Im Juli v. J. hat sich der Grafschaftsrath mit Vorschlägen für den Bau neuer Strassenbahnen und unter anderem auch einer elektrischen Untergrundbahn von Bushey Green nach dem Kristallpalast beschäftigt. Der Grafschaftsrath und die Strassenbauverwaltung waren der Meinung, dass die für den Bau erforderlichen Strassenerweiterungen auf dem Wege freihändigen Erwerbs der Grundstücke bedeutend billiger bewirkt werden könnten, als durch gesetzliche Enteignungen, da die in Frage kommenden Grundstücke grösstentheils aus Vorhöfen und unbebauten Flächen bestehen. Der Abschätzungsbeamte ist nun mit den Eigenthümern in Unterhandlungen getreten, diese haben aber einen derart schleppenden Gang angenommen, dass eine Verständigung in absehbarer Zeit nicht erwartet werden konnte, weshalb der Rath sein Projekt fallen liess.

Weiter ist eine Kleinbahn von New Cross Road nach Eltham in Vorschlag gekommen. Das Stadtbauamt (Board of Works) von Lewisham lehnte aber ab, sich mit der Sache auf der Grundlage von so ungeheuren Kosten, wie sie der Grunderwerb erfordern würde, zu befassen.

Der Ausschuss für die Landstrassen (Highways Committee) berichtete, dass sich die Einnahme der Grafschaftsstrassenbahnen südlich der Themse in der Woche bis zum 21. Oktober 1899 auf 167769 ℳ, einschliesslich 3243 ℳ aus den Nachtzügen, belaufen hat, während die Einnahme in der entsprechenden Woche des Jahres 1898 nur 162189 ℳ betrug. Die Gesammteinnahme des am 21. Oktober 1899 zu Ende gegangenen Geschäftsjahres beläuft sich auf 7363930 ℳ gegen 7181840 ℳ im Jahre vorher, in dem sich die Strassenbahnen noch in den Händen der London Tramways Company befanden.

— Die deutsche „St. Petersburger Zeitung“ theilt mit, dass die **Vorschriften über die Truppenbeförderung auf den russischen Eisenbahnen** vom Ministerium der Verkehrsanstalten einer Revision unterzogen worden sind. Die Truppenbeförde-

rungsangelegenheiten waren bis jetzt eine schwere, verwickelte Frage, die zu allerhand Schwierigkeiten und Missverständnissen geführt hat. Regeln über die Truppenbeförderung und über die Aufstellung der Kostenverrechnung zwischen dem Militärressort und den Eisenbahnen gibt es eine grosse Menge, weil ausser den Grundregeln noch alle die gelegentlich infolge von Missverständnissen versandten Rundschreiben und Telegramme und die abgegebenen Erklärungen als Regeln gelten, die bei ferneren Truppentransporten zu beachten sind. Um sich in diesem Wust von Regeln zurechtzufinden, muss man sie schon einem ernsten Studium unterziehen. Allein in dem allgemeinen Statut sind 13 verschiedene Formulare aufgeführt, die benutzt werden können, je nachdem der Antrag auf Förderung gestellt werden muss. Mit der Abrechnung zwischen dem Militärressort und den Eisenbahnen ist es auch nicht glatt gegangen. Es ist bekannt, dass strittige Rechnungen vor den Senat und sogar vor das Ministerkomitee zur Entscheidung gebracht worden sind, auf welche bis zu zehn Jahren gewartet werden musste. Die Verworrenheit der Truppenbeförderungsordnung hat zum Theil auch darin ihren Grund, dass das Statut zu einer Zeit ausgearbeitet wurde, wo die Eisenbahnen Privatunternehmern gehörten, während jetzt die Mehrzahl der Eisenbahnen Eigenthum des Staates ist. Es ist klar, dass unter solchen Umständen mit einer blossen Revision der Truppenbeförderungsregeln noch nichts Entscheidendes gethan werden kann, dieselben müssten vielmehr von Grund auf erneuert werden.

Immerhin ist der Anfang zu einer Besserung gemacht, und das ist in dem vorliegenden Falle und unter den obwaltenden Verhältnissen schon immer als ein nicht unerheblicher Fortschritt anzuerkennen.

— Am 2./14. Januar d. J. ist die älteste Eisenbahn Russlands, die **Zarskoje - Sselobahn,** die St. Petersburg mit der Sommerresidenz des Zaren und mit Pawlowsk (Vergnügungsort in der Nähe Petersburgs) verband, aus den Händen der alten Gesellschaft an die Moskau-Windau-Rybinsk-Eisenbahngesellschaft übergegangen.

Am 28. November (10. Dezember) 1899 sind bereits die Bedingungen, unter denen die Satzungen der bisherigen Gesellschaft eine Aenderung erfahren sollten, von den zuständigen Regierungsinstanzen bestätigt worden. Damit wird diese in der Geschichte der russischen Eisenbahnen eigenartige Gesellschaft nicht nur, sondern, wie wir gleich sehen werden, auch die Eisenbahn in ihrer bisherigen Gestalt zu bestehen aufhören.

Am 21. März 1836 sind die Satzungen der ehemaligen Zarskoje-Sselobahn bestätigt worden und im Oktober 1837 dampfte bereits die erste Lokomotive in Russland auf der nur 25 Werst (= 26,7 km) langen Bahn. Die Zarskoje-Sselobahn war die einzige Bahn in Russland, deren Satzungen die Konzessionsdauer nicht einschränkten, so dass die Gesellschaft gegenwärtig aus freiem Entschlusse ihr Recht an der Bahn der Moskau-Windau-Rybinsker Bahn verkaufen konnte. Eigenartig war auch die Spurweite, die sonst keine Bahn später erhalten hat, nämlich 1,828 m (die russische Normalspur beträgt 1,5233 m). Dieser aussergewöhnlich breiten Spur entsprechend war natürlich auch das rollende Inventar gebaut und gab der ganzen Anlage ein eigenartiges Gepräge. Das verschwindet nun alles voraussichtlich schon im Laufe dieses Jahres; denn die Käuferin der alten Bahn, die gleichzeitig die Erbauerin der Bahn von Petersburg über Witebsk nach Schlobin (und voraussichtlich auch der Fortsetzung bis Kiew) ist, hat die Zarskoje-Sselobahn nur erworben, um sie vollständig umzubauen. Zunächst wird die Spurweite von 1,828 m auf die russische Normalspur = 1,5233 m abgeändert und sodann der Bahnhof in Petersburg, so berichten die Zeitungen, entsprechend ausgebaut werden, um den grösseren Verkehr, der sich nach Eröffnung der im Bau befindlichen Bahn voraussichtlich dort sammeln wird, gehörig bedienen zu können.

Für die Moskau - Windau - Rybinsk - Eisenbahngesellschaft war der Ankauf der Zarskoje-Sselobahn eine fast unerlässliche Voraussetzung für eine gesunde Entwickelung des eigenen Verkehres, weil es sonst als ausgeschlossen betrachtet werden musste, in Petersburg selbständig einzumünden. Da nun aber die Bahn als eine Hauptbahn zur Verbindung Petersburgs und Kiews gedacht ist, so entsprach es durchaus der Bedeutung der Bahn, dass sie einen selbständigen Bahnhof in Petersburg erhielt.

— **Bahnbedienstete als Aktionäre der Bahn.** In den Vereinigten Staaten von Amerika wird die Great Northern Bahn vom Februar d. J. ab ihr Eisenbahnpersonal an den Erträgnissen der Gesellschaft betheiligen. Die Direktion hat einen Plan ausgearbeitet, den sie demnächst den Aktionären zur Genehmigung vorlegen wird, nach welchem dem Vernehmen nach die Vertheilung von Antheilscheinen im Betrage von mehreren Hunderttausend Dollars unter diejenigen Angestellten der Eisenbahn beantragt werden soll, die eine gewisse Reihe von Jahren im Dienste der Gesellschaft stehen, die Lokomotivführer und das Zugpersonal inbegriffen. Es wird erwartet, dass hierdurch das Betriebskapital der Gesellschaft um 10 % grösser wird. Die Angestellten sollen mit runden Beträgen zum Nennwerth der Antheilscheine betheiligt werden.

— Auch auf **den Azoren** will man mit dem **Bau von Eisenbahnen** vorgehen. Die Junta Geral von Ponto Delgada fordert bis spätestens den 12. März 1900 Angebote ein zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der Stadt Ponto Delgada durch das Fumasthal nach Ribeira Grande.

Allgemeines.

— **Ein neues System automatischer Bremsung** hat nach Mittheilung der „Oesterr. Eisenb.-Ztg.“ die französische Nordbahn bei ihren Personenwagen eingeführt. Der grosse Vortheil, den dieses System gegenüber dem alt üblichen, bei den meisten französischen Bahnen in Anwendung stehenden bietet, besteht darin, dass sämmtliche Wagen des Zuges zugleich von jedem Abtheil aus unmittelbar gebremst werden können, wobei gleichzeitig der Zugführer durch ein Glockenzeichen in seinem Wagen und der Lokomotivführer durch ein solches auf der Maschine von dem Benutzen der Nothbremse in Kenntniss gesetzt werden. Eine Vorrichtung am Untergestelle jedes Wagens macht denjenigen Wagen kenntlich, von welchem aus die Inbetriebsetzung der Bremsen erfolgte, dem Maschinenführer erübrigt nur, raschestens die Lokomotive selbst noch zu bremsen, damit nicht ein etwaiges Abtrennen derselben vom übrigen Zugtheil erfolgt.

Das frühere System der Nothbremsung brachte es durch seine Umständlichkeit mit sich, dass der Zug nach bereits gegebenem Nothsignal noch eine gute Strecke zurücklegte, bevor er zum Stillstand gebracht werden konnte, da das durch einen Reisenden gegebene Glockonsignal nur im Wagen des Zugführers hörbar war und von hier erst an den Lokomotivführer weitergegeben wurde, welcher sodann die Bremsung des ganzen Zuges bewerkstelligte.

Die Ausrüstung der Wagen mit dieser neuen Nothbremseinrichtung geschieht nach und nach, so dass gegenwärtig noch ein grosser Theil des Wagenparkes die alte Einrichtung besitzt.

— In der Schweiz findet jetzt, wie man der „Köln. Ztg.“ schreibt, eine wahre Jagd nach **Wasserrechtskonzessionen zur Ausbeutung für die elektrische Industrie** statt. Agenten schweizerischer und ausländischer Firmen bereisen das Land kreuz und quer und suchen Konzessionen zu erwerben. Immerhin ist die Zahl der noch freien Wasserkräfte sehr gross. Wer sich aber in den Besitz solcher setzen will, thut gut, das bei Zeiten zu besorgen, da sich das Bestreben geltend macht, die Wasserkräfte der Gemeinden usw. zu Rathe zu halten und nicht zu verschleudern, wie das bisher öfter geschehen. Der Kanton Graubünden, der noch unschätzbare Wasserkräfte birgt, dürfte demnächst zu einer gesetzlichen Regelung dieser Verhältnisse schreiten. Vorläufig hat die Regierung den Gemeinden ein Normalschema zu einem Konzessionsvertrage zugestellt, das den Gemeinden als Vorbild dienen soll. Darin wird die Konzessionsdauer auf 50 Jahre festgesetzt. Der Pachtzins (Wasserzins soll 4 bis 6 Frcs. auf die Pferdekraft und das Jahr betragen und wird nach der genehmigten, nicht nach der ausgebeuteten Kraft berechnet. Die einmalige Anzahlung der Konzessionsgebühr ist nicht sehr gross. Ein Artikel des Schemas lautet wie folgt: „Zum Zweck des elektrischen Betriebes einer die Landesgegend bedienenden Eisenbahn ist der Konzessionär verpflichtet, auf Verlangen des Kantons oder der konzessionirenden Gemeinde die nöthige Kraft zu den dannzumal geltenden landläufigen Preisen aus seinen Wasserwerken abzugeben.“ Die Anlage soll jeweilen vier Jahre nach Ertheilung der Konzession in Betrieb gesetzt werden; bleibt die Konzession unbenutzt, so ist an die Gemeinde eine Entschädigung zu bezahlen. Sobald die Unternehmung in Betrieb ist, soll der Sitz derselben in den Kanton Graubünden verlegt werden. Nach Ablauf der Konzession sind die Gemeinden berechtigt, die ganze Anlage gegen Erstattung von 20 % der Erstellungskosten an sich zu ziehen. Die Maschinen werden um einen durch Sachverständige zu bestimmenden Preis zurückgekauft. Da man in der Schweiz daran denkt, nicht nur Tramways, sondern auch Vollbahnen elektrisch zu betreiben, ist die Ordnung des Konzessionswesens für Kraftanlagen von grosser Bedeutung. Die Burgdorf-Thunbahn, die erste elektrische Vollbahn in der Schweiz (etwa 40 km), bewährt sich sehr gut, sodass auch andere Bahnen, namentlich mit Hinsicht auf die immer noch steigenden Kohlenpreise, zum elektrischen Betriebe übergehen könnten. Für die deutsche elektrische Industrie, die

schon jetzt an einer ganzen Reihe von Unternehmungen in der Schweiz hervorragend betheiligt ist, verdienen diese Ansätze einer allgemeinen Regelung des Konzessionswesens ihre besondere Beachtung.

— Im Anschluss an die in Nr. 2, S. 27 d. Ztg. gebrachten Mittheilungen über **den regelmässigen Seeschiffdienst zwischen Paris und London** theilen wir aus dem „Journal des Chambres de Commerce" den Beschluss des Gemeinderaths von Paris mit, der seit dem Jahre 1887 fortgesetzt die Aufmerksamkeit der maassgebenden Körperschaften auf die Verwirklichung des Projektes „Paris Seehafen" zu lenken sucht. Der in der Sitzung vom 8. Dezember 1899 gefasste Beschluss hat folgenden wesentlichen Inhalt: „Die Lebensinteressen des Landes erfordern, wie es ja auch gelegentlich der feierlichen Einweihung des Hafens von Jvry von seiten der Herrn Minister ausgesprochen worden ist, für den Gütertransport eine Verbindung der grossen Wasserstrassen mit dem Eisenbahnnetze. Das darauf hinzielende Projekt „Paris-Seehafen" soll ohne Kostenaufwendung seitens des Staates, lediglich durch private Mittel ausgeführt werden, die vorbereitenden Studien dazu sind schon seit langer Zeit beendet. Für eine Inangriffnahme des grossen, nationalen Werkes kann kein geeigneterer Zeitpunkt gefunden werden, als der gegenwärtige, weil nach Beendigung der Weltausstellungsarbeiten eine grosse Anzahl von Arbeitern ohne Arbeit sein wird. Aus all diesen Gründen beschliesst die Versammlung, bei dem Herrn Ministerpräsidenten und den Herrn Ministern der öffentlichen Arbeiten und des Handels Schritte zu thun, damit der Dringlichkeitsantrag für einen Gesetzentwurf gestellt werde, durch welchen das Parlament zur Berathung über das Projekt „Paris-Seehafen" veranlasst würde.

Verfrachtung von Mehrgewichten ohne Frachtbriefdeklaration.

(Strafprozess.)*)

In der Strafkammersitzung zu Metz vom 30. November 1899 wurde gegen den Bergwerksdirektor K. und gegen den Betriebsführer J., beide im Dienste der R.'schen Eisen- u. Stahlwerke stehend und in A. wohnend, wegen Betruges, ausgeführt zum Schaden der Reichseisenbahnverwaltung von Elsass-Lothringen verhandelt.

Aus der Verhandlung ergab sich folgender Sachverhalt. Die genannte Firma betreibt ein grosses Eisen- und Stahlwerk in V. und neuerdings auch ein Hochofenwerk in D. Die Erze, welche in den Hochöfen von V. und D. verhüttet werden, bezieht die Firma zum grossen Theil aus eigenen Erzgruben in A. Diese Erzgruben stehen unter Leitung des Bergwerkdirektors K., der seit kurzer Zeit durch den Betriebsführer J. vertreten wird. Gegen den zuerst genannten richtet sich im wesentlichen die Anklage, welche behauptet, dass K. seit einer langen Reihe von Jahren fortgesetzt wissentlich alle Wagen mit einem grösseren Gewichte Erz beladen liess, als nach den Frachtbriefen angegeben war. Der Angeklagte stellt dies in Abrede und behauptet, stets angeordnet zu haben, nie mehr als 2 % der Ladung als Uebergewicht zuzuladen. Dies entspräche einem Mehrgewicht von 200 kg bei 10 t-Wagen und 300 kg bei 15 t-Wagen. Durch den Sachverständigen wurde jedoch festgestellt, dass diese 2 % des Ladegewichtes erst seit kurzem zulässig seien, während der Zeit, auf welche sich die Klage bezieht, seien nur 2 % des Eigengewichtes der Wagen unberechnet gelassen worden. Der Angeklagte will davon nie etwas gehört haben, sondern im guten Glauben das erstere als richtig angenommen haben. Es wird schliesslich zugegeben, dass Irrthümer und falsche Auffassungen leicht möglich waren, weil die Bestimmungen in kurzer Zeit wiederholt geändert wurden. Während der Geltung des Betriebsreglements waren 5 % Mehrgewicht als das Ladegewicht zulässig, aber es war die Fracht dafür zu zahlen; eine Busse trat erst bei grösserem Uebergewicht ein und zwar in Höhe der doppelten Mehrfracht, wenn keine gleichzeitige Ueberlastung vorlag. Später bei Einführung der Verkehrsordnung (1893) fiel die Busse überhaupt fort, so lange keine Ueberlastung bestand. Da indessen fast gleichzeitig das Ladegewicht, welches bisher fast durchweg 10 t betrug, zum grossen Theil auf 12,5 und 15 t erhöht wurde, ohne dass zunächst ein tarifarischer Zwang ausgeübt wurde, die Wagen bis zur Ladegrenze zu belasten, wie dies später bezüglich der Rohstoffe eintrat, so war Frachthinterziehungen Thür und Thor geöffnet. Die Versender, welche zu damaliger Zeit in einem 12,5 t-Wagen 11 t verluden, aber nur 10 t im Frachtbriefe angaben, liefen nur Gefahr, im Entdeckungsfalle die einfache Mehrfracht nachzuzahlen, ein Umstand, der bei der geringen Möglichkeit, alle Massenartikel nachzuwiegen, sehr zu Ungunsten der Eisenbahn ausgenutzt wurde, und der dann wieder zur Einführung der Geldbusse in Höhe der doppelten hinterzogenen Fracht führte.

Der Verdacht einer Frachthinterziehung liegt viel näher, wenn das verfrachtete Gut seinen Besitzer nicht wechselt, wenn also wie im beklagten Falle Versender und Empfänger ein und dieselbe Firma ist, als im gewöhnlichen Falle, wo das Gut durch Verkauf in andere Hände übergeht. Der naheliegende Verdacht wurde genährt, als verschiedene zufällige Nachwiegungen ihn bestätigten. Nun wurden durch die Verkehrsinspektion auf einzelnen Unterwegsstationen periodische Nachwiegungen der Erzsendungen vorgeschrieben, mit dem Erfolge, dass die Erzsendungen der genannten Firma fast durchweg mit zu grossem Mehrgewicht befunden wurden, während bei Erzwagen anderer Firmen, welche die Erze ebenfalls aus eigenen Erzgruben nach ihren Eisenwerken verfrachteten, bedeutend geringere Mehrgewichte, oft auch Untergewichte, im wesentlichen also zulässige Durchschnittsgewichte gefunden wurden.

Durch die Beweisaufnahme wurde festgestellt, dass 65 zuletzt nachgewogene Wagen, welche von A. nach V. aufgegeben waren, ein Uebergewicht von 36 140 kg hatten, also im Durchschnitt pro Wagen 556 kg. Unterdessen sollten auch die Wagen, welche in ganzen Zügen von A. nach K. abgefertigt wurden, einer Gewichtsprüfung unterworfen werden. Da in A. nur Privatwaagen der Erzgruben vorhanden sind, war diese nicht anders möglich, als auf Station D. Es wurde nun am 20. März 1899 Anweisung gegeben, den am 21. März 1899 fälligen Erzzug nicht direkt ins Werk zu fahren, sondern nach der Waage im Güterbahnhofe D. Durch ein Missverständniss erhielt die Firma R. amtlich von dieser Absicht Kenntniss und einer ihrer Angestellten reiste noch am späten Abend nach A. und gab dem Angeklagten K. Mittheilung, welcher seinerseits dem Betriebsführer J. sagte, er erwarte, dass alles in Ordnung sei und keine Differenzen vorkämen. Am anderen Morgen stellte der Stationsvorsteher in A. fest, dass aus jedem der 29 Wagen, welche am Abend vorher zur Abfahrt bereit standen, während der Nacht je 300—400 kg heruntergeworfen worden waren. Es fanden sich in der ganzen Zuglänge 58 Häufchen Erz. Trotz dieser Verminderung hatten die Wagen bei Nachwiegung in D. doch noch ein Mehrgewicht von durchschnittlich 70 kg. Durch diese Handlungsweise war der Verdacht absichtlicher Frachthinterziehung so nahe gelegt, dass die Staatsanwaltschaft mit Erfolg einschreiten konnte. Die strafrechtliche Verfolgung erstreckte sich auf den Zeitraum von fünf Jahren, in welchem Zeitraum 134 000 Wagen Erz von der betreffenden Grube versandt worden sind.

Trotz eines umfassenden Entlastungsbeweises gewann der Gerichtshof die Ueberzeugung von der Schuld des Angeklagten K. Dieser wurde wegen Betruges unter Annahme mildernder Umstände zu 1 500 *M.* Geldstrafe verurtheilt. Das Gericht stellte hierbei auf, dass K. als Direktor der Grube die Verantwortlichkeit zu tragen hat und dass er aus dem geführten umfangreichen Schriftwechsel wissen musste, dass mit Uebergewicht verladen wurde. Ferner, dass er dem Wiegemeister der Grube Anweisung ertheilt hat, die Wagen mit mehr als dem zulässigen Uebergewichte zu beladen, endlich dass er gewusst habe, dass der Frachtsatz hierfür nicht gezahlt wurde und der Firma R. ein Vermögensvortheil daraus erwuchs. Mildernde Umstände nahm das Gericht an, da nicht erwiesen war, dass er sich selbst einen Vermögensvortheil dadurch verschafft habe; weiter spreche zu seinen Gunsten, dass er zweifellos unter dem Einfluss der Firma R. gehandelt hat. Der Angeklagte J. wurde freigesprochen, weil er als untergeordneter Beamter der Firma keine Verantwortlichkeit für den Betrieb hatte.

Die Firma R. hat durch einen Vergleich mit der Eisenbahn die civilrechtlichen Ansprüche befriedigt und damit zugegeben, dass belangreiche Frachthinterziehungen stattgefunden haben. Die bezahlte Vergleichssumme beziffert sich auf 180 000 *M.*

*) Wir veröffentlichen diese Verhandlung ausführlich, weil eine ganz bedeutende Frachthinderziehung vorliegt und weil der Fall zeigt, wie nöthig es ist, Einrichtungen zu treffen, welche eine möglichst häufige Nachwiegung der Massensendungen gestatten.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Versammlung des Vereins für Eisenbahnkunde am 9. d. Mts. unter dem Vorsitze des Wirkl. Geh. Oberbauraths Streckert erläuterte zunächst der Vereinskassenführer Oberstleutnant Buchholtz die Einnahmen und Aus-

gaben des verflossenen Jahres und den Voranschlag des Etats für das laufende Jahr.

Der Regierungs- und Baurath Scholkmann hielt sodann einen Vortrag über Neuerungen an den Signal- und Weichensicherungsanlagen auf den preussischen Eisenbahnen, in welchem er die Mittel besprach, die bisher zur Verhinderung der vorzeitigen Weichenumstellung ausgeführt oder vorgeschlagen sind. Er führte aus, dass mehr als der fünfte Theil aller Entgleisungen in Bahnhöfen auf das Umstellen der Weichen unter dem Zuge zurückzuführen sei, und setzte, nachdem er mit Hilfe von Zeichnungen die Sicherung einzelner Weichen durch Druckschienen und Zeitverschlüsse erklärt hatte, an Hand sorgfältig ausgearbeiteter Modelle die Vorrichtungen auseinander, die zur Sicherung ganzer Fahrstrassen dienen. Hierbei wurde hervorgehoben, wie wünschenswerth es sei, möglichst einfache und übersichtliche Anordnungen zu verwenden; eine unanfechtbare Sicherung, die jede Mitwirkung und Ueberlegung der Beamten unnöthig mache, gebe es überhaupt nicht, und es genüge, den Weichensteller durch solche Mittel zu unterstützen, welche die Ueberhastung und den Uebereifer, die erfahrungsgemäss die Unfälle herbeigeführt hätten, ausschliessen.

Eine aus dem Fragekasten verlesene Frage „Steht zu erwarten, dass Lokomotiven für Kleinbahnbetrieb (60—80 cm Spur) bis zu 30 PS durch Automobilen (Benzinmotoren) auf Schmalspurgleisen ersetzt werden können?“ gab Veranlassung zu einer kurzen Besprechung, an der sich die Herren Froitzheim, Müller und Borck betheiligten und ihre Ansicht dahin aussprachen, dass bei diesem Betriebe ein solcher Motor nicht wohl ausführbar sei.

Bücherschau.

— Es blättert sich anregend in den bereits erschienenen vier Heften der neuen bilderreichen österreichischen Monatsschrift „Die Reform“ für Fortschritte im Verkehrswesen der Kulturvölker, deren 1. Heft auf S. 1171 Jahrg. 1899 d. Ztg. eingehend besprochen worden ist. Nach der Auffassung der Redaktion befindet sich für einen grossen Theil des unermesslichen Verkehrsgebietes auch der Fachmann in der Lage des gebildeten Laien, da niemand heute in allen Zweigen der dem Verkehr dienenden Wissenschaft und Technik Fachmann sein kann. Jeder Angehörige des Verkehres, der Eisenbahningeniör, der Telegraphenbeamte, der Elektrotechniker, der Wasser- und Schiffsbaumeister, jeder dieser Fachmänner bedarf danach noch einer eigenen Zeitschrift, die sich in gemeinverständlicher Darstellung über alle Theile des weiten Verkehrsgebietes verbreitet. In dem ersten Hefte dieser neuen Zeitschrift erörtert Oberingeniör Kohlfürst den elektrischen Vollbahnbetrieb mit 14 Abbildungen, ferner werden eingehender behandelt die höchste Bergbahn Europas (die Gornergratbahn in der Schweiz) mit 5 Abbildungen, die Wiener Stadtbahn mit 11, die grösste englische Expresslokomotive mit 2, die Pariser Stadtbahn mit 3, die Eisenbahnen zu den Goldfeldern am Klondyke mit 2, die Jungfraubahn mit 12, Motorwagen auf Schienen von Oberingeniör Bürcke mit 7, die pneumatische Eisenbahn in Newyork von Ingeniör Wilkens mit 11, die Stufenbahn von Oberingeniör Kohlfürst mit 10 Abbildungen usw. Daneben berücksichtigt die neue Zeitschrift auch die anderen Verkehrszweige, insbesondere die See- und Flussschifffahrt, den Kanalbau, Telegraphen und Telephon und nicht zuletzt die Luftschifffahrt. In dem neuesten [4] Heft findet sich ein Aufsatz von Ernst Golling über „Das lenkbare Luftschiff als Verkehrsmittel der Zukunft und seine Verwendbarkeit im Kriege“ mit 20 Abbildungen. Die „Reform“ erscheint in Heften von etwa 100 Seiten im Format der „Leipziger Illustrirten Zeitung“ zum Preise von je 1 ℳ. Voraussichtlich wird sich dieses neue Unternehmen, das von der weit über Oesterreich hinaus bekannten Verlagsbuchhandlung Karl Prochaska zu Teschen in Oesterreichisch-Schlesien auf das Prächtigste ausgestattet wird, auch in Deutschland viele Leser erwerben angesichts des lebhaften Interesses, das sich auch ausserhalb der Fachkreise für alle Zweige des Verkehres im weitesten Sinne bemerkbar macht.

Im vierten Heft der „Reform“ bespricht der österreichische Baurath Karl Gölsdorf die neueren englischen Schnellzuglokomotiven, die er in 25 Abbildungen vorführt. Gölsdorf schildert in der Einleitung die Fahrt mit einem Schnellzuge von Derby nach London, gezogen von zwei grossen Schnellzuglokomotiven mit einer mittleren Geschwindigkeit von 85 km stündlich. Während in einigen Ländern Bestimmungen bestehen, wonach bei Verwendung von zwei Lokomotiven eine gewisse Höchstgeschwindigkeit von etwa 65 km stündlich nicht überschritten werden darf, kennt man in England dergleichen Einschränkungen nicht, sondern fährt mit zwei Lokomotiven so rasch als möglich, bei Steigungen bis zu 10 ‰ etwa 60 bis 65 km, in der Ebene nach der Angabe des Bauraths Gölsdorf bis zu 130 km stündlich. Der Führer verlässt seinen Platz nicht mehr; alle Sinne aufs Aeusserste gespannt richtet er seine Aufmerksamkeit nur noch auf die Signale. Für Wasser und Dampf sorgt der Heizer. Gölsdorf entwirft von der Fahrt folgende lebendige Schilderung: Der Zug bewegt sich auf leichtem Gefälle; immer grösser wird die Geschwindigkeit: 110, bald darauf 115 km. Man nähert sich einer Station; keine Ermässigung der Geschwindigkeit! Mit 115 km wird dieselbe passirt; alle Gegenstände auf den Bahnsteigen erscheinen der Quere nach verzerrt, die Gesichter der auf dem Perron weilenden Personen vereinigen sich zu einem hellen, breiten Streifen. Krachend und tosend über die Weichen, gegen die Spitze, über Herzstücke und Kreuzungen! Wieder auf freier Strecke, weicht der ohrenbetäubende Lärm dem sanft knurrenden und singenden Geräusch, welches den Bahnen mit Stahlschienen eigen ist. Immer noch steigert sich die Geschwindigkeit: 120, 125 und 130 km. Der Regulator ist ganz geöffnet, die Steuerung auf 25 % Füllung vorgelegt. Nicht mehr in längeren Zwischenräumen feuert der Heizer ein: konstant wirft er Kohle auf, Kohle von acht-, neun- und selbst zehnfacher Verdampfung. In der Feuerbüchse brüllt die Flamme, wie in einem Ventilator heult der Auspuffdampf im Rauchfange. Die Fenster des Führerhauses sind mit Oel und Russ belegt: keine Aussicht mehr. Der Führer lehnt sich ganz aus dem Hause heraus, die Linke am Regulator, das Auge nach den Semaphoren gerichtet. Die Lichter der ersten Vororte Londons tauchen auf. Immer zahlreicher werden sie; sie verschwimmen untereinander und bilden schliesslich eine röthlich-braun phosphoreszirende Lichtwolke: London. Aus dieser Wolke tauchen auf und verschwinden feurigen Perlenschnüren gleich Züge, die von London eilen, nach London hasten, rechts und links, quer über die Midlandbahn und unter ihr durch. Langsam fährt der Zug in den weitgespannten Bogen in der Pancrasstation ein. Den von der Lokomotive absteigenden Techniker drängt es, dem Führer einige Worte der Anerkennung über die bewundernswerthe Führung auszudrücken: You have done splendid work! Und der Führer? Selbstbewusst schüttelt er den Kopf: No Sir, only booked time!

— R. Förtsch, Reichsgerichtsrath, **Die Reichsgesetze, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt und Flösserei.** Zweite Auflage. Leipzig 1900. Verlag von Rossberg. 453 S.

Die Hebung der Binnenschifffahrt durch die grosse Verkehrssteigerung der neuesten Zeit und die Ausdehnung der Kanäle bringt die Binnenschifffahrt in immer häufigere und nähere Berührung mit den Eisenbahnen. Trotz der gleichen Grundlagen des Frachtrechts beider Anstalten weist dasselbe doch vielfache einschneidende Abweichungen auf, veranlasst durch die Eigenart und Verschiedenheit der gleichen Zwecken dienenden Betriebe. Das Binnenschifffahrtsrecht ist durch das Gesetz vom 15. Juni 1895 zuerst selbständig ausgebildet, die vom Berner Uebereinkommen ausgehenden Aenderungen des Handelsgesetzbuches haben dasselbe aber ebenso sehr berührt, wie das Eisenbahnfrachtrecht, sodass das Gesetz durch den Artikel 12 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch eine sehr bedeutsame Umänderung erfuhr.

Die rasche Aenderungsfolge in der gesammten Verkehrsgesetzgebung, die selbst das Postfrachtrecht nicht unberührt lässt, macht jetzt mehr wie sonst das Bedürfniss nach Gesetzausgaben, Kommentaren und sonstigen Bearbeitungen geltend, und von den bisher bekannt gewordenen Kommentaren ist der vorliegende der erste, der den heutigen Rechtsstandpunkt erläutert.

Eine unmittelbare Berührung zwischen dem Binnenschifffahrts- und dem Eisenbahnfrachtrecht enthält § 131 Absatz 3. Danach hat letzteres das erstere nicht nur bei dem Betrieb der Eisenbahntrajektanstalten, sondern auch bei allen anderen Schifffahrtsbetrieben verdrängt, welche im Anschluss an den Eisenbahnverkehr von den Eisenbahnen geführt werden, insbesondere bei der Dampfschifffahrt auf dem Bodensee.

Die Arbeit zeichnet sich durch Gründlichkeit und Klarheit aus; zur Ermöglichung des Vergleichs ist der bisherige Wortlaut des Gesetzes als Anhang abgedruckt.

Ausstattung und Druck lassen nichts zu wünschen übrig.

— **Patentschutz im In- und Auslande.** Nachsuchung, Aufrechterhaltung und Verwerthung von Erfindungspatenten. Für den praktischen Gebrauch erläutert von L. Glaser, Regierungsbaumeister a. D., Patentanwalt, in Firma F. C. Glaser, Berlin S.W., Lindenstr. 80. 1. Theil: Europa. Berlin, Verlag von Georg Siemens. 1899. Preis gebunden 5 M., brochirt 4 M.

Die Schrift ist aus rein praktischen Gesichtspunkten hervorgegangen: sie will dem Erfinder auf diejenigen Fragen Auskunft geben, die sich ihm bei der Nachsuchung und Verwerthung von Erfindungen aufdrängen, und der Verfasser weiss aus langjähriger Erfahrung, dass sich hier immerfort gleichartige Fragen wiederholen. Der vorliegende Band behandelt die sämmtlichen europäischen Staaten und gibt nach einer allgemeinen Behandlung der gesammten Gesetzgebung für den Schutz des geistigen und gewerblichen Eigenthums in gedrängter Form Auskunft für jedes Land über eine ganze Reihe einschlägiger Fragen. In einem zweiten Abschnitt sind verschiedene wichtige für Deuschland erlassene gesetzliche Bestimmungen anhangsweise beigefügt, die Patente, Gebrauchsmuster, Waarenzeichen, Geschmacksmuster und Urheberrecht betreffen; ferner sind beigefügt die Uebereinkommen mit anderen Staaten und der internationale Vertrag zum Schutz gewerblichen Eigenthums.

Die Veröffentlichung ist in ihrer gedrängten und doch umfassenden Art ein trefflicher Wegweiser für alle, welche sich in Patentsachen Raths erholen wollen. Der zweite, die Kontinente Afrika, Amerika, Asien und Australien umfassende Band ist in Vorbereitung.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 12,004 km lange Strecke Blaufelden-Langenburg der königlich württembergischen Staatseisenbahnen, welche am 22. Januar d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 15. Januar d. J. ist die im Kilometer 158,799 der Staatsbahnlinie Lemberg-Itzkany zwischen den Stationen Markowce und Ottynia neuerrichtete Personenhaltestelle Worona dem öffentlichen Personen- und Gepäckverkehr übergeben worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet gewesene Station Privlak-Ponikla der Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz ist für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 66 vom 12. Januar 1900 an sämmtliche Vereinsverwaltungen (mit Ausnahme der königlich preussischen Eisenbahndirektionen und der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz), betreffend den Austausch der Geschäftsberichte der Vereinsverwaltungen (abgesandt am 20. Januar 1900).

Nr. 73 vom 17. Januar 1900 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Aenderung des § 7 Ziffer 3 des Verschleppungsübereinkommens (Anhang II zum Uebereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement) (abgesandt am 23. Januar 1900).

Nr. 95 vom 17. Januar 1900 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Aenderung der Bestimmung im § 4 [6] des Vereinswagenübereinkommens (abgesandt am 23. Januar 1900).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 21. Januar d. J., Morgens 3 Uhr, verschied nach langem schweren Leiden im 62. Lebensjahre das Mitglied der kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen,

Herr Geheimer Regierungsrath **Volkmar**

zu Strassburg.

Mit dem Verstorbenen verliert die Verwaltung der Reichseisenbahnen einen ihrer ältesten Beamten, der ihr stets in aufopferndster Hingabe treu und erfolgreich gedient hat; die Generaldirektion aber betrauert den Verlust eines hochgeschätzten, liebenswürdigen Kollegen und Freundes, dessen Andenken ihr stets theuer sein wird.

Strassburg, den 22. Januar 1900. (232)

Der Präsident, die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Generaldirektion.

2. Berichtigungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Theil IV, Heft Nr. 2 vom 1. Februar 1900.

Der Frachtsatz für Rinde Abtheilung II von Eszék nach Frankfurt a. M. Hafen (rechtsmainisch) und Frankfurt a. M. Hauptbhf., Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn (Seite 115 des Tarifes), ist auf 2,82 ℳ zu berichtigen.

München, den 22. Januar 1900. (233)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

3. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Februar 1900 wird der auf der Bahnstrecke Rogasen-Czarnikau 3,9 km von Halberg und 5,5 km von Lubasch neu eingerichtete Personenhaltepunkt Holländerdorf für den Personen- und Gepäckverkehr mit Stationen der Strecke Rogasen - Czarnikau eröffnet. Gepäckstücke werden von Holländerdorf unabgefertigt mitgenommen. Die Fracht hierfür wird auf der nächsten geeigneten Station erhoben.

Die Abfahrt der Züge von Holländerdorf findet wie folgt statt:

Richtung nach Czarnikau:
Zug 542 5 Uhr 22 Min. Vormittags,
„ 546 1 „ 37 „ Mittags,
„ 548 7 „ 52 „ Abends.

Richtung nach Rogasen:
Zug 543 7 Uhr 31 Min. Vormittags,
„ 547 3 „ 44 „ Nachmittags,
„ 549 8 „ 43 „ Abends.

Näheres ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 24. Januar 1900. (234)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. wird die Station Barzdorf der k. k. österr. Staatsbahnen (Lokalbahn Hannsdorf-Ziegenhals usw.) in den Tarif für den oben genannten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 18. Januar 1900. (235)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-belgischer und deutsch-belgischer Viehverkehr.

Die Station Bruxelles (Midi) der belgischen Staatsbahn ist für den Empfang von lebenden Thieren geschlossen worden.

Köln, den 22. Januar 1900. (235a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. treten im norddeutsch - sächsischen Thiertarif direkte Frachtsätze zwischen Altwieck, Station der königl. Eisenbahndirektion Danzig, einerseits und den Stationen Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt, Dresden-Neustadt (Leipz. und Schl. Bhf.) der sächsischen Staatsbahnen andererseits in Kraft, die bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren sind.

Ferner wird mit Gültigkeit vom 15. März d. J. die Entfernung zwischen Schübben-Zanow und Dresden-Altstadt in dem genannten Tarif von 427 in 472 km abgeändert.

Bromberg, den 24. Januar 1900. (236)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehrtarif Theil II Heft 2 vom 1. Oktober 1895.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar gelangen für die Beförderung von Schilf und Schilfrohr ab Fonyod-Fürdötelep, Szantód und Tétény Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

München, den 22. Januar 1900. (237)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Ausfuhrverkehr nach Eydtkuhnen tr., Prostken tr., Illowo tr. und Thorn transito.
Thorner Transitverkehr (nach Polen).
Deutsch-Mlawaer Grenzverkehr.
Deutsch - Alexandrowoer Grenzverkehr, Tarifheft 1 und 2.
Deutsch - Sosnowicer Grenzverkehr, Tarifheft 1.**

Mit dem 1. Februar n. St. 1900 werden neue Ausnahmefrachtsätze für Holzstoff, Holzzellstoff, Strohstoff und Strohzellstoff von Coswig i. Sachsen, Mügeln b. Pirna, Naundorf b. Dresden, Kirnbach, Mannheim Bad. B., Mannheim (D. B. Mainz), Mannheim Neckarvorstadt, Gustavsburg, Rheindürkheim, Stockstadt a/M. und Waldhof, Stationen der sächsischen und badischen Staatseisenbahnen, sowie des Eisenbahndirektionsbezirks Mainz zur Ausfuhr nach Russland in oben genannten Grenzverkehren eingeführt.

Näheres ist bei den betheiligten Verwaltungen zu erfahren.

Bromberg, den 20. Januar 1900. (238)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband,

Verkehr mit Oesterreich.

Für die direkte Beförderung von Braunkohlensendungen bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief wird in der Zeit vom 27. Januar bis Ende Februar d. J. von Grottau nach Josefsthal-Kosmanos der Frachtsatz von 64 Heller und von Grottau nach Jungbunzlau (B. N. B.) der Frachtsatz von 65 Heller für 100 kg zur Anwendung gebracht.

Dresden, den 25. Januar 1900. (239)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die Stationen Auvelois, Charleroy (Ouest), Leuze-Longchamps und Moustier (Mornimont) werden mit sofortiger Geltung in den Ausnahmetarif Nr. 12 für Superphosphat des Heftes 3 b des belgisch-südwestdeutschen Tarifs vom 1. Januar 1895 (Verkehr der inneren belgischen Stationen mit der Reichsbahn) aufgenommen.

Strassburg, den 22. Januar 1900. (240)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Im Verkehr der Stationen der preussisch-hessischen Staatsbahnen mit den Stationen Darmstadt und Bensheim der Main-Neckarbahn, Mannheim und Eberbach der badischen Staatsbahn, sowie Saargemünd und Rheidt b. St. Ingbert der pfälzischen Eisenbahnen können für Langeisentransporte in Ermangelung passender Langholzwagen bis auf weiteres wieder andere lange offene Wagen unter frachtfreier Gestellung von Schutzwagen verwendet werden.

Erfurt, den 23. Januar 1900. (241)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. Februar d. J. treten direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Anklam des Direktionsbezirks Stettin, Breitenheide und Rothenstein i/Ostpr. des Direktionsbezirks Königsberg, Bublitz des Direktionsbezirks Danzig, Landsberg a/W.-Brückenvorstadt des Direktionsbezirks Bromberg und Schönholz des Direktionsbezirks Berlin einerseits und den Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder-Eisenbahn in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Münster, den 21. Januar 1900. (242)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1900 findet der Frachtsatz für Getreide und Reis Mannheim bezw. Ludwigshafen a/Rh.-Basel transit Westschweiz in den Transittarifen vom 20. Mai 1890 für die Beförderung von besonders benannten Gütern belgischer oder holländischer Herkunft von Mannheim und Ludwigshafen nach gewissen südbadischen Stationen auch auf Sendungen nach den Stationen Stalden-Dorf, Oberdiessbach, Brenzikofen, Heimberg und Steffisburg der Burgdorf-Thuner Bahn Anwendung.

Ferner sind mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 im belgisch-holländisch-schweizerischen Reexpeditionstarif Basel Bad. Bf. transit Central- und Westschweiz die Sätze der Stationen Scherzligen, Thun, Tägertschi und Worb, ferner der Stationen der Thunerseebahn, Bödelibahn und Spiez-Erlenbachbahn aufgehoben worden.

Karlsruhe, den 20. Januar 1900. (243)
Generaldirektion.

Für Futtermittel, Speise- und Saatkartoffeln, die vom Tage der Veröffentlichung dieser Bekanntmachung bis zum 31. Mai d. J. von den durch die Ueberschwemmungen des vergangenen Jahres betroffenen Einwohnern der zum Spreewalde gehörigen Theile der Kreise Kalau, Cottbus, Lübben und der am Schwielochsee gelegenen Orte des Kreises Lübben bezogen werden, wird seitens der preussischen Staatsbahnen die tarifmässige Fracht oder der Frachtantheil der preussischen Staatsbahnen im Rückvergütungswege um die Hälfte (50 %) ermässigt. Die Frachtbriefe zu den betr. Sendungen dürfen nur an folgende Vermittelungsstellen gerichtet sein:

Darlehnskasse in Burg bei Cottbus,
Darlehnsverein in Straupitz, Schlepzig und Neuzauche,
Landwirthschaftlicher Verein Goyatz am Schwielochsee,
z. H. des Amtmanns Herrn Buder in Lamsfeld,
Polizeiverwaltung in Lübbenau,
Amtsvorsteher in Schloss Lübbenau.

Die Rückerstattung des Frachtunterschiedes erfolgt, und zwar auch bei Frankosendungen, nur auf Antrag der vorgenannten Vermittelungsstellen an diese gegen Vorlage des Frachtbriefes und einer Bescheinigung des zuständigen Kreislandsraths darüber, dass bei Vertheilung der Futtermittel und Kartoffeln ein Unternehmergewinn nicht erzielt worden ist, sowie dass die Käufer zu den durch das Hochwasser des Jahres 1899 Geschädigten gehören und die Sendungen zur Verwendung im eigenen Betriebe bezogen haben.

Die Erstattungsanträge müssen bis zum 1. Juli d. J. bei der unterzeichneten königlichen Eisenbahndirektion Halle eingereicht sein.

Halle a/S., den 22. Januar 1900. (244)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen königl. preuss. Eisenbahndirektionen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die im Nachtrage IV zum Tarife Theil II, Heft 2, gültig vom 1. August 1899, auf Seite 28 sub Anhang Pos. 3 enthaltenen Frachtsätze für Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation von Bubenc nach Lindau und den Stationen in Vorarlberg werden mit 15. März 1900 ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 18. Januar 1900. (245)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

5. Verdingungen.

Die Lieferung nachstehender Oberbaumaterialien soll vergeben werden, und zwar:

Gruppe A. 1570 t Laschen, 883 000 Stück Unterlagsplatten, 355 t ungelochte Weichen- und Herzstückplatten, 2400 Stück Zungenkloben, 17 700 Stück Gleitstühle, 40 000 Stück Schraubenunterlags- und Neigungsplättchen, 254 500 Stück Klemmplatten.

Gruppe B. 620 t Laschenschrauben, 145 t Haken- und sonstige Schrauben, 203 t Hakennägel.

Gruppe C. 540 Stück Weichenböcke, 137 300 Stück Federringe, 71 000 Stück verzinkte Schwellenbezeichnungsnägel.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1 hierselbst, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 2 ℳ für Gruppe A, 1 ℳ für Gruppe B und 0,30 ℳ für Gruppe C — in Baar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien" versehen und versiegelt, bis zum Eröffnungstermin, am 6. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 24. Februar d. J.

Essen, den 15. Januar 1900. (246)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von **Werkstattsmaterialien** für das Rechnungsjahr 1900 für die königlichen Eisenbahndirektionen zu Altona, Cassel, Erfurt, Hannover, Münster i/W., und zwar:

A. 450 t **Winkel- und Formeisen,**
B. 190 t **Roststabflusseisen** (nur für den Bezirk Hannover),
C. 3 343 t **Stab- und Bandeisen,** 1 308 t **Eisenbleche**, 3 710 Stück **Bufferunterlagsplatten**, 13 t **eiserne Rohrwände,**
D. 240 t **Federstahl**, 10 800 Stück **Spiralfedern.**
E. 484 Mille **Bekleidungsschrauben,** 1 580 Mille **Schrauben mit Muttern,** 918 Mille **Schraubenmuttern.**

Eröffnung der Angebote A., B., C. am Donnerstag, den 8. Februar 1900,
zu A. Vormittags **10 Uhr,**
„ B. „ **10½** „
„ C. „ **11** „

D. und E. am Freitag, den 9. Februar 1900,
zu D. Vormittags **10 Uhr,**
„ E. „ **11** „

Zuschlagsfrist bis 10 März 1900.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden getrennt gegen Einsendung von

70 Pf.	für Gruppe A.	**nicht in Briefmarken**
50 „	„ „ B.	
1 M.	„ „ C.	
80 Pf.	„ „ D.	
90 „	„ „ E.	

vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8 A, I Erdgeschoss, Zimmer 12, abgegeben.

Hannover, den 18. Januar 1900. (247)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die Lieferung der für die Dienstbekleidung des Personals erforderlichen Materialien pro 1900 soll vergeben werden, und sind Bedingungen nebst Gegenstandsverzeichnissen gegen Entrichtung von 40 ₰ von der Direktionskanzlei dahier zu beziehen.

Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift:
„Angebot für Lieferung von Dienstbekleidungsmaterialien"
bis 5. Februar d. J. portofrei hierher einzureichen.

Ludwigshafen a/Rh., 22. Jan. 1900. (248)
Die Direktion.
v. Lavale.

Lieferung von Betriebsmaterialien.

Die Lieferung von Holzkohlen, Piassavabesen, Stuhlrohr, Hanf, Bindfaden, Plombenschnur, Leinen, Lampendochten, Plomben, Lampenglocken, Cylindergläsern, Wasserstandsgläsern, Glühlampen und Bogenlichtkohlen für elektrische Beleuchtung, Graphit, Putzcrem (Putzpomade), Putzpulver, Starrschmiere und Schreibkreide soll vergeben werden. Termin hierzu ist auf Freitag, den 23. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, hierselbst anberaumt. Angebote mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Betriebsmaterialien" sind uns bis zur Terminsstunde einzusenden. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotbogen liegen hier aus, können auch von unserem Rechnungsbüreau hierselbst, Louisenstrasse 10, gegen Einsendung von 50 ₰ bezogen werden. Die Materialien, für welche Bedingungen gewünscht werden, sind zu bezeichnen. Der Zuschlag erfolgt bis 17. März d. J.

Posen, den 23. Januar 1900. (249)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

In der königl. Eisenb.-Hauptwerkstatt zu Breslau-Oderthor sollen nachstehende, für Eisenbahnzwecke nicht mehr brauchbare alte Werkzeugmaschinen mit Zubehör verkauft werden:

1. eine Lokomotiväderdrehbank von 5 200 mm Bettlänge, 2 200 mm Spitzenweite, 1 350 mm Spitzenhöhe und 2 500 mm Planscheibendurchmesser. Gewicht ungef. 18 000 kg,
2. eine freistehende vertikale Bohrmaschine zum Bohren von Löchern bis 50 mm Durchmesser, 200 mm Tiefe und 450 mm Ausladung. Gewicht ungef. 1 000 kg,
3. 8 Stück hölzerne Lokomotivwindeböcke, 4 Stück mit je 7 000 und 4 Stück mit je 8 000 kg Tragfähigkeit nebst 4 Stück zugehörigen schweisseisernen Trägern. Gewicht einschl. der Träger ungef. 5 000 kg.

Die Besichtigung der fragl. Maschinen kann in obiger Werkstatt erfolgen. Versiegelte, mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von alten Werkzeugmaschinen" versehene Gebote sind bis zum 5. Februar 1900 portofrei an mich einzusenden.

Breslau, im Januar 1900. (250)
Der Vorstand der königl. Werkstätteninspektion 2.

---

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Die diess. Verwaltung verkauft zwei wegen ungenügender Leistung ausser Dienst gestellte alte Lokomotiven mit Tender und zwar eine dreiachsige, zweifachgekuppelte Güterzuglokomotive und eine dreiachsige, zweifachgekuppelte Personenzuglokomotive. Die erstere steht in der Centralwerkstätte der Main-Neckarbahn in Darmstadt und die letztere in der diess. Betriebswerkstätte in Heidelberg.

Die Verkaufsbedingungen sind gegen Einsendung von 60 ₰ (portofrei) bei der unterzeichneten Dienststelle erhältlich.

Die Angebote müssen das Anerkenntniss der Kaufsbedingungen enthalten und sind längstens bis 1. Februar 1900, Vormittags 10 Uhr, mit Aufschrift „Angebot auf Ankauf alter Lokomotiven" verschlossen und portofrei auf dem Büreau des Unterzeichneten einzureichen. Die Zuschlagsfrist beträgt 3 Wochen.

Darmstadt, im Januar 1900. (251)
Der Maschineningenieur.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 9 | 31. Januar 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Die preussische Eisenbahnvorlage.

Das Ausbleiben der regelmässigen preussischen sogen. „Sekundärbahnvorlage" hatte im vorigen Jahre im Zusammenhange mit der Kanalvorlage zu weitgehenden, auch politisch zugespitzten Erörterungen und Angriffen Anlass gegeben. So wurde behauptet, die Regierung halte das Eisenbahngesetz so lange zurück, um damit einen Druck auf die die Eisenbahnen den Kanälen vorziehende Rechte zu gunsten des Mittellandkanals zu üben; weiter wurde von konservativer Seite das Bedenken ausgesprochen, dass, wenn künftig so viel Geld für Kanalbauten aufgewendet werde, für Eisenbahnen nichts übrig bleiben möchte. Die preussische Staatsregierung hat dem gegenüber wiederholt mit aller Bestimmtheit erklärt, an eine Vernachlässigung des Eisenbahnbaues sei nicht zu denken, und ihr Programm für die Zukunft laute: Kanäle und Eisenbahnen. Sie hat einen augenscheinlichen Beweis dafür erbracht, indem sie nun zu Beginn der neuen Landtagstagung neben der erweiterten Kanalvorlage auch den Eisenbahngesetzentwurf und zwar in einem reichlichen Umfange alsbald dem Landtage vorlegte. Seinen wesentlichen Inhalt haben wir bereits in Nr. 8 d. Ztg. vom 27. d. Mts. mitgetheilt.

Mit der grossen Eisenbahnverstaatlichung, welche Preussen vor nunmehr 20 Jahren vollzog, übernahm der Staat zugleich die Verpflichtung, für den systematischen Ausbau des Eisenbahnnetzes in gerechtem Ausgleich der Interessen und Ansprüche der verschiedenen Landestheile und Erwerbskreise zu sorgen. So hat er es auf sich nehmen müssen und auf sich genommen, zur Erschliessung weniger günstig entwickelter Gegenden auch solche Eisenbahnen zu bauen, welche das Anlagekapital nicht verzinsen und vielleicht in absehbarer Zeit nie eine Rente ergeben werden. Seit 1880 ist dem Landtage alle Jahre ein Gesetzentwurf „zur Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes" usw. zugegangen, dem im Laufe der Zeit der allgemein üblich gewordene Name „Sekundärbahnvorlage" beigelegt wurde. Die bis 1897 erlassenen Gesetze umfassen insgesammt eine Summe von rund 1 544 000 000 ℳ, also anderthalb Milliarden Mark. Die beiden Gesetze von 1896 und 1897 beanspruchten, gegenüber früher verschiedentlich viel höheren Beträgen, rund 69 000 000 ℳ, 1898 steigerte sich der Betrag auf 83 000 000 ℳ und die nunmehrige Vorlage umfasst einen weiter erheblich gesteigerten Betrag, nämlich im ganzen 115⅔ Millionen Mark. Und dabei ist noch eine Aenderung der Wirthschaftsführung in Anschlag zu bringen. Während in früheren Jahren auch die Aufwendungen zur Vermehrung der Betriebsmittel, zur Anlage von neuen Gleisen und zur Anlage von Bahnhöfen grossentheils auf diese Kreditgesetze übernommen wurden, hat man seit einigen Jahren mit dem Steigen der Ueberschüsse diese Ausgaben durch Uebertragung auf das Extraordinarium der Eisenbahnverwaltung und durch dessen Erhöhung aus laufenden Mitteln, aus dem eigenen Ergebniss der Eisenbahnen bestritten. Wie im vorigen, so sind auch im jetzigen Gesetzentwurfe nur diejenigen Betriebsmittel verrechnet, welche für die geforderten neuen Bahnen selbst nothwendig werden. Eine Ausnahme betreffs der Bahnhofsanlagen wird in der Gesetzesbegründung wie folgt angeführt: „Bei der Verbindung von Mombach über Rossheim nach Bischofsheim handelt es sich um die Erweiterung und zweckmässigere Verbindung der Bahnanlagen bei Mainz. Hierfür würden die Baumittel nach den herrschenden Grundsätzen unter den einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben des Etats der Eisenbahnverwaltung vorzusehen gewesen sein. Wegen des engen Zusammenhanges aber, in dem diese Bauten mit dem Gesammtprojekt einer neuen Verbindung vom Main nach der Saar stehen, werden die erforderlichen Mittel von 6 799 000 ℳ ausnahmsweise durch den vorliegenden Gesetzentwurf nachgesucht."

Im Laufe der Jahre zeigen sich in den „Sekundärbahnvorlagen" einige wesentliche, mit der selbstverständlich nicht immer nach demselben Schema arbeitenden preussischen Eisenbahnpolitik zusammenhängende Aenderungen. Im Jahre 1892

wurde mit dem Kleinbahngesetz wieder einigermaassen von dem bis dahin angestrebten ausschliesslichen Staatsbahnbetrieb, um nicht zu sagen Staatsmonopol, abgegangen; nunmehr sollten die Bahnen unterster Ordnung der Unternehmung und dem Betriebe der Privaten, Gemeinden, Kreise und Provinzen überlassen werden. Anfangs war zu diesem Zwecke keine direkte Staatsunterstützung irgend welcher Art in Aussicht genommen; sehr bald jedoch erkannte die Regierung, dass eine solche unentbehrlich sei, und so wurde denn alljährlich in die Sekundärbahngesetze eine Summe zur staatlichen Hilfe für Kleinbahnen eingesetzt, zuerst 5 000 000 ℳ, dann je 8 000 000 ℳ, im ganzen bisher 29 000 000 ℳ. Die jetzige Vorlage aber bringt so viel, wie früher in drei Jahren zusammen genommen, d. h. 20 000 000 ℳ! Erwähnt mag noch werden, dass einige Jahre auch staatliche Beihilfen für an der Eisenbahn zu errichtende Kornhäuser aufgenommen waren. Die diesjährige Vorlage enthält einen weiteren Kredit für diese Zwecke nicht.

Eine gewisse Neuheit brachte das Gesetz von 1898, nämlich eine Vollbahn, die der Privatunternehmung zur Ausführung überlassen werden sollte, an deren Kosten aber der Staat sich betheiligt: die Bahn Treuenbrietzen-Nauen bei Berlin, welche mit einer zweiten Berliner Ringbahn in Verbindung gebracht wurde. Für das diesjährige Gesetz ist nun charakteristisch, dass in ihm nicht weniger als fünf Haupteisenbahnen, bei 15 Nebenbahnen, sich finden. Das Verhältniss von Haupt- und Nebenbahnen wurde vor einigen Jahren im Abgeordnetenhause zur Sprache gebracht. Unter Hinweis darauf, dass im Jahre 1890 von der Eisenbahnverwaltung ein Programm aufgestellt worden war, wonach der Bau der Vollbahnen im wesentlichen als abgeschlossen zu betrachten sei und die künftige bauliche Entwickelung sich vorwiegend auf Nebenbahnen, Stichbahnen und Zufuhrbahnen beschränken müsse, bemängelte der nationalliberale Abg. Macco, dass der Bau von Vollbahnen vernachlässigt worden sei. Seit Anfang der 90er Jahre seien, abzüglich der durch Kauf erworbenen Strecken, insgesammt nur 393 km Vollbahnen, dagegen 3 129 km Nebenbahnen erbaut worden. In einzelnen Provinzen, wie Westpreussen, so behauptete Redner, hätten die Nebenbahnen ein erschreckliches Uebergewicht. Aehnlich sagte der Abg. Möller in der Sitzung vom 25. April 1898 u. a.: „Hauptsächlich freue ich mich, dass in der Vorlage eine Bahn enthalten ist, die zur Entlastung des stets wachsenden Durchgangsverkehres durch Berlin dienen soll. Ich hätte überhaupt gewünscht, dass für Vollbahnen wieder etwas mehr geschieht.“ Der Minister der öffentlichen Arbeiten bestritt damals, dass zu wenig Hauptbahnen gebaut worden seien; jedenfalls wird aber durch das vorliegende Gesetz auch jenen Wünschen in bemerkenswerther Weise Rechnung getragen; was die Zahl der Linien betrifft, so stehen, wie gesagt, neben 15 Nebeneisenbahnen fünf Haupteisenbahnen; auf letztere entfallen von den dafür zusammen geforderten 91⅔ Millionen etwa ⅓ mit rund 30 000 000 ℳ. Inwieweit mit dieser wieder stärker vorgenommenen Herstellung von Hauptbahnen auch fernerhin fortgefahren werden wird, muss abgewartet werden. Schon bei der Berathung der Linie Treuenbrietzen-Nauen vor zwei Jahren erklärte der Minister der öffentlichen Arbeiten, dieses Projekt stelle den ersten Schritt auf dem Wege dar, der Anregung in umfangreicher Weise zu folgen, die das Abgeordnetenhaus seit Jahren gegeben und deren Befolgung von der Staatsregierung selbst als Nothwendigkeit erkannt sei. Nun ergab sich aber damals das Seltsame, dass gerade die Hauptbahnlinie Treuenbrietzen-Nauen zunächst vom Landtag abgelehnt und schliesslich hauptsächlich durch die Vorführung militärischer Gründe gerettet wurde. Sonst hat der Landtag nicht nur die von der Regierung vorgeschlagenen Bahnbauten jahraus jahrein sämmtlich bewilligt, sondern es pflegen bekanntlich bei dieser Gelegenheit noch unzählige weitere Wünsche vorgetragen zu werden, indem begreiflicher Weise jeder pflichteifrige Abgeordnete, dessen Wahlkreis noch nicht genügend mit Eisenbahnen versehen zu sein glaubt, ihm seine Bahn gern verschaffen möchte.

Von diesem Gesichtspunkte aus und zumal, da die jetzige Vorlage eigentlich für die ausgebliebene vorjährige mitgelten muss, wird es natürlich Leute geben, die auch erstere ungenügend finden. Dem gegenüber ist hervorzuheben, dass die preussische Staatsregierung seit Jahren über rund 400 000 000 ℳ unbenutzte, für Eisenbahnen bewilligte Staatskredite verfügt. Sie kann eben nicht stets so schnell bauen, wie die Projekte aufgestellt und die Forderungen genehmigt werden. Deshalb ist ja auch wiederholt der Wunsch laut geworden, zur schnelleren Fertigstellung gewisse Bahnen der Privatunternehmung zu überlassen, welchen Wünschen die Staatsbahnverwaltung wieder wegen der für sie nothwendigen einheitlichen Beherrschung des Eisenbahnnetzes nicht so leicht nachkommen kann. Jedenfalls war also, da die alten Kredite vier- oder fünfmal so gross sind wie die Beträge der einzelnen letztjährigen Nebenbahngesetze, auch für 1899 genug Gelegenheit zum Bahnbau gegeben, und dürfte thatsächlich ohne neues Gesetz wohl ebenso viel oder mehr gebaut sein, als in den Vorjahren. In Bayern hat man, bei zweijährigen Finanzperioden, es bereits für praktischer erachtet, nur noch alle vier Jahre statt früher alle zwei Jahre eine Eisenbahnbauvorlage einzubringen; es wäre immerhin fraglich, ob nicht in Preussen künftig, je nach den Verhältnissen, ein zweijähriger Zwischenraum wenigstens ohne weiteres als möglich zugelassen würde.

Die jetzige Vorlage, welche den etwas langen und sprachlich nicht ganz einwandsfreien Titel führt „Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Bau einer Eisenbahn von Treuenbrietzen nach Neustadt a. Dosse, sowie von Kleinbahnen“ bringt ausser einer kurzen Begründung ausführlichere Denkschriften über die wirthschaftliche Bedeutung usw. der einzelnen Linien. Durch die Herstellung der neuen Eisenbahnlinien soll, wie betont wird, einerseits die Erschliessung verschiedener, mit Schienenverbindungen noch nicht bedachter Landestheile, andererseits eine durch wichtige Interessen gebotene Ergänzung und Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes herbeigeführt werden. Die Auswahl der einzelnen neuen Nebenbahnlinien ist in gleicher Weise wie bei früheren Vorlagen auch unter dem Gesichtspunkte erfolgt, den zur Erschliessung angrenzender Verkehrsgebiete wünschenswerthen Kleinbahnen den Anschluss an das allgemeine Eisenbahnnetz zu erleichtern. Die Verwirklichung der einzelnen Nebenbahnlinien ist wie bisher von einer angemessenen Betheiligung der Interessenten abhängig gemacht und demgemäss, wie früher, unter Berücksichtigung der aus der Bahnlage für sie zu erwartenden Vortheile bestimmt worden, dass neben der Einräumung des Rechtes auf unentgeltliche Mitbenutzung der Chausseen und sonstiger öffentlicher Wege der erforderliche Grund und Boden unentgeltlich herzugeben oder eine im Gesetz bestimmte Summe zu den Baukosten beizutragen ist. Die vorgeschlagenen neuen 15 Bahnstrecken haben insgesammt eine Länge von rund 670 km.

Da die Zahl der auf den Westen der Monarchie entfallenden Linien etwas grösser ist als die der östlichen, so wird sich daran voraussichtlich wieder die Eifersucht des ohnedies sich zurückgesetzt fühlenden Ostens stossen. Wirkliche Berechtigung kann solchem Verhalten nicht zugemessen werden. Jedenfalls geht aus den Denkschriften hervor, dass die Mehrzahl der neuen Bahnen reichlich, wenn nicht vorwiegend landwirthschaftlichen Interessen dient. Die bedeutendste und theuerste kommt allerdings in erster Linie der westlichen Industrie zu gute: es ist das die etwa 80 km lange Strecke Osterfeld-Hamm in Westfalen, die 18 500 000 ℳ beansprucht. Sie zeigt zugleich, wie bei der riesigen Entwickelung des westlichen Industriegebietes Verkehrswege und Verkehrsmittel dort mit Mühe zur Genüge beschafft werden können. Sie soll in ihrer ganzen Länge die nördlichsten Theile des rheinisch-westfälischen Kohlenrevieres durchschneiden und dem weiteren Ausbau jenes wichtigen, zukunftsreichen Gebietes eine feste Stütze für den Anschluss der zahlreichen neuen Schächte und industriellen neuen Werke, sowie eine zweckmässige Verbindung mit dem bestehenden Eisenbahnnetze bieten. Sie soll auch einen Theil des Durchgangsverkehres von den überlasteten älteren Strecken übernehmen. Die Denkschrift bemerkt dazu: „Der geplante Rhein-Elbekanal

würde die Aufgaben der neuen Bahn nicht erfüllen können. Er verläuft mit seiner in das Ruhrkohlenrevier entfallenden Strecke weiter südlich und berührt das neue nördliche Kohlengebiet nicht. Seine Inbetriebnahme würde auch nicht vor Ablauf von 10 Jahren zu erwarten sein.“ Abgesehen von dieser Stelle werden die Kanalpläne in den Materialien zur Eisenbahnvorlage nicht erwähnt. In gewissem Sinne ein Gegenstück zu jener westfälischen Bahn ist in Schlesien (Regierungsbezirk Oppeln) die Linie Gleiwitz-Emanuelsegen-Antonienhütte, 31 km lang und mit rund 4 500 000 ℳ veranschlagt. Sie hat in erster Linie den Zweck, für den nach Süden fortschreitenden Bergbau des oberschlesischen Bezirks die dringend nothwendige Abfuhrlinie zu schaffen. Beide, die westfälische und die schlesische Bahn, sind als Hauptbahnen projektirt, weil angenommen wird, dass sie von vornherein einen starken Verkehr zu bewältigen haben und sehr wichtige Dienste leisten werden. Die weitere Linie Herford-Bünde, eine 14,5 km lange Verbindungsbahn, wird als Hauptbahn gebaut, weil ihr als Hauptaufgabe die Bewältigung eines erheblichen Durchgangsverkehres zufallen wird. Die Erweiterung der Eisenbahnanlagen bei Mainz (Strecken Bischofsheim-Mombach-Münster a. St.), die zumeist aus Rücksichten der Landesvertheidigung erfolgt, weshalb auch das Deutsche Reich 60 bezw. 80 % der Kosten trägt, fällt selbstverständlich in die Klasse der Hauptbahnen.

Die Denkschriften über die Nebeneisenbahnen im Osten heben fast durchweg deren besonderen Nutzen für die Landwirthschaft hervor; so wird betreffs der Bahnen Pogegen-Langszargen und Johannesburg-Lötzen in Ostpreussen gesagt, dass die Bahnen die Ertragsfähigkeit des Bodens durch stärkere Verwendung künstlichen Düngers erhöhen und zur Hebung der Landwirthschaft wesentlich beitragen werden; ebenso heisst es betreffs der in einem fast nur landwirthschaftlichen Verkehrsgebiet Posens gelegenen Bahn Glowno-Janowitz: „Der Betrieb der Land- und Forstwirthschaft wird sich nutzbringender gestalten.“ Aehnlich verhält es sich bei verschiedenen für den Westen und Schleswig-Holstein geforderten Bahnen; so sagt die Denkschrift betreffs der Linie Höchst-Vilbel-Stockheim in Hessen: „Den Haupterwerbszweig der Bevölkerung bildet der Betrieb der Landwirthschaft und Viehzucht mit ihren Nebengewerben.“ Ferner betreffs der westfälischen Bahn Finnentrop-Meschede: „Für die Einwohner der zu erschliessenden Gegend bilden Landwirthschaft, verbunden mit Viehzucht, Waldwirthschaft, Steinbruchbetrieb und Kleingewerbe die Haupterwerbszweige.“ Eine besondere soziale Aufgabe fällt der Bahn Rückers-Reichsgrenze zu; sie ist wesentlich mit dazu bestimmt, dem westlichen Theile des Kreises Glatz, dem sogen. Oberkreise, den dringend notwendigen Schienenanschluss zu gewähren und der dort vorherrschenden Noth der kleineren namentlich Handweberei treibenden Bevölkerung abzuhelfen. Die Denkschrift bemerkt in dieser Richtung: „Infolge des äusserst kümmerlichen Verdienstes leben die meisten Einwohner in den dürftigsten Verhältnissen. Es ist zu erhoffen, dass die neue Bahn hierin Wandel schaffen wird, indem sie, zumal bei dem Vorhandensein zahlreicher unausgenutzter Wasserkräfte, die Einführung neuer Industriezweige und die Anlage weiterer Fabriken begünstigen und damit den zahlreichen brauchbaren Arbeitern Gelegenheit zur Besserung ihrer Lage bieten wird.“

Interessant ist die Schätzung der Kosten der projektirten Bahnen für das Kilometer. Die westfälische Hauptbahn Osterfeld-Hamm erfordert 244 600 ℳ für das Kilometer, die schlesische Hauptbahn Gleiwitz-Emanuelsegen etwa 144 000 ℳ. Von den Nebenbahnen Pogegen-Langszargen 73 300 ℳ, Johannesburg-Lötzen 84 000 ℳ, Forst i. L.-Guben 70 100 ℳ, Karthaus-Langenburg i. Pommern 79 800 ℳ, Glowno-Janowitz (Posen) 76 600 ℳ, Rückers-Reichsgrenze 176 100 ℳ. Bei dieser Bahn betragen z. B. die den Interessenten zur Last fallenden Grunderwerbskosten 515 000 ℳ, die Staatskosten 4 843 000 ℳ; bei der posenschen Bahn Glowno-Janowitz die Grunderwerbskosten der Betheiligten 688 000 ℳ, die Staatskosten 4 648 000 ℳ. Bemerkenswerth ist, dass das diesjährige Gesetz eine Bahn enthält, nämlich Kiel-Rendsburg, wegen deren Unterlassung vor zwei Jahren im Landtag Klage erhoben wurde. Damals antwortete Minister v. Thielen: Die Linie Kiel-Rendsburg sei an der Interesselosigkeit der Gemeinden gescheitert, die nicht einmal den Grund und Boden hergeben wollten. Die Kosten der Nebenbahnen auf das Kilometer sind im Westen im ganzen höher; so für Finnentrop-Meschede (Westfalen) 141 000 ℳ, für Vilbel-Höchst 137 600 ℳ, Koblenz-Mayen 164 000 ℳ.

Aus der Denkschrift über die Bahn von Treuenbrietzen nach Neustadt a. Dosse heben wir hervor: Das Unternehmen werde das Bedürfniss nach Bahnanschlüssen der betreffenden Theile der Provinz Brandenburg, sowie nach einer unmittelbaren Verbindung der vorhandenen Eisenbahnen unter einander befriedigen. Die Einwohnerschaft sei an einzelnen Stellen recht ärmlich; da die Betheiligten nicht imstande sind, das auf 12 954 000 ℳ — einschliesslich der Grunderwerbskosten — veranschlagte Anlagekapital allein aufzubringen, so sei beantragt worden, dass der Staat einen Theil der Aktien (4 000 000 ℳ) übernehmen möge.

Wie die Landwirthschaft besonders den Bau von Kleinbahnen eifrig fordert, so darf angenommen werden, dass die verhältnissmässig hohe Aufwendung von 20 000 000 ℳ ihr vornehmlich zu gute kommen wird. Vor dem letzten „Sekundärbahngesetze“ waren von den bewilligten Staatsunterstützungen für Kleinbahnen im Betrage von 21 000 000 ℳ endgültig bewilligt 16 750 000 ℳ. Das betreffende Gesetz von 1898 brachte weitere 8 000 000 ℳ. Die Begründung der jetzigen Vorlage nun stellt fest, dass „durch die finanzielle Unterstützung von privaten und kommunalen Kleinbahnunternehmungen seitens des Staates die Entwickelung dieses Verkehrszweiges wirksam gefördert worden ist“. Insbesondere sei mit staatlicher Unterstützung auch in den verkehrsschwächeren Landestheilen wie den Provinzen Ost- und Westpreussen und Posen eine nicht unbeträchtliche Anzahl von Kleinbahnunternehmungen ins Leben gerufen. Die bewilligten Staatsunterstützungen belaufen sich derzeit auf 23 249 688 ℳ. Es ist also, wie wir bemerken, der der Regierung schon 1898 vom Landtage zur Verfügung gestellte Betrag von insgesammt 29 000 000 ℳ noch nicht erschöpft worden, so dass also auch in dieser Beziehung das Ausbleiben der regelmässigen Eisenbahnvorlage im Jahre 1899 keinen Schaden angerichtet zu haben scheint. Allerdings haben sich in den zwei Jahren noch weite Bedürfnisse aufgethan, so dass in Aussicht gestellt wurden 14 458 220 ℳ und beantragt wurden 7 666 146 ℳ. Es belaufen sich demnach die bewilligten, in Aussicht gestellten und in zahlenmässig bestimmter Höhe schon beantragten Staatsunterstützungen für Kleinbahnen auf rund $45^1/_3$ Millionen Mark. In 49 anderen Fällen sind Anträge in nicht zahlenmässig bestimmter Höhe bereits gestellt oder zu erwarten. Danach erscheint die jetzt im Gesetz gestellte Forderung von 20 000 000 ℳ, welche die Staatsunterstützungen für Kleinbahnen von 29- auf 49 000 000 ℳ erhöht, wohl begründet. Ueberhaupt dürfte, abgesehen von grundsätzlichen Erörterungen über Eisenbahnen und Kanäle, die diesjährige Eisenbahnvorlage im Landtage ebenso wenig Schwierigkeiten begegnen wie die früheren. O. B.

Die Einführung der IV. Wagenklasse auf den Linien der früheren hessischen Ludwigsbahn.

Am 1. Oktober 1898 sind auf den dem Direktionsbezirk Mainz angehörigen Strecken der früheren hessischen Ludwigsbahn die Bestimmungen und die Preise der Personen- und Gepäcktarife der älteren preussischen Staatsbahnen eingeführt. Neben einigen anderen, weniger ins Gewicht fallenden Aenderungen hatte diese Maassregel zur Folge, dass die IV. Wagenklasse eingeführt und das auf den älteren preussischen Staatsbahnstrecken übliche Freigepäck gewährt wurde. Der Einfluss dieser Aenderungen auf die Entwickelung und die finanziellen Ergebnisse des Personenverkehres im Direktionsbezirk Mainz ist genau beobachtet worden. Wir sind in der Lage, nachstehend die Ergebnisse des ersten vollen Jahres (1. Oktober 1898 bis 30. September 1899), in dem die neuen Tarife in Geltung standen, unter Vergleichung mit den Ergebnissen des Vorjahres mitzutheilen, und zwar 1. die Anzahl der beförderten Personen, 2. die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer, 3. die Einnahmen aus dem Personenverkehr, 4. die Einnahmen aus dem Gepäckverkehr.

Die nachstehenden Zahlen bedürfen kaum einer Erläuterung. Nicht weniger als 4 771 701 Personen haben die IV. Klasse im ersten Jahre ihres Bestehens benutzt und in ihr 80 397 650 Personenkilometer zurückgelegt. Es ist das aber natürlich kein reiner Zuwachs des Personenverkehres, sondern zahlreiche Reisende, die bisher in III. Klasse gefahren waren, sind in die IV. Klasse, und ebenso sind augenscheinlich Reisende von der I. in die II. und von der II. in die III. Klasse übergegangen. Bei der einfachen Fahrkarte aller III. Klassen und der Rückfahrkarte der II. und III. Klasse finden wir einen z. Th. recht bedeutenden Rückgang. Zieht man diesen Minderverkehr von dem Verkehr, den die IV. Klasse neu gebracht hat, ab, so stellt sich eine genaue Vermehrung der beförderten Personen um 1 938 471 oder 30 % heraus.

Aehnliche, wenn auch nicht so günstige Ergebnisse weist der Vergleich der in den beiden Jahren zurückgelegten Personenkilometer auf, die um 20 196 734 Personenkm, also um 15 %, gestiegen sind.

Ein anderes Bild zeigen die Einnahmen. Den Einnahmen aus der IV. Klasse von 1 607 953 M. steht hier eine Mindereinnahme aus den drei oberen Klassen von 850 822 M. gegenüber, so dass eine reine Mehreinnahme von nur 261 239 M. oder 7 % übrig bleibt. Zieht man von dieser die Mindereinnahme von 56 654 M. im Gepäckverkehr ab und berücksichtigt man noch die Einnahmen aus den Schnellzugsergänzungskarten des Jahres 1897/98, so verringert sich die reine Mehreinnahme noch bedeutend.

Es zeigt sich also, dass die Einführung der IV. Wagenklasse der Eisenbahn ein zahlreiches Publikum zugeführt hat, das sie wegen zu hoher Preise früher nicht benutzen konnte, dass aber ferner auch eine ganze Anzahl von Reisenden die Gelegenheit, billiger als in früheren Jahren fahren zu können,

	In dem Jahr vom 1. Oktober bis 30. September		Unterschied 1898/99 gegen 1897/98	
	1897/98	1898/99	wirklich	in % (rund)
1. Beförderte Personen.				
a) einfache Fahrkarten, Binnen- und Fernverkehr:				
I. Klasse . .	3 131	2 777	— 354	— 11
II. „ . .	91 355	75 885	— 15 470	— 17
III. „ . .	1 323 771	667 773	— 655 998	— 50
IV. „ . .	—	4 771 701	+ 4 771 701	+ neu
zu a: Summe	1 418 257	5 518 136	+ 4 099 879	+ 289
b) Rückfahrkarten (wie oben):				
I. Klasse . .	15 882	18 770	+ 2 888	+ 18
II. „ . .	429 696	416 471	— 13 225	— 3
III. „ . .	4 643 301	2 492 230	— 2 151 071	— 46
zu b: Summe	5 088 879	2 927 471	— 2 161 408	— 42
1 a und b zusammen	6 507 136	8 445 607	+ 1 938 471	+ 30
2. Personenkilometer.	Anzahl	Anzahl	Anzahl	
a) auf einfache Fahrkarten, Binnen- und Fernverkehr:				
I. Klasse . .	106 763	94 175	— 12 588	— 12
II. „ . .	2 396 566	1 650 950	— 745 616	— 31
III. „ . .	28 305 059	12 386 200	— 15 918 859	— 56
IV. „ . .	—	80 397 650	+ 80 397 650	+ neu
zu a: Summe	30 808 388	94 528 975	+ 63 720 587	+ 207
b) auf Rückfahrkarten (wie oben):				
I. Klasse . .	712 233	835 433	+ 123 200	+ 17
II. „ . .	13 764 578	12 241 711	— 1 522 867	— 11
III. „ . .	89 283 686	47 159 500	— 42 124 186	— 47
zu b: Summe	103 760 497	60 236 644	— 43 523 853	— 42
2 a und b zusammen	134 568 885	154 765 619	+ 20 196 734	+ 15
3. Einnahme:*)	M.	M.	M.	
a) auf einfache Fahrkarten, Binnen- und Fernverkehr:				
I. Klasse . .	8 541	7 534	— 1 007	— 12
II. „ . .	127 018	99 057	— 27 961	— 22
III. „ . .	962 372	495 448	— 466 924	— 49
IV. „ . .	—	1 607 953	+ 1 607 953	+ neu
zu a: Summe	1 097 931	2 209 992	+ 1 112 061	+ 101
b) auf Rückfahrkarten (wie oben):				
I. Klasse . .	*) 42 734	50 126	+ 7 392	+ 17
II. „ . .	*) 547 142	550 877	+ 3 735	+ 0,7
III. „ . .	*) 2 276 734	1 414 785	— 861 949	— 38
zu b: Summe	*) 2 866 610	2 015 788	— 850 822	— 30
2 a und b zusammen	3 964 541	4 225 780	+ 261 239	+ 7
Wiederholung				
Beförderte Personen Anzahl	6 507 136	8 445 607	+ 1 938 471	+ 30
Personenkilometer Anzahl	134 568 885	154 765 619	+ 20 196 734	+ 15
Einnahme . . . M.	3 964 541	4 225 780	+ 261 239	+ 7
4. Einnahme aus dem Gepäckverkehr:	M.	M.	M.	
a) Binnenverkehr .	105 185	64 544	— 40 641	— 39
b) Fernverkehr . .	67 219	51 206	— 16 013	— 24
a und b zusammen M.	172 404	115 750	— 56 654	— 33

*) Das Verhältniss stellt sich noch ungünstiger, wenn bei der Einnahme des Jahres 1/10.—30./9. 1897/98 noch die
90 150 M. im Binnenverkehr und
18 636 „ „ Fernverkehr
zusammen 108 786 M.
betragende Einnahme aus Schnellzug-Ergänzungskarten zugerechnet werden würde; diese Karten dienten fast ausschliesslich dem Verkehr auf Rückfahrkarten.

gern ergriffen hat. Da sich dieser ganze Verkehr durchweg in dem Theile Deutschlands bewegt, der geographisch zu Süddeutschland gerechnet wird, so sehen wir ferner, dass die vielfach auftretende Behauptung, es bestehe eine Abneigung gegen die IV. Klasse in Süddeutschland, keineswegs zutrifft. Dieselbe Erscheinung hat sich übrigens auch gezeigt bei Einführung der IV. Klasse auf den von Preussen angekauften südlichen thüringischen Bahnen.

Ferner aber zeigen unsere Tabellen, dass finanziell mit der Einführung der IV. Klasse kein gutes Geschäft gemacht ist. Die Steigerung der Einnahmen ist prozentual bedeutend geringer, als die in regelmässigen Jahren eintretende. Das spricht jedenfalls nicht für die Richtigkeit der so häufig ausgesprochenen Behauptung, dass eine Herabsetzung der Personentarife infolge der Vermehrung des Verkehres auch eine Vermehrung der Einnahmen zur Folge haben müsste. Im Direktionsbezirk Mainz haben sich ungeachtet der sehr starken Vermehrung des Verkehres die Einnahmen verhältnissmässig vermindert.

Nachrichten.

Deutschland.

— Die „Freisinnige Zeitung“ hatte versucht, gegen die im Leitaufsatz dieser Nummer eingehend besprochene **preussische Eisenbahnvorlage** mit der Behauptung Stimmung zu machen, dass durch den geforderten Kredit eine Vertheuerung des Geldes herbeigeführt werden würde. Dem gegenüber schreiben die „Berl. Pol. Nachr.“: „Es ist zu bemerken, dass von den für den Bau von Haupt- und Nebenbahnen geforderten Summen in dem laufenden Jahre voraussichtlich nur ein ganz geringer Betrag flüssig zu machen sein wird, weil das ganze Jahr in der Hauptsache mit Vorbereitungen für die Inangriffnahme des Baues selbst vergehen wird. Liegen doch in einer ganzen Reihe von Fällen noch nicht einmal gültige Beschlüsse der kommunalen Körperschaften für diejenigen Leistungen vor, welche die Voraussetzung für die Inangriffnahme des Baues von Seiten des Staates bilden. Aber auch der Betrag von 20 000 000 ℳ, welcher zur Förderung des Baues von Kleinbahnen bereit gestellt werden soll, dürfte voraussichtlich in dem laufenden Jahre nur zu einem geringen Theile zur Auszahlung gelangen. Denn zwischen der Bewilligung einer Staatsbeihülfe, welche regelmässig in den ersten Stadien für die Herstellung einer Kleinbahn erfolgen muss, und der Auszahlung derselben verläuft immer ein mehr oder minder grosser Zeitraum. In den meisten Fällen erfolgt die Zahlung der Staatsbeihülfe überhaupt erst nach Maassgabe des Fortschreitens der Bauausführungen selbst. Die Ausführungen aber selbst finanziell völlig gesicherter Kleinbahnen dürften in der nächsten Zeit sich nicht in allzu raschem Lauf vollziehen, sowohl wegen des hohen Zinsfusses, als wegen der hohen Preise der Oberbaumaterialien und Betriebsmittel. Man ist daher zu der Annahme berechtigt, dass durch die in der Nebenbahnvorlage in Aussicht genommenen Anleihen der Geldmarkt in dem laufenden Jahre nicht oder wenigstens doch nicht in irgendwie bemerkenswerther Weise in Anspruch genommen werden wird.

— Die „Berliner Korresp.“ schreibt: „In einem unter der Ueberschrift „Finanzpolitik und Tarifreform“ veröffentlichten Artikel greift die „Deutsche Volkswirthschaftliche Korrespondenz“ vom 23. d. Mts. die **Tarifpolitik des derzeitigen Leiters der preussischen Staatsbahnen** an, der an Stelle einer allgemeinen Tarifreform und Tarifreduktion, wie sie Herr v. Maybach bei der Verstaatlichung der Eisenbahnen in Aussicht gestellt habe, angeblich die Thesaurirungspolitik des Finanzressorts durch Hochhalten der Tarife unterstützen soll. Statt durch Tarifermässigungen zu rechter Zeit wirthschaftlichen Stockungen vorzubeugen, hätten die preussischen Staatseisenbahnen bei wirthschaftlichen Rückgängen die Tarife stets noch eher als die Privatbahnen erhöht, also die Krisis verschärft.

Diese Behauptungen zeugen von vollkommener Unkenntniss der thatsächlichen Verhältnisse. Der Minister v. Maybach hat niemals aus Anlass der Verstaatlichung der Privatbahnen eine allgemeine Reduktion der Tarife, insbesondere für Massengüter, versprochen, vielmehr nur erklärt, dass die Verwaltung der Eisenbahnen durch den preussischen Staat nicht erstrebt werde, um fiskalische Tarifpolitik zu treiben, sondern um die wirthschaftlichen Interessen des Landes besser und gleichmässiger zu fördern, als es seitens der Privatbahnen geschehen könne. Seit der im Jahre 1878 erfolgten Einführung des Reformtarifs und der Festlegung der preussischen Staatsbahn-Normaltransportgebühren durch das Gesetz vom 1. Juni 1882 als der Maximalsätze für den Güterverkehr, lag zu einer allgemeinen Tarifreform auch keine Veranlassung vor. Wohl aber sind seitdem auf allen Gebieten des Gütertarifs durch Einführung ermässigter Stückgut- und Eilguttarife, durch Einführung des Rohstofftarifs für die wichtigsten Massengüter, als Düngemittel, Erden, Kartoffeln, Rüben, Brennstoffe, Holz, durch Versetzung zahlreicher und wichtiger Güter in eine billigere Klasse der regelmässigen Tarife, auch durch Verbilligung der Viehtarife, sowie durch Bildung oder weitere Ermässigung von Ausnahmetarifen weitgehende Ermässigungen eingetreten, die sich auf viele Millionen berechnen.

Die Behauptung, dass die preussischen Staatsbahnen bei wirthschaftlichen Rückgängen stets noch eher als die Privatbahnen ihre Tarife erhöht hätten, ist vollkommen unzutreffend. Eine allgemeine Tariferhöhung ist auf den deutschen Eisenbahnen überhaupt nur einmal, im Jahre 1874, vorgenommen worden. Es geschah dies auf Antrag der Privatbahnen. Gegen dieselbe verhielten die preussischen Staatsbahnen sich zunächst ablehnend, und erst als im Landtag — auch von fortschrittlicher Seite — die Erhöhung befürwortet und vom Bundesrath in der Voraussetzung der gleichzeitigen Durchführung eines einheitlichen Tarifsystems genehmigt war, wurden die preussischen Staats- und Privatbahnen zu dieser Frachterhöhung ermächtigt. Bei der Durchführung der Tarifreform gingen demnächst die preussischen Staatsbahnen mit der Beseitigung dieser Erhöhung für die wichtigsten Massenartikel voran. Im übrigen haben die preussischen Staatsbahnen Tariferhöhungen niemals eintreten lassen; es sei denn, dass man die Wiederbeseitigung eingeführter Ermässigungen hierhin rechnen möchte, wie solche beispielsweise durch Aufhebung des allgemeinen Getreidestaffeltarifes aus anderen als finanziellen Gründen erfolgt ist.“

— **Gegen deutsche Eisenbahnverwaltungen** sind beim Reichseisenbahnamte im Jahre 1899 im ganzen **74 Beschwerden** eingelaufen. Davon beziehen sich 24 auf die Verkehrsordnung, 4 auf das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, 29 auf die Tarife, 4 auf den Fahrbetrieb und 13 auf andere Gegenstände. Das Reichseisenbahnamt hat von diesen Beschwerden 7 für begründet erachtet, 28 als unbegründet abgelehnt und 1 auf den Rechtsweg verwiesen, 38 Beschwerden sind an die zuständigen Landesaufsichtsbehörden oder an die Eisenbahnverwaltungen zur Erledigung abgegeben worden.

— Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat an die Eisenbahndirektionen einen Erlass gerichtet, der sich auf die **Postbeförderung in den Zügen** bezieht. Danach haben sich bei der Beförderung von Postbeiwagen in den Personenzügen, soweit sie überhaupt noch stattfindet, Unzuträglichkeiten, die sofortiger Abstellung bedürften, nach einer im vorigen Jahre veranstalteten Erhebung im allgemeinen nicht ergeben. Vielfach werden die Postbeiwagen passend gelegenen Güter- und Eilgüterzügen zugewiesen, oder, soweit ein Bedürfniss oder eine genügende Ausnutzung vorliegt, mit besonderen, lediglich im Interesse der Postverwaltung eingelegten Postzügen befördert. Ein Anlass zu anderweiter Regelung der Postbeförderung liegt daher in der Voraussetzung vorläufig nicht vor, dass für die beförderten Wagen überall die tarifmässigen Vergütungssätze erhoben werden. Jedoch fordert der Minister die Direktionen auf, fortgesetzt darauf zu achten, dass da, wo eine Ueberlastung der Personenzüge durch die Postbeförderung und hierdurch eine Stockung in der glatten Abwickelung des Postbetriebes zu befürchten ist, die Postbeiwagen unter Wahrung der Eisenbahninteressen mit anderen für die Postbeförderung geeigneten Zügen (Postzügen) befördert werden, deren Fahrplan mit den betheiligten Oberpostdirektionen zu vereinbaren ist. Im Falle der Beförderung von solchen Postzügen ist die Mitnahme von Postbeiwagen in den zu entlastenden Personenzügen grundsätzlich auszuschliessen und nur unter ganz besonderen Verhältnissen ausnahmsweise zu gestatten, dann aber in begrenzter Anzahl ausdrücklich zu vereinbaren.

— Vom 15. Februar d. J. ab wird das Karl Stangen'sche Reisebüro unter der Firma **„Amtliche Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte Berlin, Friedrichstrasse No. 72“**

zusammenstellbare Fahrscheinhefte des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ausgeben. Die zur Abfertigung des Publikums dienenden Amtsstunden sind wie folgt festgesetzt worden: Wochentags von 9 bis 6 Uhr, an Sonn- und Feiertagen von 9 bis 1 Uhr. Das Büro ist berechtigt, für die Zusammenstellung der Fahrscheinhefte eine besondere Ausfertigungsgebühr zu erheben, deren Höhe durch Aushang in den Abfertigungsräumen bekannt gegeben wird.

— Eine lebhafte Thätigkeit wird gegenwärtig für die **Berliner elektrische Hochbahn** in einer Reihe grosser Eisenwerke entfaltet. Nachdem das Projekt, die Hochbahn bis zum Nollendorfplatz zu führen und von da aus zur Untergrundbahn zu senken, die kaiserliche Genehmigung erhalten hat, sind die Eisenkonstruktionen für die Viadukte bis an den Nollendorfplatz in Bestellung gegeben worden. Im ganzen sind bis jetzt für den Bau der Hochbahn über 14 000 t Eisenkonstruktionen angeliefert oder verdungen. Die Aufträge fielen insbesondere den rheinischen und westfälischen Hüttenwerken zu, ausserdem sind zahlreiche Brückenbauanstalten des Reiches an der Ausführung betheiligt.

— **Bau elektrischer Bahnen.** Die Stadtverordnetenversammlung von Gotha hat der „Voss. Ztg." zufolge mit der Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vormals Lahmeier in Frankfurt a. M. betreffs des Elektrizitätswerkes und der Strassenbahn einen neuen Vertrag genehmigt. Die genannte Gesellschaft will weiter folgende elektrische Bahnen bauen, worüber die Verträge grösstentheils ebenfalls der Stadtverordnetenversammlung zur Genehmigung vorliegen: 1. Ringbahn in der Stadt Gotha, 2. Gotha-Siebleben, 3. Gotha-Friedhof V, 4. Gotha-Waltershausen-Grosstabarz mit Abzweigung nach Friedrichroda, 5. Gotha-Helleben, 6. Grosstabarz-Winterstein, 7. Gotha-Wechmar, 8. Friedhof V-Goldbach, 9. Friedhof V-Zottelstädt.

— Infolge einer am 24. d. Mts. durch Hochwasser eingetretenen Dammrutschung bei der Regnitzbrücke der Lokalbahn **Strullendorf-Steppach-Pommersfelden** muss der Verkehr auf dieser Bahnstrecke für einige Tage eingestellt werden. Die Lokomotive und zwei Wagen des Zuges 3378 sind über den 3 m hohen Damm abgestürzt. Personen wurden nicht verletzt.

— Die Lokalbahnaktiengesellschaft Lam hat, amtlicher Meldung zufolge, wegen Kohlenmangels den **Wagenladungsverkehr** auf ihrer Linie **Kötzting-Lam** bis auf weiteres eingestellt.

— Der Lokalbahnaktiengesellschaft München wurde die erbetene Genehmigung zur Vornahme von Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von **Zirndorf nach Grosshabersdorf** mit Anschluss der bei Altenberg gelegenen Ziegeleien ertheilt.

— Der Landtagsabgeordnete Freiherr von Wöllwarth hat, wie früher in Stuttgart, jetzt in Heilbronn im dortigen Handelsverein und vor einer vorwiegend kaufmännischen Zuhörerschaft seine Gedanken über einen **Anschluss Württembergs an die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft** in einem Vortrage entwickelt. Er legte, dem „Schwäbischen Merkur" zufolge, die Vortheile dar, welche für Württemberg aus dem Anschlusse an eine grössere Eisenbahngemeinschaft erwachsen würden. An Reichseisenbahnen sei leider vorerst nicht zu denken, namentlich so lange die sächsischen und bayerischen Eisenbahnen so gute Renten abwerfen, und so sei für Württemberg der gangbarste Weg der Anschluss an die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft. Diese Vereinigung würde auch der künftigen Schaffung von Reichseisenbahnen, die als Endziel immer im Auge zu behalten seien, nicht entgegenstehen, was in einer Bestimmung des preussisch-hessischen Vertrages besonders zum Ausdrucke gebracht worden sei. Je besser die Eisenbahnrente sei, desto besser würden für Württemberg auch die Bedingungen ausfallen, unter denen es in die Gemeinschaft aufgenommen werde. Denn die Rente z. Zt. des Abschlusses werde der künftigen Vertheilung des Gewinnes innerhalb der Gemeinschaft zu grunde gelegt; so sei es auch zwischen Preussen und Hessen gehalten. Wenn zu hoffen wäre, dass die Rente der württembergischen Eisenbahnen sich noch wesentlich erhöhen würde, dann dürfte es vielleicht rathsam sein, noch etwas zuzuwarten; allein eine solche Hoffnung sei angesichts der grossen bevorstehenden Ausgaben und des Baues vieler unrentabler Nebenbahnen nicht begründet. Der Redner schloss seine mit grossem Beifall aufgenommenen Ausführungen mit der dringenden Aufforderung an die Anwesenden, nunmehr die von ihm dargelegten Beweisgründe zu prüfen, und wenn sie dann zu derselben Ansicht gekommen seien wie er, diese Ansicht überall energisch zu vertreten und neue Anhänger für die Sache zu gewinnen.

Aus der Versammlung beleuchtete Kommerzienrath Adolf Heermann von Heilbronn, Mitglied des Beiraths der Verkehrsanstalten, speziell vom Heilbronner Standpunkte aus die grossen Vorzüge, die der Anschluss Württembergs an eine grössere Eisenbahngemeinschaft bringen würde. An einer Reihe von Beispielen wies er nach, welch' unglaubliche Missstände die Konkurrenz der verschiedenen Eisenbahnverwaltungen, namentlich derjenigen von Württemberg, Bayern und Baden für den Güterverkehr sowohl, als für die Personenbeförderung gerade auf den für Heilbronn in Betracht kommenden Eisenbahnlinien im Gefolge habe. Sodann betonte der Redner noch, dass namentlich auch die Einführung der IV. Wagenklasse zu begrüssen wäre, deren Einrichtung sich in der letzten Zeit mehr und mehr gebessert habe und welche für einen grossen Theil unseres Volkes ein ganz wesentlich billigeres Reisen ermöglichen würde. Geheimer Kommerzienrath Franck aus Ludwigsburg ergänzte noch in verschiedenen Richtungen den Vortrag des Hauptredners und wies an einzelnen Beispielen ebenfalls schlagend die Nothwendigkeit des Anschlusses an die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft nach.

— **Kaisersgeburtstagsfeier der Eisenbahnbeamtenvereine in Berlin und Stettin.** Eine grossartige Kaisergeburtstagsfeier fand in Berlin am Freitag, den 26. d. Mts., abends in den Festsälen der „Philharmonie" seitens der Beamten des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin statt. Es vereinigten sich daselbst nahezu 2 000 Eisenbahnbeamte aller Dienstzweige, um Kaisers Geburtstag festlich zu begehen. An der Ehrentafel hatten der Minister der öffentlichen Arbeiten, Excellenz v. Thielen, Unterstaatssekretär Exc. Fleck, Ministerialdirektor Wehrmann, der Präsident der königlichen Eisenbahndirektion Kranold und zahlreiche andere höhere Beamte des Ministeriums und der Eisenbahndirektion Platz genommen. Die Gallerien füllte ein reicher Damenflor, in einer Loge nahmen die Gemahlin des Herrn von Thielen und einige Damen der Eisenbahndirektion an der Feier theil. Nachdem die Kapelle des Elisabethregiments die Jubelouverture von Weber meisterhaft vorgetragen, leitete Frau Hedwig Schlunk den Festkommers mit einem selbstverfassten, schwungvollen Prolog ein, an dessen Schlussworte anknüpfend der Gesangverein der Eisenbahnbürobeamten das tiefempfundene Blumner'sche Lied „Deutsches Land, Gott segne dich" zum Vortrag brachte. Sodann hielt der Rechnungsrevisor Fossé die von patriotischer Begeisterung getragene Festrede, die in ein Hoch auf den Landesherrn ausklang. Auf der Bühne leuchtete alsbald ein farbenprächtiges Bild auf: Germania, umgeben von den Vertretern aller deutschen Truppengattungen zu Land und Meer, beschirmt den obersten Kriegsherrn, dem der Genius des geflügelten Rades, inmitten einer Schaar schmucker Eisenbahner, ihren Huldigungsgruss darbringt. Aus 2 000 Kehlen erklang hierzu die Nationalhymne. Nach einem von Mitgliedern der beiden Lokomotivführervereine ausgeführten sinnigen Festspiel, „Germanias Erwachen", beschloss der allgemeine Gesang, „Deutschland über Alles", den ersten Theil des wohlgelungenen Festes, während der zweite Theil durch allerhand ernste und humoristische Vorträge und durch den Gesang einer Anzahl herrlicher Lieder gewürzt wurde. Ein besonderes Verdienst gebührt dem Festausschuss, an seiner Spitze dem Festleiter, Eisenbahnsekretär Baum, der nicht nur durch diese Leitung, sondern auch durch gediegene Vers- und Tondichtungen zur Verherrlichung des Festes beitrug. Der Verlauf des Festes legte ein treffliches Zeugniss ab von dem Geiste treuer Vaterlandsliebe und wahrer Gesittung, in dem sich in der Welt der preussischen Eisenbahnbeamten Hoch und Niedrig zu gemeinsamem Wirken die Hand reichen.

Zu einer grossartigen patriotischen Kundgebung gestaltete sich auch der Kaiserkommers, den die Beamten und Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung in Stettin am selben Abend in dem festlich geschmückten Saale der Grünhofbockbrauerei abhielten. Weit über 2000 Festgenossen waren erschienen, sodass der mächtige Raum die Menge kaum fassen konnte. Herr Eisenbahndirektionspräsident Heinsius, die Mitglieder und Oberbeamten der Direktion und der Inspektionen hatten sich vollzählig mit ihren Damen eingefunden.

Mit dem Krönungsmarsche aus der Oper „Die Folkunger" wurde das Fest eröffnet. Nach dem Prologe hielt Rechnungsrath Krohn die dem Kaiser geweihte Festrede. Ein donnerndes Hoch und der Gesang der Nationalhymne folgten. Unter begeistertem Jubel wurde beschlossen, ein Huldigungstelegramm an Se. Majestät zu senden. Inzwischen waren auf der Bühne die Vorbereitungen zu dem Kyffhäuserfestspiele „Barbarossa" getroffen worden, das nach Absingung eines allgemeinen Liedes begann. Die Vorführung ging ausserordentlich flott und wirkungsvoll von statten und erntete reichen Beifall. Musikvorträge und Gesänge, patriotische und Eisenbahnerlieder wechselten nun mit Einzelvorträgen und hübschen Kuplets geschätzter Dilettanten in rascher Folge. Im Laufe des Abends wurde unter allgemeinem Beifall noch ein Telegramm an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten abgelassen, welches der Dankbarkeit für die Fürsorge des hohen Chefs und dem Versprechen treuer Unterstützung auf dem gemeinsamen Arbeitsfelde Ausdruck gab.

— **Geheimer Regierungsrath Volkmar †.** In Strassburg i/E. ist am 21. d. Mts. der Geheime Regierungsrath Volkmar,

Mitglied der kaiserl. Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, gestorben. Der Präsident, die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Generaldirektion widmeten ihm in der vorigen Nummer dieser Zeitung einen warmen Nachruf.

Oesterreich-Ungarn.

— Das Eisenbahnministerium hat der Stadtgemeinde Brüx die Konzession zum Bau und Betriebe einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden **schmalspurigen Kleinbahn von Brüx** über Oberleutensdorf **nach Johnsdorf** ertheilt.

— Der Vorsitz und die Geschäftsführung der **gemeinschaftlichen Direktorenkonferenzen** der österreichisch-ungarischen und der bosnisch-hercegovinischen Eisenbahndirektoren, sowie der Konferenzen der österreichischen Eisenbahndirektoren ist für die Dauer des Jahres 1900 an die Direktion der österreichischen Nordwestbahn in Wien übergegangen.

— **Der Kohlenmangel und die Eisenbahnen.** Der infolge der Ausstände der Kohlenarbeiter in den böhmischen und mährisch-schlesischen Braunkohlenrevieren hervorgerufene Kohlenmangel nimmt selbstredend auch das Interesse der Eisenbahnverwaltungen in hohem Maasse in Anspruch. Einerseits treten an dieselben zahlreiche Anforderungen wegen weitgehender Ermässigungen der Kohlentarife heran und sind die Bahnverwaltungen bestrebt, derartigen Anforderungen, soweit es nur irgend thunlich ist, zu entsprechen, um der in einzelnen Städten, vor allem in Prag, herrschenden Kohlennoth zu begegnen. Anderseits müssen die Bahnverwaltungen darauf bedacht sein, ihren eigenen Bedarf an Kohlen, soweit derselbe durch die verminderten Ablieferungen aus dem Ausstandsgebiete nicht gedeckt werden kann, durch Bezug aus anderen Kohlenwerken, insbesondere aus Ungarn, sicherzustellen.

Dank den in dieser Richtung getroffenen Vorkehrungen ist wohl zu hoffen, dass die österreichischen Eisenbahnverwaltungen auch bei Fortdauer des Ausstandes in der Lage sein werden, den Betrieb in vollem Umfange aufrecht zu erhalten.

Die infolge des Ausstandes hervorgerufene Verminderung der Kohlenzufuhr aus Böhmen macht sich selbstredend nicht blos in Oesterreich, sondern namentlich auch in Bayern fühlbar, woselbst für Industriezwecke überwiegend böhmische Braunkohle verwendet wird. Die Handelskammer für Oberfranken hat mit Rücksicht hierauf in einer an die bayerische Staatsregierung gerichteten, ausführlich begründeten Vorstellung auf die von dem Ausstande in den böhmischen Kohlenbezirken der nordbayerischen und besonders der oberfränkischen Industrie drohenden Gefahren aufmerksam gemacht. Die Kammer bittet die Staatsregierung, bei der österreichischen Regierung ihren Einfluss dahin geltend zu machen, dass unter keinen Umständen ein auch nur zeitweiliges Kohlenausfuhrverbot aus Oesterreich oder Böhmen erlassen werde. (Die Besorgniss wegen Erlassung eines solchen Verbotes ist wohl ganz unbegründet.) Ferner wird gebeten, eine hinreichende Anzahl von Kohlenwagen durch die bayerische Staatsbahnverwaltung bei Wiederbeginn der Kohlenförderung in Böhmen zur Verfügung zu stellen und dafür zu sorgen, dass auch die österreichischen Staatsbahnen und die privaten Eisenbahngesellschaften dem bayerischen Kohlenverkehre ihre Wagen nicht entziehen. Ausserdem sei zu verhindern, dass die österreichischen Staatsbahnen bezw. die Buschtêhrader Bahn und die Aussig-Teplitzer Bahn ihre Wagen dem bayerischen Verkehre mehr oder minder entziehen, was eine dem Ausfuhrverbot nahekommende Wirkung mit sich bringen könnte. Auch sei es geboten, die österreichischen Kohlenwerksbesitzer und die Eisenbahnverwaltungen dazu anzuhalten, dass Bayern nach Wiederaufnahme der Kohlenförderungsarbeiten einen seinem Bedarf entsprechenden Antheil an der Förderung erhalte und dass auch nicht zeitweise die Kohle in Oesterreich zurückgehalten werde, um den inländischen Bedarf zu decken.

Die Zeitungsmeldungen, dass auf der Strecke Pilsen-Furth 40 für Bayern bestimmte Wagen Kohle anlässlich der herrschenden Kohlennoth behördlich beschlagnahmt worden seien, wird als vollständig unrichtig bezeichnet. Es hat sich einfach um eine Fehlleitung einer für die Staatsbahnen bestimmten Sendung Regiekohle gehandelt, welche infolge Verfügung des Aufgebers in Aussig während der Beförderung aufgehalten und der richtigen Bestimmung zugeführt wurde. Kohlensendungen in das Ausland werden anstandslos befördert, soweit Wagen hierfür vorhanden sind.

— **Der Verloosungsstreit der Buschtêhrader Bahn.** Die Entscheidung, mit welcher der österreichische oberste Gerichtshof in der Angelegenheit des Verloosungsstreites der Buschtêhrader Bahn **zum Schutze der Besitzer der 5 % Prioritäten** der genannten **Gesellschaft** die Bestellung eines gemeinsamen Kurators im Gegensatze zu den Entscheidungen der beiden unteren Gerichte verfügte (vgl. Nr. 7 S. 107 d. Ztg.) ist des Näheren wie folgt begründet: Die in den Jahren 1868, 1871 und 1872 ausgegebenen Prioritäten der Buschtêhrader Bahn enthalten im Texte die Bestimmung, dass die Rückzahlung im Wege des gedruckten Tilgungsplanes durch Ausloosung binnen fünfzig Jahren erfolge. Die dem Tilgungsplane entsprechende Rückzahlungsart bilde ein gemeinsames Recht aller Prioritätenbesitzer, welches die einzelnen Besitzer nicht selbständig geltend machen können. Der Rekurrent, als Besitzer solcher Prioritäten, ist nach dem Gesetze vom 24. Juni 1874 zum Einschreiten um Bestellung eines gemeinsamen Kurators legitimirt. Es fragt sich nur, ob der Fall der Bestellung eines gemeinsamen Kurators gemäss § 1 des erwähnten Gesetzes vorliege. Diese Frage ist zu bejahen, denn es kann sich nicht darum handeln, ob der Verwaltungsrath der Buschtêhrader Bahn berechtigt war, die Ausloosung der rückzuzahlenden Prioritäten auf die noch im Umlaufe befindlichen, der freiwilligen Einlösung nicht unterzogenen Prioritäten einzuschränken, sondern nur darum, ob wegen Mangels einer gemeinsamen Vertretung die Rechte der Besitzer auf die planmässige Rückzahlung gefährdet würden. Die Abweichung der Gesellschaft von dem bisher stets eingehaltenen Verloosungsplane erfordert aber eine gemeinsame Austragung dieser Frage zwischen den Verpflichteten und den Prioritätenbesitzern. Die Rechte der Letzteren könnten aber eine Gefährdung erfahren, da die Besitzer ihre Rechte nicht selbständig und wegen Mangels einer gemeinsamen Vertretung überhaupt nicht geltend machen können. Der Fall der Bestellung eines Kurators ist daher nach dem Gesetze gegeben, und da die beiden Untergerichte sich entgegen dieser Vorschrift schon in die Lösung der Frage eingelassen haben, ob der 1899 eingehaltene Auslösungsvorgang mit einer Beeinträchtigung der Rechte der Prioritäre verbunden sei, wurde unter Abänderung dieser Beschlüsse dem Begehren des Rekurrenten stattgegeben und der ersten Instanz die gesetzliche Durchführung dieser Beschlüsse aufgetragen.

— Nach dem für den Monat Dezember 1899 veröffentlichten Ausweis über die **Transporteinnahmen der österreichischen Staatsbahnen** und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen, einschliesslich der Wiener Stadtbahn, betrugen die Einnahmen im Personenverkehre 2 005 864 fl. und im Güterverkehre 6 486 420 fl., mithin im ganzen 8 492 284 fl. bei einer Beförderung von 4 584 653 Reisenden und 2 770 411 t Gütern. Beim Vergleiche mit den Ergebnissen des Monats Dezember 1898 ergibt sich im Personenverkehre eine Steigerung um 119 926 fl. und 1 227 091 Reisende und im Güterverkehre eine Verminderung um 219 015 fl. und 105 526 t. Die Verringerung in der beförderten Gütermenge ergibt sich, was die westlichen Staatsbahnen betrifft, ungeachtet der Mehrbeförderung von etwa 6000 Wagen Kohle und Rüben auf den böhmischen Bahnen durch den Ausfall der Baumateriaiensendungen für die Wiener Stadtbahn, wie solche im Dezember des Jahres 1898 in bedeutendem Umfange zu verzeichnen waren, sowie durch die Minderbeförderung von Holz, Kohle, Erz, Getreide und Lebensmitteln auf den übrigen Linien der westlichen Staatsbahnen, welcher Ausfall insgesammt die Höhe von 8000 Wagen erreicht. Auf den Staatsbahnen in Galizien hat sich hauptsächlich bei Getreide aus Russland und Rumänien, lebenden Thieren aus letzterem Staate und Holz nach den beiden genannten Ländern eine Minderbeförderung ergeben. Vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 1899 betragen die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen insgesammt 111 401 525 fl. gegen 109 781 571 fl. im Jahre 1898; es ergibt sich daher für das Jahr 1899 eine Mehreinnahme von 1 619 954 fl.

— **Der Verband der österreichischen Lokalbahnen** hat vor kurzem seine achte ordentliche Jahresversammlung unter zahlreicher Betheiligung in Graz abgehalten. Der Vorsitzende des Verbandes gedachte zu Beginn der Verhandlungen des besonderen Wohlwollens, welches der gegenwärtige Eisenbahnminister Dr. von Wittek den Bestrebungen des Verbandes entgegenbringe. Im Laufe der Berathung brachte der Vorsitzende der Versammlung unter anderem zur Kenntniss, dass bezüglich der Stempel- und Gebührenfreiheit für die Nachträge zu den Betriebsverträgen durch das zielbewusste Vorgehen des Verbandes insofern ein Erfolg zu verzeichnen sei, als von Seite des Finanzärars die Ausdehnung der erwähnten Gebührenbefreiung auch für solche Nachträge anerkannt worden sei. Aus dem Berichte des Vorsitzenden über das Pensionsstatut des Verbandes der österreichischen Lokalbahnen ist als erfreuliche Thatsache hervorzuheben, dass nach zweijährigem Bestande in richtiger Erkenntniss der sozialpolitischen Bedeutung desselben die Mitgliederzahl immer mehr zunahm, so dass sich jetzt das Vermögen bereits nahezu auf 400 000 Kr. beläuft, und sei zu erwarten, dass diesem nach mühevollen Studien und unter

schwierigen Verhältnissen ins Leben gerufenen Institute auch die wenigen, heute demselben noch fern stehenden Lokalbahnen beitreten werden. Ferner fasste die Versammlung den Beschluss, sich für die Wiedererrichtung des bestandenen Lokalbahnamtes als Centralstelle für das Kleinbahnwesen im Eisenbahnministerium einzusetzen, der eine Ermittelung vorangehen soll, um festzustellen, welche Lasten und Beschwernisse unter den dermaligen Verhältnissen die bestehenden Lokalbahnen erleiden, da die durch das Reichsgesetz vom 31. Dezember 1894 den Lokal- und Kleinbahnen eingeräumten Begünstigungen eigentlich nur den erst zu errichtenden Bahnen und hier auch nur dem Bau derselben zugute kommen.

— **Lokalbahnprojekt Nixdorf-Sebnitz.** Nach dem zwischen Oesterreich und Sachsen in Betreff einer Anzahl von Eisenbahnanschlüssen vereinbarten Staatsvertrage ist die auf österreichischem Gebiete gelegene Theilstrecke der Lokalbahn Nixdorf-Sebnitz an die böhmische Nordbahn zu konzessioniren, wenn die Konzession für die auf sächsischem Gebiete gelegene kurze Strecke sichergestellt sein wird. Wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, ist die sächsische Regierung nunmehr über die Konzessionsbedingnisse schlüssig geworden und sind dieselben der böhmischen Nordbahn zur Kenntniss gebracht worden. Falls, wie kaum zu bezweifeln ist, die Gesellschaft die Befugnisse als annehmbar erachtet, werden die Verhandlungen wegen Konzessionirung der österreichischen Strecke eingeleitet werden. Die Kosten der Lokalbahn Nixdorf-Sebnitz dürften sich auf 1 500 000 Kr. belaufen.

— **Ausgestaltung der Ausfuhrtarife.** In der letzten Sitzung des Staatseisenbahnraths wurde bekanntlich ein besonderer Ausschuss zur Vorberathung eines Programmes für die Ausgestaltung der Ausfuhrtarife gewählt. Die Prager Handelskammer hat nun alle für die Ausfuhr arbeitenden Kaufleute, Industriellen und sonstigen Interessenten eingeladen, ihr unter eingehender Darstellung der bezüglichen Ergänzungs- und Absatzverhältnisse ihre Wünsche und Anträge auf eine zweckmässige Regelung der Ausfuhrtarife bekanntzugeben. Hierbei sollen insbesondere folgende Umstände berücksichtigt werden: gegenwärtige Höhe der Ausfuhrtarife; allfällige Unterschiede auf den Staats- und den Privatbahnen; Einfluss der gegenwärtigen Ausfuhrtarife auf die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Waaren; Wirken des Mangels an Wasserstrassen; Vergleiche mit anderen Ländern; Anträge in betreff der wünschenswerthen Ausgestaltung der Ausfuhrtarife in der betreffenden Waarengattung mit Rücksicht auf deren Erzeugungs- und Absatzbedingungen u. dergl. Die Kammer erwartet, dass sie durch genaue und verlässliche Berichterstattung aller an der Ausfuhr betheiligten Kaufleute und Industriellen ihres Bezirkes in die Lage gesetzt werden wird, die Interessen des Ausfuhrhandels und der Ausfuhrindustrie bei der bevorstehenden Tarifregelung nachdrücklichst wahren und somit zu der so nothwendigen Entfaltung der österreichischen Ausfuhr nach Kräften beitragen zu können.

— **Torontáler Lokalbahnen.** Die vom ungarischen Handelsminister in Angelegenheit der Torontáler Lokalbahnen eingeleiteten Schritte haben, wie gemeldet wurde, insofern bereits zu einem günstigen Ergebnisse geführt, als durch Einflussnahme des Ministeriums die noch eine lange Reihe von Jahren gültigen, für die Bahnverwaltung überaus lästigen Refaktieverträge aufgelöst und die mit Verlust arbeitende Maschinenfabrik vom Betriebe abgetrennt wurde. Infolge dieser Maassnahmen wurden die Lasten der genannten Lokalbahnen erheblich vermindert. Die Verzinsung der Prioritätsobligationen ist unter allen Umständen gesichert. Mittlerweile werden die auf die vollständige Regelung der Finanzlage dieser Eisenbahn abzielenden Berathungen fortgesetzt. Nach Abschluss derselben wird der Handelsminister entscheiden, ob die ungarischen Staatsbahnen, dem Wunsche der Interessenten entsprechend, den Betrieb der genannten Lokalbahnen übernehmen.

— Im ungarischen Handelsministerium sind derzeit Verhandlungen über die Verlegung des **Budapester Westbahnhofes** (des Endbahnhofes der Linie Marchegg-Pressburg-Budapest), sowie der dortigen Reparaturwerkstätten und Kohlenniederlagen im Zuge. Die Berathungen werden streng vertraulich geführt, da vorerst die nöthigen Grundstücke für den neuen Personenbahnhof angekauft werden müssen und man eine, den Interessen der Bahnverwaltung abträgliche Grundstücksspekulation verhindern will. Wie der „Pester Lloyd" meldet, wünscht der Handelsminister die ganze Transaktion innerhalb eines Zeitraumes von zwei, längstens drei Jahren durchzuführen.

Vereinsausland.

— Nachdem die bereits seit längerer Zeit geplante **Ueberbrückung der Schelde bei Hoboken** in Belgien Antwerpener Berichten zufolge nunmehr beschlossene Sache sein soll, steht eine Verkürzung der Eisenbahnstrecke Berlin-Köln-Ostende um 18 km demnächst zu erwarten. Ein weiterer Vortheil, der dem Eisenbahnverkehre aus gedachtem Brückenbaue erwachsen würde, wäre eine Beschleunigung der Fahrt, weil infolge der dadurch ermöglichten Benutzung eines anderen Schienenweges die internationalen Durchgangszüge sowohl den vielfach gewundenen Theilabschnitt Verviers-Lüttich, den sie nur in verlangsamter Fahrt zu durchlaufen vermögen, als auch die Steigung bei Lüttich vermeiden könnten.

— **Untergrundbahnprojekt in Paris zwischen dem Nordbahnhof, dem Bahnhof Montparnasse und der Sceauxlinie.** Die Gesellschaft „Nord Sud Electrique Parisien" hat soeben die Konzession zum Baue einer unterirdischen, vollspurigen Bahn nachgesucht, welche den Nordbahnhof in Paris mit dem Bahnhof Montparnasse und der Sceauxlinie verbinden soll, indem sie unterhalb der Strassen Lafayette, de la Paix und Castiglione, unter der Seine, den Boulevards Saint-Germain und Raspail, der Strasse von Rennes laufen, den Bahnhof Montparnasse und von dort (an der Kreuzung der Boulevards Saint-Michel und Port-Royal) die Eisenbahn nach Sceaux erreichen soll. Ihre Länge ist auf 6,5 km und der Kostenaufwand auf 32 000 000 Frcs. veranschlagt.

Die Gesellschaft „Nord Sud Electrique" ist von Technikern und Finanzleuten ersten Ranges gegründet und das vorgenannte Projekt in allen Einzelheiten von dem Oberingeniör Equer studirt worden. („Journal des Transports.")

— **Einführung des Blocksystems auf den französischen Bahnen.** In einem Erlass vom 8. Januar d. J. fordert der französische Minister der öffentlichen Arbeiten im Interesse der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und auf Grund der Vorschläge des von ihm gehörten Ausschusses der Kontroldirektoren die Eisenbahngesellschaften auf, sobald als möglich auf den von ihm näher bezeichneten Haupt- und Nebenbahnen das Blocksystem einzuführen, ferner, ihm schleunigst — binnen acht Tagen — zu berichten, wie die Gesellschaften bis zur Fertigstellung dieses Systems einstweilen das für die Sicherheit der Reisenden nothwendige System des Fahrens mit Raumabstand einrichten. Ausserdem verlangt der Minister binnen acht Tagen Bericht über die Veränderungen und Ergänzungen, welche die Gesellschaften zum Zweck der angeführten Betriebsänderungen in ihren Betriebsordnungen für erforderlich halten.

Ein anderer Erlass vom gleichen Tage enthält Bestimmungen über die Dienstpflichten der Beamten des Kontrolwesens und über die Nothwendigkeit häufiger Inspektionsreisen, die nicht wegen ungenügender Mittel ausgesetzt oder verschoben werden dürfen. Der Erlass fordert die Beamten des Kontroldienstes auf, dem Minister eine Aufstellung der zur Deckung der Kosten der Dienstreisen nothwendigen Mittel einzureichen, die dann vom Parlament bewilligt werden sollen.

— **Der Bericht Bourrat und die „Publizität" der französischen Bahngesellschaften.** Bekanntlich hat der Abg. Bourrat in seinem Bericht über das französische Eisenbahnbudget (Zinsbürgschaften, Ueberwachung des Betriebes, Verwaltung der Staatsbahnen usw.) beantragt, die Linien der vier Gesellschaften Ostbahn, Westbahn, Orléans und Midi, welche seit Jahren mit Staatszuschuss in Form von Zins- und Dividendenbürgschaft arbeiten, zu verstaatlichen. Nach den Ausführungen des Berichterstatters bedürfte der Staat zur Abfindung der Aktionäre keiner Baarauslage, weil sein Gutbaben an die vier Gesellschaften aus vorgestreckten Baugeldern und geleisteten Bürgschaftszuschüssen grösser sei, als die auf Grund des Vertrages von 1892 zu zahlende Ablösungssumme, und er würde jährlich gegen 200 000 000 Frcs. an Zuschüssen ersparen, die jetzt den Aktionären und Verwaltungsräthen zu gute kommen, oder könnte die Tarife im Interesse von Landwirthschaft und Gewerbe um einen entsprechenden Betrag ermässigen. Als weitere Gründe zu gunsten der Maassregel dienen Hinweise auf die jetzt nicht einwandfreie Sicherheit des Bahnbetriebes und auf die Nothwendigkeit, eine etwaige Mobilmachung rascher durchzuführen, als es jetzt geschehen könne. Auch die bei den Gesellschaften in Frage gestellte Geheimhaltung der Landesvertheidigungsmaassregeln wird von Bourrat ins Feld geführt. Wie man sich denken kann, ist der vom Budgetausschusse gutgeheissene Vorschlag Gegenstand lebhafter Erörterungen, denn wenn auch im gegenwärtigen Kursstande der Antheilscheine der in Rede stehenden vier Gesellschaften bereits der Möglichkeit einer baldigen Verstaatlichung Rechnung getragen sein mag, so würde doch eine solche Maassregel die einflussreiche Stellung der Präsidenten und Mitglieder der Ver-

waltungsräthe schwer schädigen. Ausserdem sind die von Bourrat geltend gemachten Gründe in der Hauptsache auch für die Verstaatlichung der mit Ueberschuss arbeitenden Nordbahn- und Paris-Mittelmeerbahngesellschaft maassgebend; man begreift daher, dass alle Gesellschaften geschlossen Front gegen den Bericht Bourrat machen. Die Finanzpresse steht ganz auf ihrer Seite; die politische Presse verhält sich bis jetzt mit Ausnahme des „Matin" und einer Anzahl radikaler Organe zurückhaltend. Die zahlreichen, gegen den Bericht Bourrat veröffentlichten Aufsätze bestreiten die Richtigkeit der von ihm angegebenen Ziffern bezüglich der Kosten der Maassregel. Die Meinungsverschiedenheit dreht sich hauptsächlich um den Werth des rollenden Materials, das der Staat übernehmen muss. Nach Bourrat wäre es durch Sachverständige abzuschätzen und hätte höchstens den Werth von 45 % der Anschaffungskosten. Seine Gegner behaupten, der Wagen- und Maschinenpark sei zum Buchwerthe zu übernehmen, also, da die Bahnen keine Abschreibung zu buchen hätten, zum vollen Anschaffungswerthe. In den letzten Tagen ist aber diese Polemik durch einen Zwischenfall berührt worden, der jedenfalls von schwerwiegender politischer Bedeutung sein wird. Ein Blättchen „Le Globe", welches sich die eigenthümliche Aufgabe gestellt hat, der Presse in Tabellenform alle Gelegenheiten nachzuweisen, für Gesellschaften und Unternehmer gegen Bezahlung Reklamen zu veröffentlichen, hat in seiner letzten Tabelle mit dürren Worten angezeigt, dass die sechs grossen Eisenbahngesellschaften Kritiken gegen den Bericht Bourrat gegen Bezahlung veröffentlichen lassen. „Dauer der Reklame: bis zur parlamentarischen Debatte über den Bericht;" „Vertheiler der Publizität (d. h. der Artikel): Carlier, 8 rue de Londres. Zahlstelle: die Bank Vernes & Cie., rue Taitbout." Herr Carlier ist der Generalsekretär der Orléansbahn. Es ist einleuchtend, dass mit dieser Veröffentlichung, welche der frühere Berichterstatter des Eisenbahnbudgets, der Abg. Pelletan, ein Gesinnungsgenosse Bourrat's, in einem offenen Schreiben an der Spitze des „Matin" zur Kenntniss des Bautenministers Baudin gebracht hat, die Opposition gegen die Verstaatlichungsprojekte vollständig gelähmt ist. Wer möchte sich nach den Erfahrungen der vierjährigen Panamaverdächtigungskampagne der Beschuldigung aussetzen, mit dem Gelde der Eisenbahngesellschaften gekauft zu sein? Es ist also leicht vorauszusehen, dass die Verstaatlichung jetzt in den Regierungskreisen und bei allen parlamentarischen Parteien viele neue Anhänger finden wird.

Der jetzige Bautenminister Baudin ist, obwohl ein Radikaler, doch nicht als schroffer Gegner der Gesellschaften bekannt, hat sie vielmehr bisher eher „mit Glaceehandschuhen" angefasst und sich dafür in den vorgeschrittenen Organen manche unangenehme Dinge sagen lassen müssen. Doch scheint auch er neuerdings, namentlich nach den letzten schweren Unfällen, welche den Dienst und das Material der Gesellschaften in ungünstigem Lichte erscheinen liessen, die Saiten etwas straffer anzuziehen. Zwei soeben von ihm erlassene Verfügungen bezwecken die Ueberwachung zu verschärfen. Die Kontrolöre werden darauf hingewiesen, dass die ministeriellen Anordnungen über den Verkehr der Züge seitens der Gesellschaften nicht mehr nachgeprüft und diskutirt werden dürfen, sondern unverzüglich ausgeführt werden müssen. Andererseits haben die Stationsvorstände den staatlichen Kontrolören die Unfälle nicht auf dem Umwege durch ihre Vorgesetzten, sondern unmittelbar zu melden. Der Umstand, dass sich in dem letzten verunglückten Zuge der Orléansbahn vier Abgeordnete befanden und dass einem derselben beide Beine amputirt werden mussten, scheint die den Gesellschaften abholde Strömung in den Regierungskreisen ausserordentlich gesteigert zu haben.

— **Verkehrsunterbrechung infolge des Einsturzes im Mont-Credotunnel bei Genf.** Wie die „Schweizer Bahnen" mittheilen, wird die Unterbrechung des Eisenbahnverkehres zwischen Frankreich und der Schweiz, welche infolge des Einsturzes im Credotunnel entstanden ist (vergl. Nr. 6 S. 83 d. Ztg.), zwei Monate dauern, da die Ausbesserungsarbeiten im Tunnel so lange Zeit in Anspruch nehmen. Die Genfer Regierung verlangt infolge dessen zur theilweisen Hebung der Verkehrshemmung von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, dass sie zwischen Collonge und Bellegarde einen Umladedienst einrichte.

— Am 21. d. Mts. ist der **Betrieb auf der schweizerischen Eisenbahnstrecke Bière Apples-Morges**, welcher bekanntlich am 31. Dezember 1899 eingestellt worden war (vergl. Nr. 5 S. 70 und Nr. 7 S. 104 d. Ztg.), wieder aufgenommen worden.

— Die im vorigen Mai in **England** eingesetzte königliche **Kommission zur Untersuchung der Ursachen der Eisenbahnunfälle** hat jetzt endlich ihren Bericht vorgelegt, und er lässt sich in das vernichtende Urtheil zusammenfassen: „Leben werden eingebüsst, welche gerettet werden konnten, und Mannschaften werden gänzlich ohne Noth verletzt." So lautet wenigstens der kennzeichnendste Satz des Berichtes. Die angeführten statistischen Angaben entrollen ein dunkles Bild. Wenn man die Zahl der Kommis und Mechaniker in den Bahnwerkstätten abzieht, so gibt es 403 050 Bahnbeamte im Lande. Von diesen wurden im vergangenen Jahre 499 getödtet und 12 378 verletzt. Das gibt einen Durchschnitt von 1,24 Todesfällen und 31 Verletzungen für das Tausend. Wenn man die am meisten gefährdeten Dienstzweige betrachtet, so sind von 23 964 Güterzugschaffnern, Bremsern und Wagenschiebern 1 372 verletzt worden oder 1 von je 18, von den Wagenschiebern ist sogar 1 von je 15 verletzt. Das Komitee stellt die Zahl der erlittenen Beschädigungen mit denen in anderen Erwerbsarten zusammen und kommt zu dem durchaus sicheren Schluss, dass die Bahnarbeit die bei weitem gefährlichste von allen sei, die Beschäftigung in der Handelsschifffahrt ausgenommen. Auch die in den Bergwerken und Minen kommt hierin lange nicht an die Bahnarbeit heran. Das Komitee bespricht darauf die Einführung der automatischen Kuppelung. In Amerika seien schon 70 % des rollenden Materials mit ihr versehen. Allerdings sprächen hierfür auch technische Rücksichten mit, und es komme auf ausgedehnte Versuche an, ob man die jetzt in Amerika eingeführte Kuppelung auf die englischen Bahnen übertragen könne. Das Komitee kommt zu dem Schluss, dass dem Parlament die sofortige zwangsweise Einführung der automatischen Kuppelungen nicht anempfohlen werden könne. Gewisse Klassen der Bahnangestellten sollen als im „gefährlichen Gewerbe" Angestellte angesehen werden und die jetzigen Fabrikate auf diese Beschäftigungszweige sinngemässe Anwendung finden. Es soll ein Staatsdepartement eingerichtet werden, das wie die Fabrikinspektionen das Recht hat, die gefährlichen Betriebe zu besichtigen und entsprechende Vorschriften zu erlassen. Das spezielle Departement soll dem Handelsamt angehören und dies Eisenbahndepartement entsprechend verstärkt werden. Die Inspizienten sollen Leute mit genügender Erfahrung im Bahnwesen sein. Den Bahnverwaltungen soll das Recht der Berufung gegen die Inspektoren oder das Departement zustehen und hierzu ein Schiedsgerichtshof zusammentreten („Hamb. Corr.")

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle „Schönbach" in „Schönbach bei Asch".

Die bisherige Bezeichnung der auf der Lokalbahn Asch - Rossbach gelegenen Haltestelle Schönbach wird vom 1. Februar 1900 in „Schönbach bei Asch" abgeändert.

Pilsen, den 24. Januar 1900. (252)
K. k. Staatsbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

Mit Bezug auf § 11 Punkt 2 b und 4 des Uebereinkommens, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, wird bekannt gegeben, dass in den Kohlenrevieren von Kladno und Falkenau a/E. Arbeiterausstände eingetreten sind u. zw. im ersteren Reviere am 15., im letzteren am 23. Januar 1900.

Die Dauer der Arbeiterausstände ist unbestimmt.

Prag, am 24. Januar 1900. (253)
Die Generaldirektion.

3. Güterverkehr.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Februar 1900 gehen die Frachtsätze für den Verkehr zwischen Tribsees und den Stationen der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn aus dem Hamburg-mecklenburgischen in den hanseatisch-ostdeutschen Gütertarif mit Verkehrsleitung über Grimmen über. Damit ist eine Erhöhung der Frachtsätze der allgemeinen Wagenladungsklassen, sowie der Spezial- und Ausnahmetarife für Wagenladungen von je 0,02 ℳ für 100 kg verbunden.

Diese Erhöhung tritt jedoch erst am 15. März 1900 in Wirksamkeit.

Berlin, den 24. Januar 1900. (254)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Mit sofortiger Gültigkeit werden für die Beförderung von Eil- und Frachtstückgütern mit Herkunft von oder Bestimmung nach Südfrankreich folgende Frachtsätze eingeführt:

Berlin Anh.-Dresden. Bahnhof nach und von	Eilgut	Stückgut 1	Stückgut 2
	Centimes für 100 kg		
Genf transit (Grenoble)	2 485	1 249	1 182
Genf transit (Marseille)	2 208	1 119	1 076
Genf transit (Arvant)	2 070	1 061	1 030
Genf transit (Lyon)	2 203	1 113	1 077

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen in Berlin Anh.-Dresdener Bahnhof.

Karlsruhe, den 23. Januar 1900. (255)

Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Ostdeutscher Güterverkehr (I/II).

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1900 wird Station Ortelsburg des Eisenbahndirektionsbezirks Königsberg i/Pr. in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerze usw. zum Hochofenbetrieb als Versandstation widerruflich einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 26. Januar 1900. (256)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Verkehr.

Am 1. Februar d. J. treten die Nachträge VI zu den Heften B1, B3, B4 und VII zum Heft B2 vom 1. April 1895 für den Verkehr mit Stationen des Direktionsbezirks Essen in Kraft. Dieselben enthalten Frachtsätze für die in diesen Bezirk übergegangenen Stationen Bocholt, Büderich, Dingden, Geldern K. M., Hamminkeln, Hörde-Hacheney, Issum, Löttringhausen, Menzelen, Straelen, Welver und Wesel, die Einbeziehung der Station Wengern in den Tarif, die Einbeziehung der Station Lütgendortmund in den Ausnahmetarif 11 (für Eisen und Stahl etc.), Aenderungen des Ausnahmetarifs 13 für Eisenerz etc., sowie Einbeziehung der Station Heissen in denselben, Aenderungen von Stationsnamen, Stückgutfrachtsätze für den Verkehr mit den seither für den Wagenladungsverkehr eröffneten Stationen des Direktionsbezirks Essen, die Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 11 für Eisen und Stahl etc. für die Stationen Bocholt, Broich, Frintrop, Osterfeld-Süd, Recklinghausen, Speldorf, Ueckendorf-Wattenscheid und Werden (zum 15. März d. J.), die Einbeziehung der Station Dortmund (Eilgutabfertigung) in den Verkehr und die Aufhebung der Frachtsätze für Eilgut für die Stationen Dortmund B. M. und Dortmund K. M., sowie Berichtigungen.

Elberfeld, den 24. Januar 1900. (257)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Am 1. Februar 1900 kommt zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verband der Nachtrag 12 zur Einführung. Derselbe enthält u. a. Entfernungen für neu in den Verband aufgenommene Stationen der Direktionsbezirke Erfurt, Hannover, Magdeburg, Münster und der grossherzoglich oldenburgischen Staatseisenbahnen, Aenderungen und Ergänzungen von Ausnahmetarifen, sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen. Soweit Frachterhöhungen eintreten, behalten die bisherigen Sätze noch bis zum 15. März d. J. Gültigkeit.

Der Nachtrag ist von den Verbandsverwaltungen zu beziehen.

Hannover, den 24. Januar 1900. (258)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-bayerischer Gütertarif.

Mit 1. Februar 1900 erfolgt die Aufnahme der Station Nürnberg Ostbhf. in die Ausnahmetarife für Bier und für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren; gleichzeitig werden die Stationen Nürnberg Nordbhf. und Nürnberg Nordostbhf. in den Tarif einbezogen und die Artikel „Thee“ und „Eichenholzextrakt, flüssiger“ in den Ausnahmetarif a 1 für Kaffee, Katechu usw. eingereiht.

Nähere Aufschlüsse ertheilen die Abfertigungsstellen.

München, den 25. Januar 1900. (259)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. werden mehrere bayerische Stationen für den Verkehr mit den Stationen Eisfeld und Gotha in den Ausnahmetarif 1 B für Stammholz etc. einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Erfurt, den 25. Januar 1900. (260)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Halle-sächsischer Verbandsgüterverkehr.

Am 1. Februar d. J. wird die Station Hoyerswerda des Eisenbahndirektionsbezirks Halle als Versandstation in den allgemeinen Brennstoffausnahmetarif 6 für Braunkohlen usw. aufgenommen.

Dresden, den 26. Januar 1900. (261)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. Februar 1900 tritt zu Heft 3 des Gütertarifs vom 1. März 1891 der Nachtrag XIII in Kraft. Er enthält u. a. Ergänzungen des Kilometerzeigers und Ergänzungen und Aenderungen der Ausnahmetarife.

Abdrücke des Nachtrags sind durch Vermittelung der betheiligten Stationen zu erlangen.

Dresden, den 26. Januar 1900. (262)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Gütertarif (I, II/V).

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1900 wird die Versandstation Strassgräbchen in den Ausnahmetarif 6 B für Braunkohlenbrikets bei gleichzeitiger Auflieferung von mindestens 20 000 kg von einem Versender und einer Versandstation nach einer Empfangsstation oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht einbezogen. Als Frachtsätze von Strassgräbchen kommen die von Senftenberg nach den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg und Danzig bestehenden Ausnahmefrachtsätze zuzüglich 0,04 *M.* für 100 kg bis auf weiteres zur Anwendung.

Halle a/S., den 29. Januar 1900. (263)

Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-südwestdeutscher Thierverkehr.

Am 1. Februar 1900 tritt zum Tarife für den vorbezeichneten Thierverkehr der Nachtrag VI in Kraft. Er enthält ausser einigen bereits früher durch Bekanntmachung eingeführten Frachtsätzen anderweite und neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Gera (Reuss), Görlitz i. Schles., Leipzig I (Bayer. Bhf.), Leipzig I (Vieh- und Schlachthof), Leipzig II (Dresdn. Bhf.), Plagwitz-Lindenau und Zeitz der sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der pfälzischen Eisenbahnen, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der badischen Staatseisenbahnen, sowie den Stationen Eberbach, Darmstadt, Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt des Eisenbahndirektionsbezirks Mainz andererseits. Diese Frachtsätze haben vielfache Ermässigungen, namentlich für Grossvieh (ausser Pferden) und für Kleinvieh in Wagenladungen im Gefolge. Für die Stationen Altkirch, Amanweiler, Avricourt, Benfeld, Bischweiler, Dieuze, Hüningen, Metz, Molsheim, Rappoltsweiler, Schlettstadt und Zabern kommen die direkten Frachtsätze im Mangel eines Verkehrsbedürfnisses in Wegfall.

Soweit durch die eintretenden Verkehrsbeschränkungen oder durch die neuen Tarifsätze Frachterhöhungen herbeigeführt werden, bleibt die bisher zulässige direkte Abfertigung bezw. die seitherige niedrigere Frachtberechnung noch bis zum 15. März d. J. bestehen.

Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Stationen zu beziehen.

Dresden, den 29. Januar 1900. (264)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Binnengüterverkehr der königlich sächsischen Staatseisenbahnen.

Unter Hinweis auf die Bekanntmachung vom 25. Januar 1899 wird veröffentlicht, dass an Stelle des vom 1. Februar 1899 bis Ende Januar 1900 gültigen Ausnahmetarifs ein vom 1. Februar 1900 bis Ende Dezember 1901 geltender neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von geschlagenen Steinen zum Strassenbau von Glashütte und Dippoldiswalde nach Dresden-Altstadt usw. in Kraft tritt.

Abdrücke hiervon können durch die Stationen bezogen werden.

Dresden, den 29. Januar 1900. (265)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, II. Abtheilung.

Rheinisch- und Frankfurt-sächsischer Güterverkehr.

Am 1. Februar d. J. treten die Nachträge X zu den Tarifheften 1 und 2 in Kraft, die im wesentlichen folgendes enthalten:

1. Aufnahme der Stationen Lössnitz (Haltestelle) der sächsischen Staatsbahnen, Horst in Westfalen und Hugo des Direktionsbezirks Essen in den Verbandsverkehr;
2. anderweite Entfernungen für die Stationen Rhynern des Direktionsbezirks Essen, Eger, Franzensbad und Hof der sächsischen Staatsbahnen;

3. Aufhebung der Entfernungen und Frachtsätze für die Station Cranenburg (Grenze) der holländischen Eisenbahngesellschaft zum 15 März 1900;
4. anderweite Fassung des Waarenverzeichnisses zum Ausnahmetarif 1 (Holztarif);
5. Aufnahme der Stationen Düsseldorf-Reisholz, Eller und Littfeld des Direktionsbezirks Elberfeld, Au (Rheinpr.), Betzdorf (Rheinpr.), Dillenburg, Haiger, Herdorf, Limburg a. L., Sinn, Strassebersbach, Wissen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. als Versandstationen, ferner Aufnahme der Stationen Königstein und Pirna der sächsischen Staatsbahnen als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 16 (Schiffsbaueisen);
6. Ausscheidung der Stationen Hanau (Nordbhf.), Hanau (Ostbhf.), Hanau (Westbhf.), Hennef (Sieg), Herchen, Kastel und Siegburg des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. als Versandstationen im Ausnahmetarif 16 (Schiffsbaueisen) zum 31. März 1900.

Die Nachträge sind durch die Verbandsverwaltungen und deren Stationen zu erlangen.

Dresden, am 29. Januar 1900. (266)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-sächsischer Verbandsgüterverkehr.

Am 1. Februar 1900 tritt der Nachtrag X zum Gütertarif in Kraft. Dieser Nachtrag enthält neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Köttwitzsch der königlich sächsischen Staatseisenbahnen, veränderte Entfernungen der Kilometertafel IV, eine anderweite Fassung des Ausnahmetarifs 1 (Holztarif), sowie ein theilweise abgeändertes Verzeichniss der am Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen betheiligten Empfangs- und Versandstationen.

Durch die Aenderungen der Kilometertafel IV und des Ausnahmetarifes 9 S treten in verschiedenen Stationsverbindungen Frachterhöhungen ein, die jedoch erst vom 1. April 1900 an gelten.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und bei den betheiligten Stationen käuflich zu erhalten.

Dresden, den 29. Januar 1900. (267)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.
Binnengüterverkehr für vollspurige Linien.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Hirschfelde in den Ausnahmetarif 6 für Brennstoffe, Abtheilung b Braunkohlen usw. als Versandstation eingezogen.

Dresden, den 26. Januar 1900. (267a)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
II. Abtheilung.

Oesterr. - ungar. - bayer. Gütertarif Theil II Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1900 wird in den Ausnahmetarif Nr. 20 für Eisen und Stahl etc. die Station Nürschan aufgenommen.

München, den 25. Januar 1900. (267b)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

1. Mit sofortiger Gültigkeit werden für Langeisensendungen im Verkehr zwischen Stationen der preussischen Staatsbahnen und den Stationen Mannheim der badischen Staatsbahn, Ludwigshafen a/Rhein und Ludwigshafen a/Rhein - Giuliniwerk der pfälzischen Eisenbahnen, sowie Bensheim und Darmstadt Hauptbahnhof der Main-Neckarbahn in Ermangelung passender Langholzwagen bis auf weiteres andere lange offene Wagen unter frachtfreier Beistellung von Schutzwagen verwendet.

2. Am 1. Februar d. J. treten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 16 (für Mineralölrückstände) von Neustadt a. d. Hardt nach Stationen der Bezirke Elberfeld, Essen und Münster, sowie nach der Station Dortmund der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn in Kraft.

Köln, den 25. Januar 1900. (267c)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Für den Verkehr zwischen Basècles (carrières und station) und Zwingenberg (Main-Neckarbahn) gelangen mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. ab direkte Frachtsätze für Marmorabfälle zur Einführung.

Näheres bei unserer genannten Güterabfertigung.

Darmstadt, den 26. Januar 1900. (268)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Rheinisch-nassau-bayerischer Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1900 gelangt der Nachtrag V zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zu der Eisenbahnverkehrsordnung und der Tarifvorschriften, sowie zum Kilometerzeiger, ferner Aufnahme neuer Stationen und Erweiterung der Ausnahmetarife. Die neuen Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfragen. Insoweit Frachterhöhungen eintreten, behalten die seitherigen niedrigeren Frachtsätze noch bis zum 1. April 1900 Gültigkeit.

München, den 27. Januar 1900. (269)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1900 gelangen für die Beförderung lebender Thiere zwischen der Station Ritschenhausen des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt einerseits und der Station Leipzig I (Vieh- und Schlachthof) der sächsischen Staatsbahnen andererseits direkte Entfernungen und Frachtsätze zur Einführung. Ueber die Höhe derselben ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Erfurt, den 26. Januar 1900. (270)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

„Main-Neckarbahn-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891."

Mit Gültigkeit ab 1. Februar 1900 gelangt der Nachtrag X zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes, insbesondere die Einbeziehung der bayerischen Stationen Enzisweiler, Nonnenhorn, Schneeberg b. Amorbach, Strullendorf und Wasserburg a. Bodensee.

München, den 26. Januar 1900 (271)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Zum Gütertarif für den Binnenverkehr der Main-Neckar-Eisenbahn vom 1. Mai 1897 tritt am 1. Februar d. J. der Nachtrag V in Kraft, enthaltend u. A. Aenderung der Ausnahmetarife und Aufhebung von Frachtsätzen.

Näheres bei unsern Güterabfertigungen, durch welche der Nachtrag bezogen werden kann.

Darmstadt, den 26. Januar 1900. (272)
Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn.

Badisch-bayerischer Gütertarif, Heft II vom 1. Juni 1891.

Mit Gültigkeit ab 1. Februar 1900 gelangt der Nachtrag XIV zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes, insbesondere die Einbeziehung der bayerischen Stationen Enzisweiler, Nonnenhorn, Strullendorf, Wasserburg a. Bodensee und Wörnitzstein.

München, den 27. Januar 1900. (273)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Amberg in den Ausfuhrausnahmetarif, Abtheilung c (für Nürnberger- etc. Waaren) einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze und die Anwendungsbedingungen ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

München, den 26. Januar 1900. (274)
Generaldirektion
der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar l. J. gelangen für die Beförderung von lebenden Thieren zwischen verschiedenen badischen und bayerischen Stationen über Rippberg-Schneeberg direkte Frachtsätze zur Einführung.

Karlsruhe, den 26. Januar 1900. (275)
Generaldirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
Einführung direkter Frachtsätze für die Beförderung von Hohlglaswaaren.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, werden für die Beförderung von ordinären Hohlglaswaaren (mit Ausnahme von Glasballons) nachstehende Frachtsätze zur Einführung gebracht, und zwar:

Von	nach Paris Douane bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5 000	 10 000
	Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen	
	Francs Gold für 1 000 kg	
Erdweis . . .	83,25	62,95
Gratzen . . .	82,15	62,85

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung A, und der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung B, für den österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverband.

Wien, am 19. Januar 1900. (276)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Lieferfristen.

Königl. ungarische Staatseisenbahnen.

Se. Excellenz der Herr königl. ungar. Handelsminister hat mit hohem Erlass Nr. 6117 vom 24. Januar l. J. genehmigt, dass auf die Dauer des zufolge Erdrutschung beim Tunnel in Pozsonj entstandenen Verkehrshindernisses mit Rücksicht auf die abnormen Transportverhältnisse gemäss § 63 Punkt 3 Absatz 2 des Eisenbahnbetriebsreglements und der Ausführungsbestimmungen § 6 Absatz 2 zum § 14 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtenverkehr unter Aufrechthaltung der in Kraft stehenden Zuschlagsfristen noch eine weitere Zuschlagsfrist

von 3 Tagen

und zwar in beiden Relationen für alle Frachtgüter (Lebendes ausgenommen), welche die Uebergangsstationen Bruck a/L., Marchegg, Kusti, Szakolcza und Vlarapass transitiren in Anwendung gebracht werde.

Budapest, am 25. Januar 1900. (277)
Die Direktion.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

5. Verdingungen.

Lieferung von Betriebsmaterialien.

Die Lieferung von Holzkohlen, Piassavabesen, Stuhlrohr, Hanf, Bindfaden, Plombenschnur, Leinen, Lampendochten, Plomben, Lampenglocken, Cylindergläsern, Wasserstandsgläsern, Glühlampen und Bogenlichtkohlen für elektrische Beleuchtung, Graphit, Putzcrem (Putzpomade), Putzpulver, Starrschmiere und Schreibkreide soll vergeben werden. Termin hierzu ist auf Freitag, den 23. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, hierselbst anberaumt. Angebote mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Betriebsmaterialien" sind uns bis zur Terminsstunde einzusenden. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotbogen liegen hier aus, können auch von unserem Rechnungsbüreau hierselbst, Louisenstrasse 10, gegen Einsendung von 50 ₰ bezogen werden. Die Materialien, für welche Bedingungen gewünscht werden, sind zu bezeichnen. Der Zuschlag erfolgt bis 17. März d. J.

Posen, den 23. Januar 1900. (278)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung nachstehender Oberbaumaterialien soll vergeben werden, und zwar:

Gruppe A. 1570 t Laschen, 883 000 Stück Unterlagsplatten, 355 t ungelochte Weichen- und Herzstückplatten, 2400 Stück Zungenkloben, 17 700 Stück Gleitstühle, 40 000 Stück Schraubenunterlags- und Neigungsplättchen, 254 500 Stück Klemmplatten.

Gruppe B. 620 t Laschenschrauben, 145 t Haken- und sonstige Schrauben, 203 t Hakennägel.

Gruppe C. 540 Stück Weichenböcke, 137 300 Stück Federringe, 71 000 Stück verzinkte Schwellenbezeichnungsnägel.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1 hierselbst, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 2 ℳ für Gruppe A, 1 ℳ für Gruppe B und 0,30 ℳ für Gruppe C — in Baar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien" versehen und versiegelt, bis zum Eröffnungstermin, am 6. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 24. Februar d. J.

Essen, den 15. Januar 1900. (279)
Königliche Eisenbahndirektion.

Behufs Verdingung

der Lieferung von

a) 520 Stück Heizerschaufeln, 500 Stück eisernen Schneeschaufeln, 400 Stück Arbeiterschaufeln,
b) 1 980 m eisernen Leitungsröhren für Luftdruckbremsen, 2200 m dergleichen für Gas- und Wasserleitungen,
c) 560 Mille geschmiedeten Nägeln,
d) 1 715 Stück Kuppelungsspindeln und
e) 295 t Roststabeisen aus Flusseisen

ist Termin am

16. Februar 1900, Mittags 12 Uhr,

bei der unterzeichneten königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen, auch gegen postgeldfreie Einsendung von

35 ₰ zu a) und b), 30 ₰ zu c), 40 ₰ zu d) und 45 ₰ zu e) und von je 40 ₰ für die Zeichnungen für Heizerschaufeln, Schneeschaufeln und Spindeln

in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 25. Januar 1900. (280)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von Oberbaumaterialien für den Umbau von 3 km Gleis, bestehend aus Stahlschienen, Kleineisenzeug und Holzschwellen, sowie 4 Weichen soll vergeben werden.

Angebote sind mit bezügl. Aufschriften versehen bis zum 14. Februar 1900, Vormittags 10 Uhr, einzureichen.

Bedingungen können im diesseitigen Zahlmeister-Geschäftszimmer eingesehen bezw. von dort bezogen werden. (281)
Militär-Eisenbahn.

Verdingung von A. 2 000 kg Hanf, 6 650 kg Bindfaden, 4 500 kg Plombenschnur, 35 000 m Zugleinen, 18 700 m Uhrgewichtsleinen, 4 000 m Bremsleinen, 120 Stück Schnürleinen, 87 000 m Lampendocht, 600 kg baumwollene Fadendochte, 10 000 Stück Harzfackeln, B. 18 800 m Packleinwand (Scheuerleinwand), 50 000 kg Heede, 18 450 kg Putzlappen, 10 000 Stück Putztücher, 11 450 Stück Putzleder (Waschleder), C. 10 000 Stück gewöhnliche Piassavabesen, 2 500 Stück Piassava-Weichenbesen, 70 000 Stück Reiserbesen und 1 000 kg Stuhlrohr. **Angebote** sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 15. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen zu A., B. und C. können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von je 0,50 ℳ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 15 März 1900.

Berlin, den 29. Januar 1900. (282)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 316 600 kg Leinöl in 4 Loosen, 51 860 kg französischem u. gewöhnlichem Terpentinöl in je 2 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Bromberg u. Königsberg i/Pr. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 13. Februar 1900, Mittags 12 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 6. März 1900.

Berlin, den 24. Januar 1900. (283)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von alten Oberbau- und Baumaterialien.

Die im diesseitigen Bezirk angesammelten Altmaterialien, nämlich: Schienen, Kleineisenzeug etc. sollen verkauft werden.

Zeit der Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 6. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr. Zuschlagsfrist bis 16. Februar 1900.

Verkaufsbedingungen nebst zugehöriger Nachweisung werden zusammen gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) vom diesseitigen Centralbüreau Zimmer 420 hierselbst abgegeben und können auch daselbst eingesehen werden.

Berlin, den 22. Januar 1900. (284)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von Lokomotiven und Wagen.

9 Stück ausgemusterte Lokomotiven (darunter eine Tenderlokomotive) und 5 Stück ausgemusterte Güterwagen (darunter 2 bedeckte) sollen — nach Loosen getrennt — verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

12. k. Mts., Vormittags 11 Uhr

im Verwaltungsgebäude, Knochenhauer-uferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 26. k. Mts.

Magdeburg, den 22. Januar 1900. (285)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 10 | 3. Februar 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Neuere Untersuchungen über die Güter- und Personentarife der nordamerikanischen Eisenbahnen.

I.

Vor einigen Jahren hat Franz Ulrich unter der Ueberschrift: „Die fortschreitende Ermässigung der Eisenbahngütertarife“ in den „Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik“ einen Aufsatz veröffentlicht, in dem der bekannte volkswirthschaftliche Lehrsatz, dass die Gütertarife der Eisenbahnen eine fortwährende Neigung zum Herabgehen, eine sinkende Tendenz verfolgen, hauptsächlich für Deutschland und Preussen zahlenmässig bewiesen wird. Ulrich stellt darin einmal die Durchschnittssätze für das Tonnenkilometer zusammen, die in Preussen, dem Deutschen Reich und einigen anderen europäischen Ländern in den letzten 20 bis 30 Jahren erhoben sind, er zeigt sodann, wie die Frachten für einzelne, für den Verkehr besonders wichtige Gegenstände auf einzelnen Strecken nach und nach gesunken sind und stellt endlich — und das ist m. E. der werthvollste Theil der gediegenen Arbeit — eine Untersuchung darüber an, welche Aenderungen die Frachten der deutschen Eisenbahnen seit Einführung des allgemeinen deutschen Gütertarifes erlitten haben und welches der finanzielle Erfolg dieser Aenderungen gewesen ist. Dieser finanzielle Erfolg ist nach sehr vorsichtiger Schätzung ein Betrag von 100 000 000 ℳ, der den deutschen Verfrachtern in den Jahren 1878 bis 1890 zu gute gekommen ist, sie zahlten 1890 insgesammt 100 000 000 ℳ weniger, als sie nach den im Jahre 1878 in Geltung stehenden Tarifen gezahlt haben würden.

Im Jahre 1898 ist eine ähnliche Untersuchung über die Frachtsätze und Personenfahrpreise der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika von einem jungen amerikanischen Statistiker, Herrn H. T. Newcomb in Washington, unternommen. Seine Arbeit ist unter dem Titel: Changes in the rates of charge for Railway and other Transportation services (Washington 1898) als eine der periodischen Veröffentlichungen des Bundeslandwirthschaftsamts herausgegeben Er hat sie dann selbst noch in einem Aufsatz in dem Septemberheft (S. 457—475) des Jahrgangs 1898 der Chicagoer Vierteljahresschrift: „The journal of political economy“ unter dem Titel: „The decline of Railway rates; some of its causes and results“ erläutert und vertieft.

Der bei weitem grösste Theil der Arbeit von Newcomb sind Zahlentabellen, in denen Frachtsätze nebeneinander aufgeführt werden. Der Verfasser beschränkt sich darauf, diese Tabellen zu erklären und, soweit er seine Zahlen nicht unmittelbar gewissen Veröffentlichungen entnommen hat, die Methode zu begründen, nach der sie gefunden sind. Diese Erklärungen zeigen, dass Newcomb ein denkender Statistiker ist. Er warnt wiederholt vor voreiligen Schlüssen aus seinem Material und macht darauf aufmerksam, welche verschiedene Gesichtspunkte bei seiner Beurtheilung in Betracht kommen. Newcomb sieht ganz davon ab, die amerikanischen Tarife mit denen anderer Länder zu vergleichen. So umfangreich ferner sein Material ist, so genügt es doch nicht, um, wie das Ulrich konnte, ein Bild von der gesammten hier vorliegenden Entwickelung für das ganze Gebiet der Vereinigten Staaten zusammenzufassen. Ebenso wenig hat Newcomb unternommen, zahlenmässig zu ermitteln, auf wie hoch sich die Ersparnisse belaufen, die der Bevölkerung der Vereinigten Staaten durch das Sinken der Gütertarife und der Personentarife zugeflossen sind.

Für den deutschen Leser aber ist die Arbeit von Newcomb deswegen noch besonders von Bedeutung, weil durch sie unsere Kenntniss von den auf zahlreichen nordamerikanischen Bahnen erhobenen Frachtsätzen wesentlich bereichert wird. Das werthvolle, auf Anregung des Bundesverkehrsamts herausgegebene Werk: Mc. Cain, Report of changes in transportation rates on freight traffic throughont the United States (Washington 1893) wird in vielen Punkten ergänzt und bis auf die neuere Zeit fort-

gesetzt.*) Vor allem bringt Newcomb ausführlichere Mittheilungen auch über die Personentarife, während Mc. Cain sich auf die Gütertarife beschränkte.

II.

Ueber die Tarife der amerikanischen Eisenbahnen herrschen bei uns die unklarsten Vorstellungen. Die Kenntniss vieler Kreise beschränkt sich darauf, dass die amerikanischen Gütertarife niedriger, die Personentarife höher sind als die deutschen. Letztere Thatsache wird übrigens von Amerikanern, die in Deutschland reisen und von Deutschen, die ein paar Wochen in Amerika gewesen sind, vielfach bestritten. Sie behaupten, auch die amerikanischen Personentarife seien billiger, als die deutschen, insbesondere wenn man berücksichtige, dass die amerikanischen Bahnen mehr Freigepäck geben, als die unsrigen. Da die amerikanischen Tarifsätze sehr stark von einander abweichen, so kann die vorstehende Behauptung zahlenmässig nur dadurch einigermaassen begründet werden, dass man die Durchschnittserträge für ein Tonnenkilometer und ein Personenkilometer ermittelt. Den Lesern dieser Zeitung brauche ich nicht auseinanderzusetzen, dass derartige Durchschnittszahlen doch immer nur ein Nothbehelf sind, insbesondere wenn man sie für verschiedene Länder mit einander vergleicht und noch dazu für Länder, die in ihren wirthschaftlichen, politischen, finanziellen und Kulturverhältnissen so gewaltige Unterschiede aufweisen, wie das Deutsche Reich und die Vereinigten Staaten von Amerika. Ein viel richtigeres Bild würden wir erhalten, wenn wir die bestehenden und thatsächlich zur Erhebung kommenden Tarifsätze für Personen und für Güter für einigermaassen wirthschaftlich gleichartige Gebiete gegenüberstellten. Diese Tarifsätze sind aber für die ganz überwiegende Mehrzahl der amerikanischen Bahnen eine unbekannte Grösse. Wenn sie ihre Tarife auch veröffentlichen — was durchaus nicht mit der bei uns üblichen Gewissenhaftigkeit geschieht —, so kann man mit ziemlicher Bestimmtheit behaupten, dass eigentlich nur der sogen. Dumme diese veröffentlichten Tarife zahlt. Die grossen Versender, die regelmässigen Kunden der Bahnen erhalten theils offen, theils heimlich Ermässigungen, von denen die veröffentlichten Tarife nichts wissen.

Ueber die Durchschnittserträge gibt Newcomb in den Tabellen 1 (für den Güterverkehr) und 54 (für den Personenverkehr) für das Jahr 1896 die Zahlen von 0,806 Cents für die Gütertonnenmeile und 2,019 Cents für die Personenmeile. 1 Cent für die Tonne und Meile ist = 2,87 ₰ für 1 Tonnenkm, 1 Cent für die Personenmeile = 2,6 ₰ für 1 Personenkm, so dass also der vorstehende Satz = 2,31 ₰ für 1 Tonnenkm und = 5,25 ₰ für 1 Personenkm betrüge. Auf den deutschen Bahnen stellten sich im Jahre 1896/97 diese Zahlen auf 3,91 und 2,38 ₰. Sie bestätigen die Richtigkeit der landläufigen Anschauung. Die amerikanischen Durchschnitts-Personengeldeinnahmen sind mehr als doppelt so hoch, die aus dem Güterverkehre um etwa 80 % niedriger, als die der deutschen Bahnen. Es ist nicht meine Absicht, die Gründe dieser Erscheinung nochmals zu erörtern, zumal sich aus der Arbeit Newcomb's neue Gesichtspunkte in dieser Richtung nicht ergeben. Newcomb behandelt ja lediglich die Aenderungen, die bei den amerikanischen Tarifen vorgekommen sind. Diese Aenderungen bestehen im allgemeinen darin, dass, wie in Deutschland, so in den Vereinigten Staaten, die Gütertarife allmählich gesunken sind. Die Durchschnittsfracht für die Tonnenmeile betrug:

1867	1,925 Cents,	1887	0,984 Cents,
1877	1,286 „	1896	0,806 „

Das Herabgehen ist übrigens kein gleichmässiges. Beispielsweise finden wir von 1877 auf 1878 eine Steigerung von 1,286 auf 1,296 Cents, von 1879 auf 1880 eine solche von 1,153 auf 1,232 Cents, von 1882 auf 1883 von 1,102 auf 1,205 Cents usw. Selbstverständlich vermindert sich auch der Prozentsatz des Fallens mit der Ermässigung der Frachten, das Tempo wird in den letzten Jahren ein langsameres.

Bei der mangelhaften Statistik aus der Zeit vor der Errichtung des Bundesverkehrsamtes mussten die Zahlen vor 1888 von Newcomb mehrfach künstlich besonders berechnet werden. Nach seinen Erläuterungen ist er in dieser Beziehung mit grosser Gewissenhaftigkeit vorgegangen. Insbesondere sind für die Jahre 1862 bis 1879, in denen in den Vereinigten Staaten die Papierwährung bestand, die Erträge nach den jedesmaligen Goldkursen in Goldwährung umgerechnet.

Bei den Personentarifen liegt die Sache in den Vereinigten Staaten anders. Beginnt man auch hier mit dem Jahre 1867, so ergibt sich folgende Tabelle der Durchschnittseinnahme für eine Personenmeile:

1867	1,994 Cents,	1887	2,245 Cents
1877	2,458 „	1896	2,019 „

Von einem Jahre zum anderen finden wir theils Hebungen, theils Senkungen. Der niedrigste in der Tabelle 54 (S. 63) vorkommende Satz ist der des Jahres 1894, nämlich 1,986 Cents; er ist nur um ein geringes niedriger, als der des ersten Vergleichsjahres. Die Personentarife fallen also auch allmählich, aber sie fallen nicht so stetig und vor allem nicht so stark, wie die Gütertarife.

III.

Von erheblich grösserer Bedeutung als diese allgemeinen Ergebnisse, die ja eigentlich nur Bekanntes bestätigen, ist das, was wir aus der Newcomb'schen Abhandlung über die Tarife einzelner amerikanischer Bahnen und einzelner Beförderungsgegenstände auf verschiedenen Bahnen erfahren.

In Tabelle 3 bis 9 sind für eine grosse Anzahl über das ganze Gebiet der Vereinigten Staaten verstreute Bahnen die Durchschnittsfrachten für einen längeren Zeitraum zusammengestellt. Die Tabelle 10 enthält die Frachtsätze für Kohlen auf einigen Kohlenbahnen, die Tabellen 11 bis 13 die zwischen Newyork und Buffalo thatsächlich erhobenen Frachten für eine Anzahl von Gütern (Materialwaaren, Droguen, Thee, Schuhe und Stiefel, Baumwollwaaren, Möbel, landwirthschaftliche Geräthe, Blei, Packleinen, Töpferwaaren, Kaffee, Stärke, Zucker, Melasse, Reis, Seife), Tabellen 14 bis 16 für einige dieser Güter zwischen Newyork und Chicago auf der Eisenbahn, Tabellen 17 bis 19 für dieselbe Strecke bei Beförderung theils auf der Eisenbahn, theils auf dem Wasserwege, Tabellen 20 bis 22 für dieselben Güter zwischen Newyork und St. Louis. In Tabelle 23 finden wir die Fracht für Weizen und Mais zwischen Chicago und Newyork bei Beförderung auf der Eisenbahn allein und auf Eisenbahn und Wasserstrasse, in Tabelle 24 die für Vieh (Rindvieh, Schweine, Schafe, Maulesel und Pferde, geschlachtetes Rindvieh und geschlachtete Schweine, und zwar sowohl für Beförderung in Kühlwagen, als in gewöhnlichen Wagen) auf derselben Strecke auf der Eisenbahn. Tabelle 25 enthält die Frachtsätze für Fleisch zwischen Cincinnati und Newyork, Tabelle 26 die für rohes und raffinirtes Petroleum von den Oelgewinnungsplätzen zur Küste. In den Tabellen 27 bis 29 sind wieder Kohlentarife zwischen den Bergwerken und den Verschiffungsplätzen an der Seeküste oder an Flusshäfen zusammengestellt. Tabelle 30 bringt die Frachten für Baumwolle in Ballen gepresst von Neworleans und Memphis nach den östlichen Seehäfen. In den Tabellen 31 bis 35 sind wieder die Frachten für eine Anzahl Güter zwischen verschiedenen im Innern der Vereinigten Staaten belegenen Plätzen zusammengestellt. Tabelle 36 enthält die Frachtsätze für Büchsenobst, getrocknetes Obst, Nüsse, Weintrauben, Wein in Fässern und Hopfen, und zwar sowohl die Stückgut- als die Wagenladungssätze zwischen den Hafenplätzen des stillen Ozeans und Newyork, Tabelle 37 die Frachten für Materialwaaren, Baumwollwaaren, Droguen, Kurzwaaren, Oefen, irdene Waare, Glas, Nägel, Stärke und landwirthschaftliche Geräthe von Newyork nach den Häfen des

*) Vergl. über Mc. Cain's Buch: v. d. Leyen. Finanz- und Verkehrspolitik der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten (2. Aufl. 1895), S. 88 ff.

stillen Ozeans. Die Frachten von und nach den Häfen des stillen Ozeans von Seattle und Portland im Norden und alle zwischen liegenden Häfen bis San Diego im Süden sind gleich gestellt. Die Tabellen 38 bis 53 enthalten hauptsächlich die Wasserfrachten auf dem Eriekanal, den grossen Seen und dem Mississippi, und zwar für Weizen (von Chicago nach Newyork, Buffalo nach Newyork und Chicago nach Buffalo), Mais für dieselben Strecken; dazwischen werden in Tabelle 44 die Elevatorgebühren in Buffalo und die — seit 1883 aufgehobenen — Gebühren des Eriekanals aufgeführt. Es folgen die Frachten für bituminöse Kohle, Eisenerze und Bauholz auf den Seen, für Getreide — in verschiedener Packung —, Fleisch und Heu auf dem Mississippi, meist von St. Louis zu den Hafenplätzen des atlantischen Ozeans.

Fast alle diese Frachtsätze sind für eine längere Reihe von Jahren zusammengestellt. Fast durchweg finden wir die übereinstimmende Erscheinung einer sinkenden Tendenz, wenigstens bis zu den letzten fünf, sechs Jahren. Seit 1891 und 1892 bleiben die Frachtsätze ziemlich stetig. Ferner zeigen sich grosse, soviel sich das von hier aus beurtheilen lässt, rein willkürliche Unterscheidungen sowohl für die einzelnen Artikel, als für die verschiedenen Bahnen. Die Verschiedenheiten bei den einzelnen Bahnen hängen zum Theil offenbar davon ab, ob die Bahnen mit einander in Wettbewerb stehen oder nicht. Soweit die Bahnen ein Gebiet allein beherrschen, nehmen sie, was sie bekommen können. Sobald sie in das Gebiet einer anderen Bahn eindringen, ermässigen sie ihre Frachten auf und unter die Sätze der Konkurrenzbahn. Dann aber sind die Konkurrenzbahnen, wenigstens in den letzten Jahren, mehr geneigt, sich zu verständigen. Eine auffallende Erscheinung, auf die ich bereits oben aufmerksam machte, ist die Gleichstellung der Frachten für den Ueberlandverkehr auf Strecken von etwa 5000 km, an denen die verschiedensten Bahnen betheiligt sind. In der neuesten Zeit, auf die sich die vorliegende Abhandlung noch nicht erstreckt, ist das Einvernehmen einiger Bahngruppen, darunter vor allem der zu dem grossen Trunk-Lineverband vereinigten westöstlichen Hauptbahnen, bereits so weit gediehen, dass eine Erhöhung ihrer Frachtsätze, zunächst für einige Artikel, am 1. Januar 1900 erfolgen konnte. Die amerikanischen Bahnen haben längst eingesehen, dass es eigentlich keinen Zweck hat, gewisse Artikel ohne irgend welchen Nutzen oder gar mit Schaden zu fahren. Alle Versuche, sich über ein Einstellen der gegenseitigen Frachtunterbietung zu verständigen, sind in früheren Jahren regelmässig an dem Widerstande einzelner Bahnen gescheitert. Hier sehen wir zum ersten Male seit langer Zeit ein gemeinsames Handeln und es lässt die Eisenbahnen auch ganz gleichgültig, wie das Publikum sich über diese ganz ungewohnte Maassnahme beklagt. Sie glauben sich stark genug, um auch gegen dessen Widerstand selbst Frachterhöhungen durchzusetzen.

Eine Vergleichung der Frachtsätze mit unseren heimischen Bahnen lässt sich nur vornehmen, soweit auch die Entfernungen zwischen Versand- und Empfangsstationen angegeben sind — was in den vorliegenden Tabellen nirgends geschehen ist — oder soweit die Einheitssätze für die Tonnenmeile angegeben werden. Die letzteren Angaben finden wir in Tabelle 3 bis 9 bei den Durchschnittsfrachten der einzelnen Bahnen. Diese sind, wie bemerkt, ganz ausserordentlich verschieden. Von dem Gesammtdurchschnitt, den wir oben kennen gelernt haben, nämlich 0,806 Cent für die Tonnenmeile im Jahre 1896, finden wir die stärksten Abweichungen sowohl nach unten, als nach oben. So haben — im Jahre 1896 — Durchschnittsfrachtsätze:

	die Baltimore & Ohiobahn	0,590 Cents,
	„ Eriebahn	0,606 „
	„ Newyork Centralbahn	0,668 „
	„ Chesapeake & Ohiobahn	0,425 „
dagegen	„ Newyork, Newhaven & Hartfordbahn	1,570 „
	„ Long Islandbahn	3,332 „
	„ Chicago-Rock Islandbahn	1,017 „
	„ Chicago-Milwaukeebahn	1,002 „
	„ Northern Pacificbahn	1,135 „

Diese letzteren Sätze weichen nicht viel ab von den Durchschnittssätzen deutscher Staatsbahnnetze.

Von besonderem Werth scheint mir die Zusammenstellung der Kohlenfrachten in Tabelle 10 für die Central Railroad of Newjersey, die Philadelphia & Reading, die Lehigh-Valley und die mit dieser im Jahre 1887 verschmolzene Pennsylvania & Newyork Canal Railroad, die St. Louis, Alton & Terre Hante (seit 1895 ein Theil der Illinois Central) und der Eriebahn. Die Tabelle gibt für die Lehigh-Valleybahn die Frachtsätze von 1869 bis 1897; für die anderen Bahnen nur für einzelne Jahre. Aber sie beweist doch, dass wenigstens auf diesen Bahnen, die zu den eigentlichen Kohlenbahnen gehören, die Frachtsätze höher und zwar zum Theil erheblich höher sind, als die Ausnahmetarife der preussischen Staatsbahnen für Kohlen.

Der höchste in der Tabelle der Lehigh-Valleybahn vorkommende Frachtsatz sind 2,039 Cents für die Tonnenmeile (im Jahre 1871), das sind 5,85 ₰ für das Tonnenkilometer. Mit wesentlichen Schwankungen sind die Einheitssätze gefallen bis 0,655 Cents im Jahre 1895, worauf sie wieder auf 0,682 Cents in 1896 und 0,712 Cents in 1897 gestiegen sind. Die beiden letzten Sätze sind = 1,957 ₰ und 2,042 ₰ für das Tonnenkilometer. Nur auf der — bekanntlich sehr liederlich verwalteten und meist in dem Stadium des Bankerotts befindlichen — Eriebahn finden sich für einzelne Jahre noch niedrigere Frachten. Dagegen sind auf den anderen Bahnen der Tabelle die Frachtsätze bedeutend höher. Die meisten bewegen sich um 1 Cent für die Tonnenmeile (= 2,87 ₰ für das Tonnenkilometer), das sie um Bruchtheile eines Cents theils überschreiten, theils unterbieten. Diese Tarife sind also durchweg höher, als die des deutschen regelmässigen Spezialtarifs III, sie sind bedeutend höher, als die zahlreichen Kohlenausnahmetarife der preussischen Staatsbahnen, die bis auf 1,34 ₰ für das Tonnenkilometer herabgehen. Die Abfertigungsgebühren, die diesen preussischen Tarifsätzen hinzutreten, sind in die amerikanischen Sätze überall eingerechnet, machen aber bei den dortigen grossen Entfernungen für Berechnung der Durchschnitte nicht viel aus.

Die Kohlenfrachten, die in einer am 9. November 1899 von dem Ingeniör Schrödter im Verein deutscher Eisenhüttenleute gehaltenen Vortrag mitgetheilt worden, sind nun erheblich niedriger. Er sagt, dass die Chesapeake & Ohio-Eisenbahn für die Beförderung virginischer Kohlen zur Seeküste im Jahre 1898 eine Fracht von 0,746 ₰ und 1899 eine solche von 0,636 ₰ für das Tonnenkilometer erhoben hätte, während die Frachten dieser Bahn für andere Kohlen in den genannten beiden Jahren 0,959 ₰ und 1,022 ₰ für das Tonnenkilometer betrugen. Aehnlich niedrige Frachtsätze habe die Norfolk & Westernbahn erhoben. — Ob diese Frachten ganz allgemein oder nur für die Transporte einzelner Verfrachter in Geltung stehen, wird nicht gesagt, und der Redner bemerkt selbst, diese Angaben hätten selbst in Amerika Staunen hervorgerufen. Jedenfalls beweisen die amtlichen, von mir vorstehend wiedergegebenen Ermittelungen, dass so niedrige Kohlenfrachten nur auf einzelnen Strecken, durchaus aber nicht von allen oder auch nur der Mehrzahl der amerikanischen Bahnen erhoben werden.

IV.

Die Tabellen 54 bis 69 des Newcomb'schen Aufsatzes enthalten Mittheilungen über die Personentarife. Schon oben habe ich bemerkt, dass in den 30 Jahren von 1867 bis 1896 sich die durchschnittlichen Einheitssätze des Gesammtnetzes der Bahnen nicht sehr wesentlich geändert haben. Genau dieselbe Erscheinung beobachten wir bei den Personentarifen der zahlreichen einzelnen Bahnen, die in den Tabellen 56 bis 62 und bei den Verbandsverkehren, die in den Tabellen 63 bis 69 zusammengestellt sind. Wer sich über die Höhe der Personentarife der amerikanischen Bahnen sachgemäss unterrichten will, dem kann das Studium dieser Tabellen nur angelegentlichst empfohlen werden. Ich will hier nur einige wenige Zahlen herausheben, indem ich für die Umrechnung in deutsche Werthe wiederholt

bemerke, dass 1 Cent für die Personenmeile = 2,6 ₰ für das Personenkilometer ist.

Auf der Storton & Mainebahn betrug der Einheitssatz für die Personenmeile 1850: 1,959 Cents, 1897: 1,764 Cents, auf der Illinois Central 1857: 2 Cents, 1897: 1,979 Cents, auf der Chicago, Rock Island 1863: 2,098 Cents, 1897: 2,153 Cents, auf der Pennsylvaniabahn 1864: 1,446 Cents, 1897: 1,958 Cents, auf der Chicago, Milwaukee und St. Paul 1869: 2,897 Cents, 1897: 2,289 Cents, auf der Lake Shore & Michigan Southern 1870: 2,204 Cents, 1897: 2,108 Cents, auf der Union Pacific 1870 (wo sie die einzige Ueberlandbahn war): 4,301 Cents, 1884 (wo andere Ueberlandbahnen mit ihr in Wettbewerb zu treten begannen): 2,952 Cents; von da an fallen die Sätze bis 1894 auf 1,758 Cents, um sich in den letzten 3 Jahren wieder zu heben, 1897 bis auf 2,101 Cents. Die Einheitssätze der Northern Pacific betrugen im Jahre 1884, dem ersten Jahre des Betriebes auf der ganzen Linie 3,657 Cents, bis 1897 waren sie allmählich mit mehrfachen Schwankungen bis auf 2,801 Cents heruntergegangen. Die Southern Pacificbahn, die erheblich länger ist, als die beiden anderen mit ihr in Wettbewerb stehenden Ueberlandbahnen, erhob 1897 nur 1,957 Cents.

In den Tabellen 63 bis 65 werden die Fahrpreise der Jahre 1848 und 1898 für einzelne Strecken nebeneinander gestellt und dabei die Entfernungen und zum Theil die Fahrzeiten angegeben. Hiernach fuhr man beispielsweise von Philadelphia nach Baltimore (96 Meilen = rund 150 km) im Jahre 1848 6 Stunden und bezahlte 3 D., 1898 2 Stunden und bezahlte 2 D. 80 Cents. Der Fahrpreis zwischen Baltimore und Washington betrug 1848: 2 D., 1898: 1,20 D. Von Newyork nach Philadelphia fuhr man 1848 5 Stunden und bezahlte 4 D., 1898 2 Stunden 5 Minuten und bezahlte 2,50 D. Sehr bedeutend sind die Fahrpreise der Ueberlandbahnen heruntergegangen. Von Newyork nach San Francisco kostete eine Fahrkarte I. Klasse 1882: 135,30 D., 1891: 90,50 D, 1898: 81,75 D., in der II. Klasse betrugen die Fahrpreise in den bezeichneten Jahren 105, 84 und 69,75 D.

Diese Zahlen mögen hier genügen. Es hat keinen Zweck, die umfangreichen Tabellen ganz abzudrucken. Mit Recht macht Newcomb darauf aufmerksam, man müsse bei ihrer Beurtheilung nicht ausser Acht lassen, dass das, was der Reisende heute für sein Fahrgeld von der Eisenbahn erhält, eine ganz andere Leistung ist — abgesehen von der durchfahrenen Entfernung —, als die Leistung vor 30 und mehr Jahren. „Mit dem Dollar“, heisst es S. 62/63, „mit dem eine Person die Beförderung in einem Zuge bezahlt, der mit der jetzt üblichen Geschwindigkeit fährt, mit selbstthätigen Kuppelungen und Bremsen, mit Wagen neuester Bauart ausgerüstet ist, der eine Strecke durchläuft, die mit Bessemer Stahlschienen von einem Gewicht von 100 Pfund für die Yard belegt und mit Blocksignalen versehen ist, bezahlt sie für eine erheblich grössere Gegenleistung, als sie mit einem Dollar für die Beförderung unter den vor zwei bis drei Jahrzehnten bestehenden Verhältnissen bezahlt hat.“

Diese letzteren Bemerkungen treffen für die europäischen Bahnen ebenso zu, wie für die amerikanischen. Alles in allem beweisen die von Newcomb zusammengestellten Thatsachen aber auch, dass die Leute, die eine Verbilligung unserer Personentarife verlangen, sich mit ihren Ansprüchen gewiss nicht auf die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten berufen können.

A. v. d. Leyen.

Signalisirung der Gleiswege beim Rangiren über Ablaufberge durch lauttönende Fernsprecher.

In der Nr. 49 d. Ztg., sowie im 10. und 11. Hefte des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“, auch im 7. Heft von Glaser's „Annalen“ vom Jahre 1899 wurden u. a. diejenigen neueren Einrichtungen geschildert, welche auf den Rangirbahnhöfen Soest und Hamm getroffen sind, um beim Rangiren mit Hilfe von Ablaufbergen die Gleise zu signalisiren. Im Anschluss an diese Mittheilungen möge hier eine Einrichtung Erwähnung finden, welche unlängst zu gleichem Zwecke auf dem Rangirbahnhofe Brockau bei Breslau eingeführt wurde.

Vorausgeschickt sei, dass auf Bahnhof Brockau die aus Oberschlesien in schneller Aufeinanderfolge unrangirt eintreffenden Güterzüge unmittelbar auf einen Ablaufberg gelangen, über den die Wagen richtungsweise in eine Gruppe von 24 Gleisen gedrückt werden. Vorhanden sind sechs Einfahrtgleise, ein gleichzeitiges Ablaufen von Wagen aus mehreren Einfahrtgleisen findet jedoch nicht statt. Sämmtliche Weichen, durch welche die ablaufenden Wagen gelangen, werden von zwei Stellwerken aus bedient, die zu beiden Seiten der Ablaufgleise am Fusse des Ablaufberges errichtet und von der Kuppe des letzteren etwa 250 m entfernt sind.

Am westlichen Ende der Richtungsgruppe befinden sich zu beiden Seiten derselben zwei Gleisgruppen, in welchen die nach Richtungen getrennten Wagen weiter nach Stationen rangirt werden, und zwar ebenfalls mit Hilfe von zwei Ablaufbergen, auf welche sie aus der Richtungsgruppe gezogen werden und von denen sie nach den Stationsgruppen ablaufen. Auch hier ist die gesammte Weichenbedienung in je einem Stellwerke vereinigt. Die weitere Zusammenstellung der in westlichen Richtungen abzufertigenden Züge erfolgt sodann in einer Zugaufstellungsgruppe.

Entsprechend dieser Behandlungsweise der von Osten kommenden Züge erfolgt in vollständiger Unabhängigkeit davon auch die der Züge aus westlicher, bezw. nördlicher und südlicher Richtungen.

Die Zahl der in Brockau ein- und ausgehenden Achsen bewegt sich zwischen 15 und 19 000 in 24 Stunden, entspricht also etwa der auf den Bahnhöfen Soest und Hamm behandelten.

Während nun auf den letztgenannten Bahnhöfen die Signalisirung der Gleiswege durch ein System elektrischer Kontakte und dadurch zur Erscheinung gebrachter farbiger oder farbig beleuchteter Nummerfelder erfolgt, ist man in Brockau dazu übergegangen, die Meldung der Gleisnummern beim Ablaufen der Wagen von den Ablaufbergen vom Rangirmeister an das Stellwerk durch Fernsprechapparate zu bewirken, die bei sonstiger grosser Einfachheit der Anlage infolge ihrer äusserst kräftigen Lautwirkung eine vorzügliche Verständigung zwischen den betreffenden Beamten ermöglichen.

Das nach Eröffnung von Brockau im Jahre 1896 angewandte Verfahren zur Signalisirung der Gleiswege durch Anschreiben der Gleisnummern an die Buffer oder Stirnwände der Wagen unter Zuhilfenahme von Zurufern wurde zunächst im Laufe des vorigen Jahres bei einer der Stationsgruppen verlassen und hier der Versuch gemacht, die Gleismeldungen unmittelbar vom Rangirmeister an den Stellwerkswärter unter Anwendung des von der Aktiengesellschaft Siemens & Halske zu Berlin hergestellten lauttönenden Fernsprecher gelangen zu lassen, von denen je einer auf der Kuppe des Ablaufberges und im Rangirstellwerk über den Weichenhebeln aufgestellt wurde. Das Verfahren bewährte sich während eines längeren Zeitraumes und ging man daher vor kurzem dazu über,

auch auf dem östlichen Ablaufberge zunächst einen solchen Apparat aufzustellen und mit zwei in den Stellwerken für die Richtungsgruppe befindlichen in Verbindung zu bringen. Auch hier konnte mit den Fernsprechern ohne jede Störung gearbeitet werden und ist die weitere Einstellung solcher Apparate dergestalt geplant, dass zwischen je zwei Einfahrtgleisen ein Fernsprecher mit den in den Stellwerken befindlichen verbunden wird. Die bei den Siemens'schen lauttönenden Fernsprechern entstehende überraschend starke Lautwirkung wird dadurch erzielt, dass das verwendete Mikrophon ausserordentlich empfindlich und von grosser Leistungsfähigkeit ist, das Telephon aber ein sehr starkes magnetisches Magazin besitzt und infolge dessen weittragende Schallwellen erzeugt. Die Apparate werden von Siemens & Halske in zwei Ausführungen geliefert: a) in Holzgehäusen; b) in wasserdicht verschlossenen Gusseisengehäusen. Erstere empfehlen sich zur Verwendung in den Stellwerksräumen, woselbst sie über und hinter den Stellhebeln Platz finden. Der Ton des Fernsprechers ist stark genug, um an jedem Punkte des Stellwerkraumes deutlich gehört zu werden. Der Apparat besteht aus einem Wandbrett mit Batteriekasten, der drei Hellesentrockenelemente zum Betriebe des Mikrophons, einen grossen Läuteinduktor mit drei Magneten und einen selbstthätigen Umschalter enthält. Am Wandbrett montirt ist ein Spind, in welchem sich ein Kohlenkörnermikrophon, ein lauttönendes Telephon, ein Druckknopf und eine Induktionsrolle befinden, sodann ein gusseiserner bronzirter Plattenblitzableiter für drei Leitungen und ein Wechselstrommotor mit Schutzkasten.

Der Apparat in wasserdicht verschlossenem Gusseisengehäuse empfiehlt sich zur Aufstellung auf dem Rangirberge. Derselbe wird auf einer Gusseisensäule montirt geliefert und nimmt sehr wenig Platz ein, so dass bei Gleisentfernungen von 5 m und darüber die Aufstellung und Bedienung zwischen denselben ganz unbedenklich ist.

Die lauttönenden Fernsprecher sind mit Sprech-, Hör- und Anrufvorrichtungen versehen. Erstere beide bestehen aus runden Schalltrichtern, in welche behufs Anrufs mit einem kleinen Signalhorn geblasen und die angerufene Station zur Bedienung des Fernsprechers aufgefordert wird. Zur Einschaltung des Apparates dient ein Hebel bezw. ein Druckknopf.

Die Handhabung der Apparate erfolgt in nachstehender Weise: Sobald mit dem Ablaufen der Wagen begonnen werden soll, bedient der Beamte am Ablaufberg (Rangirmeister) die Anrufvorrichtung durch Hineinblasen in die Sprechöffnung mit dem kleinen Signalhorn und gleichzeitiges Niederdrücken des Knopfes. Der Beamte im Stellwerk antwortet mit „Stellwerk hier, N. N.". Darauf spricht der Rangirmeister: „Ablaufen beginnt" mit dem Zusatz der Gleisnummer, aus welchem die Wagen ablaufen sollen. Hierauf sagt er die Gleisnummern für die ablaufenden Wagen und zwar dann, wenn diese genau bei einem am Ablaufberg aufgestellten Markirpfahl (bezw. ein kleiner Lichtmast) anlangen, dem Stellwerk an. Es hat sich als förderlich erwiesen, zugleich zwei Gleisnummern anzusagen, damit der Stellwerkswärter schon auf den folgenden Wagen zeitig vorbereitet ist. Der Anruf erfolgt für beide Stellwerke zugleich; ein jedes ersieht aus der Gleisnummer, ob es bei der Hebelstellung betheiligt ist. Wiederholung der angesagten Gleisnummer ist nur dann erforderlich, wenn der Stellwerkswärter nicht deutlich verstanden hat. Er drückt in diesem Falle sofort auf seinen Einschaltungsknopf und ruft „Nochmal".

Damit eine sonstige Verständigung zwischen den beiden Beamten leicht möglich ist, wie beispielsweise behufs Unterbrechung des Ablaufens, muss in der Nähe der Fernsprecher alles laute, unnöthige Geräusch während der Bedienung vermieden werden. Die Aussprache der Gleisnummern muss deutlich sein und ist z. B. zur Vermeidung von Missverständnissen angeordnet, dass die Zahl 1 „Eins", die Zahl 9 „Neun" (und nicht Neune) gerufen wird. Nach beendigtem Rangiren ruft der Rangirmeister dem Stellwerk zu: „Fertig, Schluss" und letzteres wiederholt dies.

Die durch Verwendung der lauttönenden Fernsprecher erzielten Vortheile bestehen wesentlich darin, dass nicht allein das Beschreiben der Buffer und Stirnwände der Wagen mit den Gleisnummern, sondern auch der in der Regel zwischen Ablaufberg und Stellwerk noch erforderliche Zuruferposten (bei Tag und Nacht) in Wegfall kommt. Das erstere ist von um so grösserer Bedeutung, als durch das Anschreiben der Zahlen auf die Buffer oder Stirnwände, währenddem der Wagen in Bewegung ist, eine stete Gefahr für den Anschreibenden entsteht und überdies bei ungünstigem Wetter, Schneetreiben usw. die Zahlen undeutlich erscheinen, was wiederum Falschläufer veranlasst. Es ist jetzt nur nöthig, die Gleisnummern als Anhalt für den Rangirmeister sofort nach Einlaufen des Zuges auf Grund der Begleitpapiere neben der Bezettelung an der Längswand des Wagens anzuschreiben, was beendigt ist, ehe die Drucklokomotive ihre Arbeit beginnt. Im übrigen geschieht die Verständigung mittelst der lauttönenden Fernsprecher vollständig unabhängig von ungünstigen Witterungseinflüssen, Nebel, Schnee usw. und erfordert die Anlage auch nur wenige Leitungen.

Breslau, im Januar 1900. Kirsten.

Interkontinentale Eisenbahn Amerikas.

Die Angelegenheit jenes seit vielen Jahren in der Presse spukenden Riesenunternehmens, das auf nichts Geringeres hinauslief, als Newyork mit allen südamerikanischen Ländern, die Guyanaländer allein ausgenommen, mittelst durchlaufender Schienenstrasse zu verbinden, ist, wie Regierungsrath Kemmann in dem soeben erschienenen Januar-Februarheft des „Archiv für Eisenbahnwesen" eingehend und interessant berichtet, nunmehr endgültig im Sande verlaufen. Es ist begraben in einer gross angelegten, vielbändigen Veröffentlichung, in der die Ergebnisse der im Jahre 1891 begonnenen Vermessungen niedergelegt sind. Das „Archiv für Eisenbahnwesen" veranschaulicht dieses Ergebniss, soweit die Linienführung in Betracht kommt, in einer hübschen Uebersichtskarte, die auch ein Längenprofil der Bahn enthält, das allein schon für den, der zu lesen versteht, gründlich den Stab bricht über das Hirngespinst einer Bahn, die sich nicht mit so kleinlichen Schwierigkeiten begnügt, die ein Gebirgsstock wie die Anden der Ueberschreitung in seiner Quere bietet — von denen doch beispielsweise die transandinische Bahn ein Lied zu singen weiss —, die sich vielmehr das erhabene Ziel stecken wollte, über dieses Gebirge in seiner vollen Längenausdehnung hinweg zu marschiren, in buntem Wechsel himmelhoch hinauf und wieder tief hinab, wie es die Verhältnisse mit sich bringen; mit einer solchen Bahn sollte dann als Durchgangsbahn einem „dringenden Bedürfniss" abgeholfen sein.

Das „Archiv" fasst die Gesichtspunkte, unter denen das Unternehmen zu beurtheilen ist, übersichtlich und knapp zusammen. Der springende Punkt für den ganzen Plan war das Bestreben der Nordamerikaner, ihren Freunden, den Südamerikanern, etwas näher zu kommen, mit denen dann auch in „brüderlichem" Zusammengehen der Plan der Bahn verfolgt wurde. Die Schlagworte „Monroedoktrin" und „Mac Kinley-Politik" drücken seine Zweckbestimmung besser aus, als lange Auseinandersetzungen.

Der Weg von Newyork bis Buenos Aires wäre 16 460 km lang geworden und es wären dafür 8 780 km neuer Bahnstrecken zu bauen gewesen. In Nordamerika einschliesslich Mexiko hätte es 740 km, in Mittelamerika 1 338 km, in Südamerika 6 700 km neuer Strecken bedürft. Die ausgedehnten Seitenlinien in Columbien nach Cartagena, in Venezuela nach Carácas, in Brasilien bis nach Uberabá, in Bolivien und Paraguay nach Asunción sind hier nicht mitgerechnet.

Die Gesammtkosten für den Bahnkörper, die Erd- und Maurerarbeiten der zu erbauenden 8780 km Bahnstrecken wurden auf rund 175 000 000 D. = rund 700 000 000 ℳ. veranschlagt. Zu dieser Summe sind aber noch hinzuzurechnen: die Kosten für den Oberbau, für die ganze Bahnausrüstung, die Stationen, Werkstätten, Schuppenanlagen, Wasserstationen, Betriebsmittel. Baumaterialien, wie Cement, in vielen Fällen selbst das Bauholz, müssten von ausserhalb beschafft werden. Daher, meinen die „Engineering News“, das bekannte technische Fachblatt, müsse man gut und gern zu den Kosten der Erd- und Maurerarbeiten 25 bis 30 % zuschlagen. Dann habe man erst die Baukosten der betriebsfähigen Bahn. Während der Bauzeit müssen aber auch auf das bereitgestellte Kapital Zinsen bezahlt werden. Wenn das Unternehmen von privater Seite ausgeführt würde, komme man mit einem Aufschlag von 10 % für Bauzinsen, Steuern und Abgaben, Bürokosten, Gehälter usw. aus. Da es sich indessen um ein Staatsunternehmen handle, werde der Zuschlag vielleicht etwas geringer ausfallen.

Nach allem — so führt der Verfasser im „Archiv“ aus — kann es nicht zweifelhaft sein, dass die Gesammtkosten des Unternehmens sich wohl auf 230 000 000 D., nach unserem Gelde nicht viel unter einer Milliarde Mark, stellen dürften. Und dabei ist noch nicht Rücksicht genommen auf ein etwaiges Disagio der auszugebenden Antheile, auf Reklamekosten usw. Was das gegebenenfalls besagen kann, wird durch den Umstand erläutert, dass, wie berichtet wird, beim Suezkanal von jeden aufgenommenen 100 Frcs. thatsächlich nur 49 Frcs. wirklich für den Kanal verwendet wurden. Die Milliarde hätte also sicherlich die untere Grenze der Kosten des Bahnunternehmens dargestellt!

Aber das Archiv weist auch darauf hin, dass der Plan, die im Zuge der Bahn gelegenen fertigen Bahnstrecken in diese einzubegreifen, nicht ohne weiteres verstanden werden könne, denn die Spurweite ist bei jeder der vorhandenen Bahnen verschieden. Sie schwankt zwischen 0,75 und 1,676 m und dabei sollten auch die noch zu bauenden Strecken verschiedenspurig sein.

Es heisst dort weiter:

„Die in die Interkontinentale Bahn einzubeziehenden Strecken der Guatemala-Centralbahn und der Nationalbahn von Salvador haben 0,915 m, die Nationalbahnen von Honduras 1,07 m Spur; die in Betracht kommenden Bahnen von Peru haben die Vollspur, die einzubeziehenden bolivischen Bahnen 0,75 m Spurweite, die argentinischen in den Ausläufern die Meterspur, sonst vorwiegend die Weitspur von 1,676 m. Nach Uruguay hin kommen vorhandene vollspurige Strecken, in Brasilien solche von 1 und 1,6 m Spur als Anschlussbahnen in Betracht. In den schwierigeren Andengebieten, wie zwischen Puno und Desaguadero, soll der neu anzulegende Linienzug der Interkontinentalen Bahn selbst nur 1 m Spurweite erhalten.

Will man nicht die etwas widerspruchsvolle Annahme machen, dass die Interkontinentale Bahn ein Ganzes in Stücken, d. h. eine Aneinanderreihung lokaler Verkehrsglieder werden solle, bei denen die Bedeutung der nach der Küste hinabführenden Stichbahnen überwiegt, so würde früher oder später der Umbau der in die Bahn einzubeziehenden Strecken auf eine einheitliche Spur in Frage kommen müssen, anderenfalls würde man ein häufiges Umladen von Beförderungsgütern und ein häufiges Umsteigen der Reisenden in den Kauf zu nehmen haben. Dass die Hinzufügung einer dritten Schiene bei den vorhandenen so ungleich angelegten Bahnen, die keineswegs auf der Höhe stehen, ernstlich ins Auge gefasst werden sollte, ist gewiss nicht anzunehmen. Der Umbau vorhandener Theilstrecken würde andererseits gleichbedeutend sein mit dem Herausreissen einzelner Verkehrsglieder aus vorhandenen Verbänden, einer Verstümmelung der letzteren.

Wozu sollte eine durchgehende Linie der vorliegenden Art auch frommen? Man kann sich nicht gut etwas Verfehlteres denken, wenn ihre Zweckbestimmung im Ganzen liegen sollte. Die Schifffahrtsverbindungen mit den Vereinigten Staaten, dem eigentlichen Zielpunkt der Bahn, lassen nicht viel zu wünschen übrig; sie können vermehrt und die Frachten billig gestellt werden. Einer solchen Konkurrenz, die in nächster Nähe parallel zur Bahn besteht, ist diese offenbar nicht gewachsen. Die Eilgüter, die mit der Bahn gehen würden, sind nicht so zahlreich und der Personenverkehr ist nicht so gross, als dass diese ein derartiges Unternehmen rechtfertigen könnten.

Die in Mittel- und Südamerika vorhandenen zahlreichen Stichbahnen, die nach der Küste herabführen, weisen den Gütern auch ferner den Weg zur Küste, der fast ausnahmslos kurz ist. Abgesehen von dem Gut, das direkt für pacifische Küstenorte bestimmt ist, braucht der Weg nach der atlantischen Seite von Amerika nicht nothwendigerweise um Südamerika herumzuführen. Mittelst der Panamabahn wird der Anschluss an die atlantischen Dampfer gefunden. Zudem ist es nur eine Frage der Zeit, dass das Beförderungsgut Mittelamerika unmittelbar auf dem Wasserwege queren wird. Der Bau des Nicaraguakanals wird von den Nordamerikanern dauernd im Auge behalten.

Nur wenn man das Augenmerk auf die lokalen Verhältnisse der Interkontinentalen Bahn richtet, kann anerkannt werden, dass der Ausbau einzelner Strecken, sei es zur Verknüpfung bereits bestehender Linien, sei es zur Weiterführung einzelner Zweige, wohl von Nutzen sein kann. Ich denke, wie früher, in erster Linie an Columbien, das vom Wirkungskreis der Nordamerikaner nicht viel weiter entfernt ist, als das ohne viel Federlesens annektirte Kuba. Der Vorwand, in die Verhältnisse solcher korrupten und wetterwendischen Staaten, wie Columbien und Venezuela, einzugreifen, ist, wie man im politischen Leben jeden Augenblick sehen kann, leicht vom Zaun gebrochen. In Columbien haben die Amerikaner überdies bereits stärkere Interessen, namentlich in den Bahnen. Daher entbehrt die nach Cartagena gerichtete Seitenlinie der Interkontinentalen Bahn nicht der Bedeutung; sie ergänzt die Leistungsfähigkeit der grossen Ströme, knüpft an bestehende Bahnen an und sucht mit Seitenlinien andere lokale Bahnstrecken an die Hauptadern anzuschliessen.

Wer wollte ferner leugnen, dass eine Erweiterung vorhandener Stichbahnen in den Andenstaaten Südamerikas und in Mittelamerika nützlich wäre. Dieser Gesichtspunkt entfernt aber das Projekt der Interkontinentalen Bahn immer mehr aus der ihr s. Zt. vorgezeichneten Richtung.

Die amerikanische Fachpresse hat sich neuerdings Erwägungen der vorstehenden Art nicht mehr verschliessen können. Die „Railroad Gazette“ und die „Engineering News“ sprachen sich sogar offen dahin aus, dass der Gedanke der Bahn von allem, was auf dem 1891 er Kongress verhandelt wurde, wohl das Chimärischste gewesen sei. „Wohl kein gutunterrichteter Ingeniör nahm je das Hirngespinst dieser Staatsbahn ernst; aber es wurde anfangs durch einige energische Kongressleute und Kabinetsmitglieder so eifrig betrieben, dass es von vielen als ein wirklich verdienstvolles Unternehmen angesehen wurde, dessen baldige Verwirklichung nicht allein wünschenswerth, sondern auch durchaus wahrscheinlich sei. Die Presse bestärkte das Publikum in diesen Anschauungen und die Entsendung von Ingeniören trug vollends das ihrige dazu bei.“ Die Sprache ist zu deutlich, als dass sie Hintergedanken vermuthen liesse.

Dass es doch auch heute noch nicht an Stimmen fehlt, die im Bann des Riesenplanes auch weiterhin für das Unternehmen eintreten wollen, kann nicht verwundern; man trennt sich eben schwer von seinen Lieblingswünschen. Aber selbst Edward P. North, der bekannte amerikanische Ingeniör, der im „Mail and Express“ (Nummer vom 4. März 1899) für das Unternehmen eine Lanze bricht, muss zugeben, dass es mit Landschenkungen allein nicht ins Leben gerufen werden könne. Dass aber sein Vorschlag einer 3 % Zinsgarantie auf etwa 10 Jahre durch die nordamerikanische Union auf fruchtbaren Boden fallen sollte, ist wohl nicht anzunehmen.“

Nachrichten.

Deutschland.

— Den in der Presse neuerdings wieder aufgetauchten Bestrebungen auf Herbeiführung einer allgemeinen Herabsetzung der Personentarife treten die „Berl. Pol. Nachrichten“ mit folgenden Erwägungen entgegen:

„Für die Staatsregierung müssen andere Rücksichten als die der Popularität maassgebend sein. Sie muss sich vor allem vor Augen halten, von wie fundamentaler Bedeutung für das Staatswohl die Sicherheit der Finanzen ist. Von diesem Gesichtspunkte aus erscheint es mit den der Staatsregierung als Leitstern vorgesetzten Rücksichten der Staatsraison nicht vereinbar, eine so sichere Einnahme, wie die aus dem Personenverkehr, zu einem erheblichen Theile fortzugeben, zumal, wenn es sich um Einnahmen handelt, welche das Publikum so wenig beschweren, wie bei uns die Preise der Fahrkarten. Wenn in anderen deutschen Staaten das Bedürfniss einer Ermässigung hervortritt, so liegt dies daran, dass man dort nicht die IV. Klasse kennt, durch welche in Preussen den zahlreichen Reisenden, für welche Kostenersparniss ein Bedürfniss ist, die

Benutzung der Eisenbahn zu dem denkbar niedrigsten Preise ermöglicht wird. So wenig für eine Ermässigung der Personentarife ein Bedürfniss anzuerkennen ist, so dringlich ist dagegen deren Vereinfachung und zwar gleichmässig im Interesse der Verwaltung, wie des reisenden Publikums. Die Vielgestaltigkeit der Fahrkarten, Rückfahr-, Rundreise-, Sommer-, Sonntags- usw. Karten aller Art ist nachgerade so gross geworden, dass die Schalterbeamten an den verkehrsreichen Stationen nur mit der äussersten Anstrengung noch in der Lage sind, das reisende Publikum rasch und sicher zu bedienen. Dieses ist seinerseits mit Ausnahme von Berufsreisenden oder ähnlichen Personen nur zu oft gar nicht in der Lage, im voraus genau übersehen zu können, wie viel eine geplante Reise kosten wird. Genau erfährt man dies meist erst am Schalter. Eine gründliche Vereinfachung der Personentarife wird daher sowohl in der Verwaltung, wie seitens des reisenden Publikums als eine wahre Wohlthat empfunden werden, auch wenn dabei auf die Einführung der Rückfahrkarten verzichtet werden muss. Diese Einrichtung, welche seinerzeit von den Privatbahnen aus Wettbewerbsrücksichten eingeführt wurde, entbehrt seit dem Uebergang zum Staatsbahnsystem der inneren Berechtigung. Nicht Ermässigung, sondern Vereinfachung der Personentarife ist das Ziel, welches der in der Vorbereitung befindlichen Reform gesteckt ist."

Soweit die „Berl. Pol. Nachr.". Ohne für jetzt in eine weitere Erörterung der hier berührten Fragen eintreten zu wollen, zu der sich wohl in einiger Zeit reichliche Gelegenheit bieten wird, möchten wir doch hier nochmals auf die interessanten Ergebnisse der Einführung der IV. Klasse auf den Strecken der ehemaligen hessischen Ludwigsbahn aufmerksam machen, welche in Nr. 9 S. 128 d. Ztg. mitgetheilt sind. Die Einführung der IV. Klasse hat sich als eine grosse Wohlthat für die in Frage kommende Bevölkerung erwiesen. Die Zahl der beförderten Personen hat infolge dessen auf der ehemaligen hessischen Ludwigsbahn um 30 %, die der Personenkilometer um 15 %, die Einnahme aus dem Personenverkehr aber nur um 7 % zugenommen, während der mit der Einführung der IV. Klasse verbundene Mehraufwand für Beschaffung und Instandhaltung von Wagen, für Zugförderungs- und andere Kosten so gross gewesen sein wird, dass er jene 7 % Mehreinnahme völlig verschlingt. Es kann daher mit vollem Recht gesagt werden, dass die in der Einführung der IV. Klasse liegende Tarifherabsetzung zunächst eher eine Verminderung als eine Vermehrung der Reineinnahmen zur Folge gehabt hat.

— Neuerdings macht sich in industriellen Kreisen eine lebhafte Bewegung für **Versetzung des Calciumkarbids nach Spezialtarif II** geltend. Ein solcher Antrag ist von der Handelskammer zu Leipzig an die zuständige Verwaltung gerichtet, dafür haben sich die Handelskammern zu Darmstadt, Görlitz und Braunschweig ausgesprochen und am Ende v. J. hat, wie die Zeitschrift „Handel u. Gewerbe" mittheilt, auch die Handelskammer zu Schopfheim in einer Eingabe an die Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen die Versetzung von Calciumkarbid aus der allgemeinen Wagenladungsklasse in den Spezialtarif II befürwortet. Zu der Befürwortung wurde die Kammer durch folgende Ausführungen einer Karbidfabrik ihres Bezirkes veranlasst. Die Acetylenbeleuchtung, welche wie in allen Ländern so auch in Deutschland jetzt schon eine grosse Verbreitung erlangt habe, werde erst dann zu ihrer vollen Entfaltung gelangen, wenn der Preis des Acetylengases erlaube, der Petroleumbeleuchtung entgegenzutreten und damit die amerikanischen Petroleumringe, welche schon ungezählte Millionen aus Deutschland herausgezogen hätten, wirksam zu bekämpfen. In Erkenntniss der Wichtigkeit dieses Umstandes hätten die bestehenden Karbidfabriken die Preise für das Calciumkarbid weitestgehend ermässigt, so dass thatsächlich jetzt dort, wo das Karbid nicht mit zu hohen Frachtkosten belastet werde, die Acetylenbeleuchtung sehr wohl mit dem Petroleumlicht in Konkurrenz treten könne. Leider aber seien die Frachtkosten, solange das Karbid noch nach der allgemeinen Wagenladungsklasse tarifire, viel zu hoch und es falle dieses namentlich deshalb ins Gewicht, weil die Karbidfabriken, auf die Ausnutzung von Wasserkräften angewiesen, hauptsächlich im Süden Deutschlands ihre Fabrikationsstätten hätten und sich demzufolge das Karbid für die Konsumenten in Norddeutschland durch die Frachtkosten in hohem Maasse vertheuere. Beispielsweise koste gegenwärtig die Fracht für 10 t Karbid von

Rheinfelden (Baden) nach Berlin . . .	537 M.
dazu Fracht auf Emballage . . etwa	43 „
zusammen	580 M.

oder 5,8 Pf für 1 kg = etwa 20 % des Werthes des Karbids. Eine Versetzung des Karbids aus der allgemeinen Wagenladungsklasse in den Spezialtarif II würde eine Ermässigung des obigen Frachtsatzes von 537 M. auf 318 M. bedeuten, also schon ganz erheblich ins Gewicht fallen. Den Eisenbahnverwaltungen möchte es um so leichter werden, ihre Zustimmung zu dieser Frachtermässigung zu geben, als die Verfrachtung von Calciumkarbid sich jetzt schon zu Massentransporten ausgebildet habe. Ein sehr grosser Theil des in Europa erzeugten Karbids werde die deutschen Bahnen passiren, ganz abgesehen davon, dass das zur Erzeugung des Karbids erforderliche Rohmaterial, bestehend in Koks und Kalk, ebenfalls zu grossem Theile — soweit es die deutschen, schweizerischen und österreichischen Karbidfabriken angehe, wohl ausschliesslich — aus Deutschland bezogen werde. Angesichts dieser ins Ungemessene steigenden Transporte dürfe es offensichtlich im Interesse der deutschen Bahnen liegen, die Karbidindustrie durch Einräumung eines billigen Frachtsatzes zu unterstützen.

— Mehrfach war in den Tageszeitungen von lebhaften Beunruhigungen der städtischen und Eisenbahnkreise Harburg's die Rede, welche durch zahlreiche **Versetzungen** hervorgerufen waren, die dem in **Harburg wohnenden Eisenbahnpersonal** nach dem von Harburg 5,3 km, von Hamburg 5,6 km entfernten, auf der Elbinsel Hamburg gegenüber liegenden **Wilhelmsburg** bevorstehen. In dieser Angelegenheit veröffentlicht die königliche Eisenbahndirektion Hannover nachstehendes:

„Die Eisenbahndirektion Münster hat zum 1. April d. J. keine Beamten von Harburg nach Wilhelmsburg versetzt, auch eine Entschliessung über künftige Versetzungen nicht gefasst. Die Eisenbahndirektion Hannover hat zum 1. April d. J. 51 Mann, nämlich 25 etatsmässige Beamte und 26 Hilfsbremser, nach Wilhelmsburg versetzt. Zu welchem Zeitpunkte weitere Versetzungen dorthin erfolgen werden, ist noch nicht bestimmt worden. Bei den Versetzungen sind nicht Sparsamkeitsrücksichten, sondern lediglich dienstliche Interessen maassgebend gewesen. Der grössere Theil der mit den Harburger Personalen zu besetzenden Güterzüge beginnt und endet in Wilhemsburg, die Personale müssen daher zur Uebernahme der Züge von Harburg nach Wilhelmsburg und nach Beendigung der Fahrt wieder zurückbefördert werden. Durch diese besonderen Fahrten wird der Dienst erschwert und besonders Nachts, wo nur Güterzüge benutzt werden können, unnöthig verlängert, was bereits Gegenstand von Angriffen in der Presse gewesen. Um den Dienst der Personale zu erleichtern und um die Regelmässigkeit im Verkehr der Züge, die durch die jetzige Dienstanordnung vielfach beeinträchtigt wird, zu fördern, musste die sich bietende Gelegenheit, das Personal allmählich umzustationiren, benutzt werden. Wilhelmsburg ist schon jetzt Stationsort von etwa 650 Beamten der Direktion Altona; der Besuch auswärtiger Schulen wird den Kindern der Beamten durch Gewährung freier Fahrt erleichtert, auch können den Beamten bei besonderer Nothlage entsprechende Zuwendungen von der Verwaltung gemacht werden; ebenso wird von dieser überall da, wo ein Beamter durch seine Versetzung besonders hart getroffen werden könnte, durch geeigneten Tausch abgeholfen, soweit sich dies mit den dienstlichen Interessen irgend wie vereinbaren lässt. Unter Berücksichtigung dieser Umstände und der sich ergebenden dienstlichen Vortheile für die Beamten selbst wie für die Verwaltung glauben wir, dass in den getroffenen Anordnungen eine Härte nicht zu erblicken ist."

Wir können uns dieser Ansicht nur anschliessen. Wilhelmsburg kann schon jetzt als eine Vorstadt von Hamburg bezeichnet werden, mit dem es bekanntlich nicht nur durch die Eisenbahn, auf welcher 16 dort haltende Züge in jeder Richtung verkehren, sondern auch durch Omnisbusdampfschiffe und durch elektrische Strassenbahn über die neue Strassenbrücke verbunden ist. Von wie hohem Werth es für das körperliche Wohlergehen und für das Familienleben der Eisenbahnbediensteten ist, wenn sie in thunlichster Nähe des Punktes wohnen, von dem aus sie ihren Dienst antreten oder an dem dieser endet, ist allgemein anerkannt. Je sorgfältiger man bemüht ist, durch die Bestimmungen über die Dienst- und Ruhezeit des Eisenbahnpersonals ihm diese letztere in dem erforderlichen Maasse zu sichern, um so mehr muss es vermieden werden, dass die Kräfte der Bediensteten durch unnütze Eisenbahnfahrten in Anspruch genommen werden, die lediglich den Zweck haben, von der Wohnung an den Ort des Dienstes oder umgekehrt zu gelangen. Naturgemäss liegen solche Fahrten meist zu ungünstigster Tageszeit, früh morgens oder spät abends, beeinträchtigen also grade die so nöthige Nachtruhe. Massenversetzungen, wie sie hier vorliegen, können gewiss zeitweilig die betroffenen Gemeinden schädigen, aber sie gehören zu den ebenso im dienstlichen wie im persönlichen Interesse der Beamten gebotenen Nothwendigkeiten.

— Die Generaldirektion der **bayerischen Staatsbahnen** ermächtigte, wie die „Münch. N. N." melden, die Oberbahnämter, die für den böhmischen **Kohlentransport** bestimmten 1500 Wagen **auch in der Richtung gegen die deutschen Kohlenbezirke und**

zwar bis Gustavsburg verkehren zu lassen, da der böhmische Kohlenarbeiterausstand für Bayern die Nothwendigkeit grösserer Bezüge von Ruhr- und Saarkohle bedingt.

— Die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen hat ihren sämmtlichen Oberbahnämtern Central- und Betriebswerkstätten eine Anzahl Abdrücke der vom Verbande deutscher Elektrotechniker herausgegebenen **Anleitung zur ersten Hilfeleistung bei Unfällen in elektrischen Betrieben** zugehen lassen, um vorkommenden Falles auch in den Anlagen der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung nach denselben zu verfahren; jedem der hauptsächlich betheiligten Werkstättenbeamten, den leitenden Werkführern und den Vorständen sämmtlicher elektrisch beleuchteten Stationen wird ein Abdruck gedachter Anleitung zugetheilt und ausserdem ist angeordnet, dieselbe in Plakatform mittelst Aufhängung in den Elektrizitätswerken, sowie in den Schalt- und Transformatorenräumen zur Kenntniss des in Betracht kommenden Arbeiterpersonals zu bringen.

— Der am 1. Februar in Dresden zur 39. Sitzung zusammengetretene **sächsische Eisenbahnrath** nahm zunächst Mittheilungen über die Beschlüsse der letzten Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen in betreff der Tarifirung von Papier, von Feld- und Gartenfrüchten, von Fellen und Häuten und von Mehl entgegen, sprach ferner sich einstimmig gegen Detarifirung des Artikels „Futtermehl“ aus, befürwortete dagegen einstimmig die Versetzung von „Viehzucker“ in den Spezialtarif III und in das Verzeichniss der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter der Spezialtarife, sowie in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter. Einen Antrag der Chemnitzer Handelskammer auf Versetzung von „Leinöl“ in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter zu befürworten, lehnte der Eisenbahnrath mit grosser Mehrheit ab; ein Antrag „Calciumkarbid“, Rohstoff für die Acetylengasbereitung in den Spezialtarif II aufzunehmen, wurde im Laufe der Verhandlung dahin abgeändert, den Artikel aus der Wagenladungsklasse in den Spezialtarif I zu versetzen und in dieser Fassung einstimmig angenommen. In der Frage der Versetzung des denaturirten Spiritus aus der allgemeinen Wagenladungsklasse nach den Spezialtarif III entschied sich der Eisenbahnrath ebenfalls einstimmig für diese Frachtermässigung. Zum Schlusse erfolgten Mittheilungen über den Sommerfahrplan und die Wahl des ständigen Ausschusses.

— Die Betriebsrechnung der **pfälzischen Eisenbahnen** für das Jahr 1899 schliesst ab mit einem Aktivrest von 1 759 440 *M.* Derselbe ist um rund 754 000 *M.* niedriger als im Vorjahre, da einer Mehreinnahme gegen das Jahr 1898 von 835 000 *M.* eine Mehrausgabe für Gehalte, Arbeiterlöhne, Fahrgelder, sowie Verzinsung und Tilgung von 1 225 000 *M.* gegenübersteht. Nach Abzug der vertragsmässig dem Staate zukommenden Zinsrückerstattungen und Bezugsantheile kann eine Superdividende von 1,5 % zur Vertheilung an die Aktionäre gelangen, und wird demnach der Gesammtbezug der pfälzischen Eisenbahnaktien für das Jahr 1899 für die Ludwigsbahn 10,5, für die Maximiliansbahn 7 und für die Nordbahnen 5,5 % betragen.

— Der „Deutschen Verkehrsztg.“ zufolge sind im Jahre 1899 im Reichspostgebiete 19 **zur Bahnpostbeförderung benutzten Eisenbahnzügen** Unfälle zugestossen. Von diesen Unfällen sind 13 durch Entgleisungen und 5 durch Zusammenstösse mit anderen Zügen usw. herbeigeführt worden. Verunglückungen des Bahnpersonals sind in 10 Fällen vorgekommen, und zwar haben 2 Beamte und 1 Unterbeamter schwere, 1 Beamter und 9 Unterbeamte leichte Verletzungen erlitten. Schaden an Wagenmaterial ist in 13 Fällen entstanden; ein Bahnpostwagen und eine Postabtheilung sind zertrümmert worden. Bei 3 Unfällen hat eine Beschädigung der Packetladung stattgefunden.

Das Ergebniss für 1899 stellt sich günstiger als der Durchschnitt für die voraufgegangenen 10 Jahre, der hinsichtlich der Zahl der den Eisenbahnzügen mit Bahnposten zugestossenen Unfälle 30, der Fälle von Verletzungen des Bahnpostpersonals 11,3 und der Zahl der verletzten Beamten usw. 19,7 beträgt.

— Unter Bezugnahme auf unsere Mittheilung in Nr. 2 S. 22 d. Ztg. über die Einrichtung einer **Eisenbahnschule** bei der Eisenbahndirektion Berlin werden wir darauf aufmerksam gemacht, dass eine derartige Schule bereits seit dem 1. Oktober 1897 im Bezirk der **Eisenbahndirektion Breslau** eingerichtet ist und im Bezirk der früheren Eisenbahndirektion Breslau eine ganz ähnliche Einrichtung zur Verbesserung der Ausbildung der Civilsupernumerare und Büroaspiranten schon seit vielen Jahren bis kurz vor der am 1. April 1895 eingetretenen Neuordnung der preussischen Eisenbahnverwaltung bestanden hat. Auch bei einigen anderen Eisenbahndirektionen haben schon früher Eisenbahnschulen bestanden.

Die älteren Schuleinrichtungen der früheren Direktion Breslau sind unter Berücksichtigung der durch die Neuordnung geschaffenen neuen Verhältnisse im Jahre 1897 weiter ausgestaltet und es ist sodann am 1. Oktober genannten Jahres eine neue Eisenbahnschule in Breslau ins Leben gerufen. Diese Einrichtung fand die Billigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, welcher den übrigen Eisenbahndirektionen empfahl, nach dem gleichen Muster auch ihrerseits mit der theoretischen Unterweisung der Dienstanfänger einen Versuch zu machen.

Dies ist, wie bei mehreren anderen Direktionen, auch bei der Eisenbahndirektion Berlin geschehen, welche den von Breslau erhaltenen Lehrplan usw. der dortigen Eisenbahnschule für ihre Schuleinrichtungen fast unverändert angenommen hat.

— Bei dem **starken Güterverkehr,** namentlich in den Herbstmonaten des vergangenen Jahres, waren über langsame **Abfertigung der Sendungen auf den Berliner Bahnhöfen** vielfach Klagen laut geworden. Ueber die Ursachen der Verzögerung gingen die Meinungen der Eisenbahnverwaltung einerseits und der Verfrachter, insbesondere der Speditöre, andererseits auseinander. Nachdem zwischen den Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft mit der Eisenbahndirektion Berlin wiederholt dieserhalb ein schriftlicher Meinungsaustausch stattgefunden hatte, war von ersterer Seite eine mündliche Verhandlung von Vertretern der Eisenbahndirektion mit Vertretern des Kollegiums und der Speditöre angeregt, um dadurch eine Verständigung zu erleichtern. Diese Konferenz hat nun am 16. Januar stattgefunden. Da eisenbahnseitig die mit der Ueberwachung und direkten Leitung des Abfertigungsdienstes betrauten Vorstände der einzelnen Verkehrsinspektionen, sowie die Vorsteher der Güterabfertigungsstellen zugezogen wurden, so war die Möglichkeit geboten, die verschiedenen Beschwerdepunkte und Wünsche eingehend auf ihre Berechtigung zu prüfen und über Maassnahmen sich zu verständigen, welche eine Beseitigung oder mindestens eine Milderung der heutigen Unzuträglichkeiten erhoffen lassen. Nachdem diese Aussprache dank dem Entgegenkommen der Eisenbahnverwaltung ein so erfreuliches Ergebniss gehabt hatte, wurde bahnseitig die Bereitwilligkeit erklärt, solche Konferenzen regelmässig, etwa halbjährlich, durch Vermittelung der Aeltesten zu wiederholen.

— Der **Verkehr,** welcher **auf den Berliner Bahnhöfen** herrscht, zeigt sich auch in der Zahl der vom Publikum benutzten **Bahnhofsdroschken.** Im Laufe des vergangenen Jahres wurden nicht weniger als 666 657 Droschken benutzt. Von dieser Zahl entfallen auf den Anhalter Bahnhof 138 526 Droschken, dann folgt Bahnhof Friedrichstrasse mit 123 099, der Stettiner Bahnhof mit 111 645, der Lehrter Bahnhof mit 109 674 und der Potsdamer Bahnhof mit 80 657 Droschken. Die übrigen Bahnhöfe bleiben sich in der Zahl der verlangten Droschken ziemlich gleich. Von diesen kommt in erster Linie der Bahnhof Zoologischer Garten mit 29 754 Droschken in Betracht, dann folgt der Schlesische Bahnhof mit 25 453, der Görlitzer Bahnhof mit 25 175 und Bahnhof Alexanderplatz mit 22 674. Von der Gesammtzahl 666 657 waren 80 668 Droschken I. Klasse, 197 004 Droschken II. Klasse und 173 346 Gepäckdroschken. Etwa die Hälfte der Droschken war mit Fahrpreisanzeigern versehen. Im Januar 1899 wurden insgesammt 5 653 Bahnhofsdroschken I. Klasse, 12 124 Droschken II. Klasse und 11 889 Gepäckdroschken benutzt, 12 629 Droschken waren mit Fahrpreisanzeiger versehen. Vom Monat April ab steigt die Benutzung von Droschken und fällt erst wieder im November auf die Zahl in den ersten drei Monaten. Die meisten Droschken wurden in den Monaten Juli, August und September benutzt, nämlich im Juli 8 072 Droschken I. Klasse, 22 970 Droschken II. Klasse und 17 882 Gepäckdroschken, im August 9 620 Droschken I. Klasse, 33 112 Droschken II. Klasse und 22 306 Gepäckdroschken und im September 8 107 Droschken I. Klasse, 21 926 Droschken II. Klasse und 19 045 Gepäckdroschken.

— Ausser den in unserer vorigen Nummer veröffentlichten Berichten über die **Kaisersgeburtstagsfeiern der Eisenbahnvereine** in Berlin und Stettin sind uns solche auch aus Münster, Posen, Halle a. Saale, Köln, Elberfeld, Stendal und Meiningen zugegangen. Ueberall nahmen die obersten Beamten der Eisenbahnverwaltung mit allen anderen an der Feier theil, meist auch die Arbeiterschaft, wo es die Grösse der zur Verfügung stehenden Räume gestattete, überall war die Zahl der Festtheilnehmer eine

sehr grosse, die Stimmung eine gehobene. In Münster hielt Eisenbahndirektionspräsident Lüdicke die Festrede, in Posen Regierungsrath Dr. Polenz, in Halle Rechnungsrevisor Radunsky, in Köln Rechnungsrath Kirberg, in Elberfeld Regierungs- und Baurath Scheidtweiler, in Stendal Eisenbahnbauinspektor Tanneberger, in Meiningen Maschineninspektor Martiny. In Stendal, in dem sich ausser einem sehr grossen Betriebsbahnhof eine Hauptwerkstätte befindet, betheiligten sich etwa 800 Beamte und Arbeiter. Auch in Wilhelmsburg bei Hamburg hat der Bau- und Sparverein von Eisenbahnbediensteten eine wohlgelungene Feier mit Festspielen und Ball veranstaltet. Ueberall, wo in Preussen Eisenbahnvereine bestehen, haben diese den Geburtstag des Landesherrn festlich begangen; diese gemeinschaftlichen Feiern tragen zur Förderung vaterländischer Gesinnung und treuen Zusammenhaltens aller Eisenbahnkreise mächtig bei.

— Nach einer an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten gelangten Mittheilung des Auswärtigen Amts hat bei der **Usambarabahn in Deutsch-Ostafrika** die Stelle eines **Werkmeisters** in der Reparaturwerkstätte mangels geeigneter Bewerber bisher **nicht besetzt werden** können. Die königlichen Eisenbahndirektionen haben daher Auftrag erhalten, mit thunlichster Beschleunigung nochmals Ermittelungen nach für die fragliche Stelle geeigneten und bereiten, unverheiratheten Werkmeistern und Werkführern oder hierzu geprüften Bediensteten anzustellen und etwaige Bewerber bis zum 1. Februar namhaft zu machen. Dem Beamten würde neben den üblichen Ausrüstungs- und Reisegeldern freie Wohnung im Schutzgebiet und eine Anfangsbesoldung von jährlich 4700 ℳ, gegebenenfalls auch ein höherer Betrag, gewährt werden.

Bei derselben Eisenbahn ist ferner die Stelle des **Stationsverwalters für Muhesa**, welcher Beamte die Obliegenheiten eines Stationsvorstehers und eines Bahnmeisters gleichzeitig wahrzunehmen hätte, mit einem geeigneten unverheiratheten Bahnmeister oder hierzu geprüften Anwärter zu besetzen. Als Anfangsbesoldung sollen neben den Ausrüstungs- und Reisegeldern 4500 ℳ jährlich gewährt werden.

Auch für diese Stelle sollen die königlichen Eisenbahndirektionen geeignete und bereite Bewerber bis zu dem angegebenen Termin namhaft machen. Den für beide Stellen in Betracht kommenden Bewerbern würde seitens der Verwaltung der erforderliche Urlaub unter Wahrung des Besoldungs- und Anwärterdienstalters bereitwilligst ertheilt werden.

— Aus Godesberg kommt die Trauerkunde, dass dort vor einigen Tagen der **Geheime Regierungsrath a. D. Thomae** verstorben ist, welcher etwa 20 Jahre hindurch einer Reihe von preussischen Eisenbahnverwaltungen als Mitglied angehörte. Er begann seine Eisenbahnlaufbahn als Dezernent für juristische und Grunderwerbsangelegenheiten bei der rheinischen Bahn, war nach deren Verstaatlichung Mitglied der Eisenbahndirektion in Magdeburg, später der Eisenbahndirektion in Elberfeld. Seit einigen Jahren lebte er im Ruhestand. Sein scharfer juristischer Verstand, sein strenger Gerechtigkeitssinn, seine Arbeitskraft und Zuverlässigkeit wurden überall hochgeschätzt. Im persönlichen Verkehr war er von grösster Liebenswürdigkeit und frischem Humor. Sein kerniges Wesen in Verbindung mit echt rheinischem Frohsinn erwarb ihm zahlreiche treue Freunde. Sein Andenken wird allen, die ihn kannten, unvergessen sein!

— **Personalnachrichten.** Dem Eisenbahnbauinspektor Rischboth, seither bei der Eisenbahndirektion in Berlin, ist die Stelle eines Eisenbahnmaschinenbeamten im technischen Eisenbahnbüro des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten verliehen worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Abordnungen von österreichischen Staatsbahnbeamten beim Eisenbahnminister.** Der Eisenbahnminister empfing dieser Tage zwei Abordnungen von Staatsbahnbeamten, welche namens der von ihnen vertretenen Beamtenkreise deren Wünsche und Bestrebungen zum Ausdruck brachten. Die erste Abordnung überreichte dem Minister eine Bittschrift der im Staatsbahndienste stehenden Juristen, welche im allgemeinen die Gleichstellung und gleichmässige Behandlung mit den Technikern der Staatseisenbahnverwaltung anstreben. Die zweite Abordnung überreichte eine von zahlreichen Beamten verschiedener Dienstzweige unterfertigte Denkschrift, welche die Verbesserung einzelner Bestimmungen der Gehaltsregelung zum Gegenstand hat. Der Minister empfing beide Abordnungen in wohlwollendster Weise und sagte die sorgfältige Prüfung der überreichten Denkschriften zu. Der Juristenabordnung bemerkte er, dass die Frage der Gleichstellung der Staatsbahnbeamten mit den eigentlichen Staatsbeamten durch die Gehaltsregelung ihrer Lösung um einen Schritt nähergebracht worden sei, letztere jedoch wegen gewisser, den Staatsbahnbeamten gegenüber den Staatsbeamten zustehenden Sonderbegünstigungen, deren Verlust im Falle ihrer Einziehung schmerzlich empfunden würde (35- statt 40jähriger Dienstdauer zum vollen Ruhegehalt, bessere Vorrückungsfristen, Quartiergelder, Nebenbezüge und Fahrbegünstigungen usw.), nicht zu unterschätzenden Schwierigkeiten begegne. Der zweiten Abordnung erklärte der Minister, er werde sich, wiewohl die Gehaltsregelung immer weitergehende Anforderungen zeitige, in dem seit seinem Amtsantritte unablässig bethätigten Bestreben, die Lage der Staatsbahnbediensteten zu verbessern, nicht beirren lassen. Allerdings seien diesem Bestreben in den schliesslich auch bei den Staatsbahnen nicht ausser Acht zu lassenden finanziellen Rücksichten gewisse Grenzen gezogen; der Minister verwies auf die gewaltige Steigerung des Personalaufwandes infolge der von ihm getroffenen sozialpolitischen und Sicherheitsmaassnahmen, welche Kosten infolge der Gehaltsregelung eine neuerliche Erhöhung um 5000000 Kr. erfahren haben. Hätte man unter Einhaltung dieser Mehrbelastung die sämmtlichen Nebenbezüge unverändert gelassen, so wäre der Betrag der Gehaltsaufbesserung, auf die doch wegen der Anrechnung zum Ruhegehalt der grössere Werth zu legen sei, entsprechend niedriger ausgefallen. Der Minister entliess die Abordnung, nachdem er mit den einzelnen Mitgliedern die vorgebrachten Wünsche eingehend besprochen hatte.

— **Tarifirung von Grubenholz.** Für Grubenholz ist seit längerer Zeit gegenüber dem zum Verschnitt geeigneten, wesentlich höherwerthigen Rundholz eine namhafte Tarifermässigung auf den österreichischen Staatsbahnen in Geltung, deren Gewährung bisher an die Bedingung geknüpft war, dass die betreffende Grube den Empfang des Holzes bescheinigt. Nun hat sich herausgestellt, dass diese Forderung keine wirksame Gewähr gegen eine anderweitige Verwendung dieser Holzgattung war. Es ereignete sich nicht selten, dass namentlich ausländische Gruben, welche zugleich Sägewerke besassen, das betreffende Holz als Grubenholz bezogen, um dasselbe sodann durch ihre Sägen verschneiden zu lassen. Im Hinblicke hierauf und mit Rücksicht auf die diesbezüglich im Staatseisenbahnrathe geäusserten Wünsche sind nun die tarifarischen Begünstigungen für den Bezug von Grubenholz wesentlich eingeschränkt worden. Dadurch wird einerseits dem thatsächlich zum Zwecke der Verwendung in Gruben — wenigstens in inländischen — bezogenen Holze die bisherige Begünstigung gewahrt, während aber andererseits von der österreichischen Sägeindustrie ein durch missbräuchliche Anwendung der erwähnten Begünstigungen geförderter Wettbewerb ferngehalten wird.

— **Vermittelung des Geldverkehres der Staatsbahndirektion in Wien durch die k. k. Postsparkasse.** Die Staatsbahndirektion in Wien bedient sich bei Abwickelung ihres Geldverkehres in umfassender Weise der Vermittelung der k. k. Postsparkasse, welche auch in grossem Maassstabe den Scheckverkehr pflegt. Insbesondere wird zur Zahlungsvermittelung seitens dieser Staatsbahndirektion die Postsparkasse in nachfolgenden Geschäften benutzt, falls es sich um Zahlungen in Noten österreichischer Währung handelt, und zwar: Zur Uebermittelung der bei der Staatsbahndirektion zurückgeforderten Uebergebühren aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehre; zur Verrechnung von Refaktien; zum Ausgleich jener Saldi aus dem Transportverkehr mit kleineren Verkehrsunternehmungen, welche keiner Saldirungsstelle angehören; zur Regelung von Nachnahmen nach Eingang an jene Parteien in Wien, welche solche Nachnahmen durch die Postsparkasse ausbezahlt erhalten wollen und ein derartiges Verlangen stellen; ausserdem geschieht die Notenabfuhr sämmtlicher Stationskassen (ausschliesslich der grossen Wiener Stationskassen) an die nächstgelegenen Postämter mit Erlagschein der Postsparkasse; durch das Postsparkassenamt erfolgt auch die Begleichung des grössten Theiles der auf die Staatsbahndirektion ausgestellten Rechnungen, ferner die Auszahlungen von Ruhegehalt, und zwar sowohl für Parteien in Wien, als auch in der Provinz.

Der Verkehr mit dem Postsparkassenamte hat sich bestens bewährt und die gehegten Erwartungen auf rasche und glatte Erledigung der Kassengeschäfte vollauf gerechtfertigt.

Im Jahre 1898 wurden rund 8000 Stück Schecks über rund 18000000 fl. im Postsparkassenverkehre ausgeschrieben und ist in keinem einzigen Falle ein Anstand zu Tage getreten.

— **Entscheidung, betreffend die Steuerpflicht der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien.** Der österreichische Verwaltungsgerichtshof hat am 26. Januar d. J. über die Beschwerde der Gemeinde Wien und der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien hinsichtlich der Steuerpflichtigkeit der letzteren eine für das österreichische Kleinbahnwesen überaus wichtige grundsätzliche Entscheidung gefällt. Bekanntlich hat das Eisenbahnmini-

sterium mit Erlass vom 24. März 1899 auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes vom 31. Dezember 1894 über Lokal- und Kleinbahnen der Gemeindevertretung Wien die angesuchte Konzession zum Baue und Betriebe eines einheitlichen Netzes von mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahnlinien unter gewissen, gleichzeitig festgesetzten Bedingungen ertheilt. (Der Bau und Betrieb der konzessionirten Eisenbahnlinien soll nach den Konzessionsbedingungen auf Grund eines der Genehmigung der Staatsverwaltung unterliegenden Vertrages der zu errichtenden Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien überlassen werden.) Gegen den erwähnten Erlass bezw. gegen zwei Bestimmungen der Konzessionsbedingungen erhob die Gemeinde Wien und die Firma Siemens & Halske, letztere als Konzessionärin der zu errichtenden Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien, Beschwerde vor dem Verwaltungsgerichtshofe. Die Beschwerde bekämpft den obigen Erlass, insbesondere deshalb, weil die nach Art. V des Gesetzes vom 31. Dezember 1894 den konzessionirten Kleinbahnen bedingungslos zu gewährenden finanziellen Begünstigungen (insbesondere die Befreiung von der Erleichterung der Erwerbs- und Einkommensteuer, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze an deren Stelle eingeführt werden sollte, auf die Dauer von 15 bezw. 25 Jahren) in den Bedingungen auf die Person des Konzessionärs eingeschränkt und nicht objektiv dem Lokalbahnunternehmer, also im gegebenen Falle auch der zu errichtenden Bau- und Betriebsgesellschaft, gewährt wurden, obgleich aus dem Wortlaute dieser, sowie anderer Stellen des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, dann aus ähnlichen Bestimmungen gleichartiger Gesetze und aus dem Streben des Gesetzes über Kleinbahnen, welches die Schaffung solcher Bahnen auf jede mögliche Weise fördern und insbesondere deren Finanzirung erleichtern wolle, zweifellos erhelle, dass das Gesetz thatsächlich in vollkommen objektiver Weise die Lokalbahnunternehmung als solche und nicht etwa lediglich den Konzessionär begünstigen wolle.

Der Verwaltungsgerichtshof hat mit der Eingangs erwähnten Entscheidung die Beschwerde als unbegründet zurückgewiesen und seine Entscheidung im wesentlichen wie folgt begründet:

Die von der Beschwerde versuchte Gegenüberstellung von Unternehmung und Unternehmern ist für den vorliegenden Fall praktisch ohne jeden Werth. Denn da eine von der Person eines Unternehmers vollkommen losgelöste gewerbliche und als solche steuer- und gebührenpflichtige Unternehmung ohne Unternehmer überhaupt nicht gedacht werden und die durch den Artikel V getroffene Steuer- und Gebührenpflicht überhaupt nur an einer physischen oder juristischen Person haften kann, so ist es klar, dass auch die finanziellen Begünstigungen nur einer solchen Person zu gute kommen können. Es könnte daher in Bezug auf gewährte finanzielle Begünstigungen im allgemeinen ein Streit nur in dem Sinne entstehen, ob dieselben nur der bestimmten Person des ersten Unternehmers oder dem jeweiligen Unternehmer eines Gewerbes, einer Unternehmung, insoweit die letztere überhaupt objektiv fassbar erscheint, zuzugestehen seien oder nicht. Dieser Streit kann aber im vorliegenden Falle, wo es sich um ein konzessionirtes Unternehmen und um die Bestimmungen des Gesetzes vom 31. Dezember 1894 handelt, überhaupt nicht entstehen, da die Konzession an der Person haftet, der Konzessionär mit dem Unternehmer identisch sein muss, ein Uebergang der Unternehmung an eine dritte Person nur mit Bewilligung der Staatsverwaltung, welche der Ertheilung einer neuen Konzession an den neuen Unternehmer gleichzuachten ist, erfolgen kann, und da sonach auch dem neuen Konzessionär oder Unternehmer die finanziellen Begünstigungen des Artikels V ohnehin wieder gewährt werden müssen. Der Sinn des Gesetzes vom 31. Dezember 1894 ist demgemäss dahin auszulegen, dass die finanziellen Begünstigungen des Artikels V nur der Person des Konzessionärs einer Kleinbahn, welcher, wie schon oben erwähnt, mit dem Unternehmen identisch sein muss, mit Bezug auf eine bestimmte Kleinbahn einzuräumen sind. Es gehen daher auch in allen Fällen, in welchen die Konzession von dem ursprünglichen Konzessionär mit Bewilligung der Staatsverwaltung an eine dritte Person, allenfalls an eine zu diesem Zwecke zu errichtende Aktiengesellschaft übertragen wird, wo also, wie es in den betreffenden Konzessionsurkunden zu heissen pflegt: „die zu errichtende Aktiengesellschaft in alle Rechte und Pflichten des ursprünglichen Konzessionärs eintritt“, auch die finanziellen Begünstigungen auf den neuen Konzessionär über.

Es fragt sich daher im vorliegenden Falle lediglich, ob die Bau- und Betriebsgesellschaft für sich selbst die in Rede stehende Konzession zu erwerben bestimmt ist bezw. ob diese an die Stelle der ursprünglichen Konzessionärin, das ist die Gemeinde Wien, treten soll. Dies wird von der Beschwerde gar nicht behauptet und ist auch nicht der Fall. Die Gemeinde Wien behält ihre Konzession, sie bleibt Unternehmerin und tritt nur bezüglich der Durchführung des Unternehmens mit der Bau- und Betriebsgesellschaft in ein Vertragsverhältniss, welches nach Ablauf einer bestimmten Zeit oder nach Eintritt gewisser vertragsmässig festgesetzter Voraussetzungen einfach wieder erlischt. Die rechtliche Stellung der Bau- und Betriebsgesellschaft ist keine andere, als die eines mit dem Baue der Bahn zu beauftragenden, vertragsmässig aufgenommenen Baumeisters bezw. eines gegen Entgelt angestellten Betriebsdirektors mit weitgehenden und nicht willkürlich kündbaren Vollmachten, wobei die Ueberlassung der Betriebseinnahmen das Entgelt bildet. Das Unternehmen der Bau- und Betriebsgesellschaft, welche nach dem mit der Gemeinde Wien abzuschliessenden Vertrage den Bau der projektirten Linien, sowie längstens bis zum Jahre 1925 den Betrieb der Bahn auf eigene Rechnung, jedoch gegen Leistung gewisser Abgaben an die Gemeinde, zu übernehmen hat, ist eben ein anderes als das Kleinbahnunternehmen der Gemeinde. Es ist auf die gewerbsmässige Erzielung eines Gewinnes aus den für die Gemeinde Wien vertragsmässig zu leistenden Diensten gerichtet und steht sohin bezüglich der Steuer- und Gebührenverpflichtungen des Unternehmens jedem anderen Unternehmen gleich, welches zwar auch einen Bezug zu der Kleinbahnunternehmung der Gemeinde Wien hat, mit derselben aber nicht identisch ist. Die Staatsverwaltung hat daher mit vollem Rechte die Gewährung der finanziellen Begünstigungen des Artikels V auf die Person des Konzessionärs eingeschränkt.

— Es ist, wie aus Budapest geschrieben wird, in letzter Zeit vielfach angeregt worden, die **Tarifpolitik der ungarischen Staatsbahnen** einer Aenderung in der Richtung zu unterziehen, dass ihr Reinerträgniss gesteigert werde. Namentlich ist auf das Beispiel der preussischen Staatsbahnen verwiesen worden, deren Ueberschüsse sogar den anderen Zweigen der Staatsverwaltung zugute kommen. Der ungarische Handelsminister theilt jedoch diese Auffassung nicht. Seiner Ansicht nach ist die Tarifpolitik eines der wenigen wirksamen Mittel, durch welches die wirthschaftlichen Interessen seitens der Regierung gefördert werden können. Unter den eigenartigen Verhältnissen Ungarns hat die Tarifpolitik der Staatsbahnen einen ganz besonderen Beruf. In Erfüllung dieser Aufgabe kann der finanzielle Gesichtspunkt nur insoweit verfolgt werden, als die Verzinsung des Anlagekapitals sichergestellt werden muss, und dieses Ergebniss wird auch in Zukunft immer angestrebt werden. Im übrigen haben die Staatsbahnen die volkswirthschaftlichen Interessen immer vorwiegend zu berücksichtigen. Es ist jedoch klar, dass das Interesse der Staatsfinanzen, wenn auch auf indirektem Wege, in dieser Weise ebenfalls gefördert wird. Die neuesten Maassnahmen zeigen, dass der Handelsminister an dieser Richtung der Tarifpolitik gegenüber allen Gegenströmungen unverrückbar festhält, und sicherlich wird er bei der bevorstehenden Verhandlung über den Voranschlag der Staatsbahnen die Gelegenheit ergreifen, diese grundsätzliche Auffassung der Verwaltung der Staatsbahnen in eingehender Weise im Abgeordnetenhause darzulegen.

— **Die richtige Benennung der Eisenbahnstationen in den Frachtbriefen** bildet überall, namentlich aber in Ungarn ein wichtiges Interesse sowohl der Verfrachter, als auch der Eisenbahnen, weil eine beträchtliche Anzahl von Gemeinden gleichlautende oder kaum merklich verschiedene Benennungen trägt. Dieser Umstand verursacht leicht Verzögerungen und Verschleppungen in der Abwickelung des Transportgeschäftes, die für den Handelsverkehr um so nachtheiliger sind, als die Eisenbahnverwaltungen den betriebsreglementarischen Bestimmungen gemäss für die Folgen solcher Irrthümer der Parteien nicht verantwortlich sind. Für das Publikum besonders erschwerend ist hierbei auch noch die Thatsache, dass in vielen Fällen die Stationsnamen sowohl von der Schreibweise, als auch von der landesüblichen Benennung der Ortsnamen abweichen. Da nun das Gesetz über die Ortsnamen (G.-A. IV: 1898) u. a. auch die Behebung der erwähnten Unzukömmlichkeiten im Eisenbahnverkehr bezweckt und das vom Direktor des ungarischen statistischen Amtes verfasste neueste Ortsverzeichniss schon mit Rücksicht auf dieses Gesetz zusammengestellt wurde, hielten auch die ungarischen Staatsbahnen es für ihre Pflicht, diesbezüglich Ordnung zu schaffen. Die Direktion benutzte den Anlass der Neuauflage ihres Lokaltarifes und Kilometerzeigers, um eine sorgfältige Prüfung der Stationsbenennungen vorzunehmen und wird in dieser Neuauflage sich bereits den Benennungen des erwähnten Ortsverzeichnisses anpassen. Mit Rücksicht hierauf haben die ungarischen Staatsbahnen auch veranlasst, dass in den neueren Tarifmaassnahmen (so z. B. im Verzeichniss der Tarifbegünstigungen) schon die neuen Stationsbenennungen benutzt werden.

Vereinsausland.

— Beim Bau des **Albulatunnels** (Graubünden) wurden am 29. Januar d. J., Nachmittags, drei Arbeiter durch die unerwartete **Explosion** einiger Dynamitpatronen getödtet; ferner wurde ein Mann schwer, ein anderer leicht verletzt.

— Obgleich der **Simplondurchstich** zu seiner Vollendung noch mehrere Jahre braucht und der Bau der **Lötschbergbahn** noch nicht beschlossen ist, beschäftigt sich die Gotthardbahndirektion doch schon jetzt mit diesen künftigen Alpenbahnen und Wettbewerbslinien. Ihr Mitglied, Direktor Wüest in Luzern, hat in zwei Vorträgen die Aussichten und die gegenseitigen Verhältnisse der drei schweizerischen Alpenbahnen besprochen. Zunächst trat er der allgemeinen Annahme entgegen, die Gotthardbahn sei ein „glänzendes Geschäft". Allerdings habe die Entwickelung der Gotthardbahn alle Erwartungen übertroffen. Bei der Gründung veranschlagte man die dereinst im günstigsten Falle zu erreichende Betriebseinnahme auf 13 000 000 Frcs., aber im Jahre 1899 belief sie sich bereits auf 20 000 000 Frcs. bei 10 000 000 Frcs. Ausgaben. Dennoch beruhe die Meinung von der glänzenden Rente auf einer falschen Auffassung der finanziellen Gebahrung der Bahn. Das in ihr angelegte Kapital betrug Ende 1898 272 500 000 Frcs., wovon aber 119 000 000 Frcs. unverzinsliches Subventionskapital. Zu verzinsen ist blos das Obligationenkapital, und vom Ueberschuss verbleiben den Aktienbesitzern 3 000 000 Frcs. = 6 % des Aktienkapitals. Müsste das Subventionskapital von 119 000 000 Frcs. auch verzinst werden, so blieben nur 2,5 % zu vertheilen. Die Erkenntniss dieser Thatsache, bemerkte Herr Wüest, sollte die Sucht nach neuen Alpendurchbohrungen zurückdrängen. Die Gotthardbahn, so wurde weiter ausgeführt, stehe technisch an der Spitze sämmtlicher Bahnen des Festlandes und sei noch lange nicht an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt. Sollte sie jemals den Verkehr in ihrer gegenwärtigen Anlage und Ausrüstung nicht mehr zu bewältigen vermögen, so genügten geringe Mittel, um die Leistungsfähigkeit höher zu steigern, als dies mit dem Bau einer zweiten einspurigen Alpenbahn möglich sei. Sie brauche die Wettbewerbsbahnen nicht zu fürchten. Auf der Simplonbahn sei einzig die Strecke Paris-Mailand kürzer, und zwar um 37 km. Die sämmtlichen übrigen Entfernungen aber zwischen den Hauptverkehrspunkten sprächen zu Gunsten der Gotthardbahn. Unter allen Umständen bleibe ihr ein gewaltiges Verkehrsgebiet, die Rheinlinien mit dem Eingangsthor Basel, ein Gebiet, das allein schon imstande sei, die Bahn zu nähren und auf der Höhe zu halten. Einer verhängnissvollen Täuschung überlasse man sich in Simplonkreisen bezüglich des aus Genua zu erwartenden Verkehrs. Auch die Gotthardbahn sei hier getäuscht worden. Nicht ihr fehlte es an Leistungsfähigkeit, sondern dem Hafen von Genua, und es erscheine nicht denkbar, dass die Verhältnisse dort in absehbarer Zeit sich bessern werden.*) Die Simplonbahn werde ihr Leben nur fristen können. Der belgisch-englische Verkehr werde nach wie vor durch den Mont-Cenis gehen. Was nun den Lötschberg betreffe, so habe er gar keine Aussicht auf Erfolg. Zwischen Gotthard und Simplon eingekeilt, werde diese Bahn, sollte sie je wirklich zur Ausführung kommen, darauf angewiesen sein, den beiden grossen Linien etwas abzugewinnen; eine eigene grössere Aufgabe sei ihr nicht gestellt. Der volkswirthschaftliche Gewinn, den die Lötschbergbahn für eng begrenzte Landestheile und zwar nur unter gewissen Voraussetzungen bringen könnte, rechtfertige keineswegs den Kapitalaufwand, der erforderlich wäre, um überhaupt eine Bahn im internationalen Verkehr wettbewerbsfähig herzustellen und zu betreiben, die Eidgenossenschaft aber werde sie, obgleich wenig gefährlich, aus Rücksicht auf die beiden künftigen Bundesbahnen Gotthard und Jura-Simplon nicht unterstützen. Von Interesse dürfte auch die Feststellung des Herrn Wüest sein, dass die Mehrzahl der die Gotthardbahn benutzenden Reisenden aus Deutschen bestehe. Die deutschen Reisenden betrugen in der Reisezeit des Jahres 1896 28 000, in der Reisezeit von 1899 40 000. Dieser Zuwachs gelte auch für die deutschen Italienreisenden der Gotthardbahn. Deutschland, ganz besonders das gewerbreiche Rheingebiet, sei durch die grossartige Entwickelung seines Handels und seiner Industrie reich geworden. In Oberitalien gebe es eine deutsche Industrie. Der Reisendenstrom auf der Gotthardbahn beginne schon im Januar, erlange seine grösste Ausdehnung in den Monaten April und Mai, um über den Sommer eine gewisse Ruhe zu finden.

*) Anm. d. Schriftl. Vergl. dagegen den Aufsatz: „Der Kohlenmangel in Oberitalien und der Hafen von Genua" in Nr. 7 S. 96 d. Ztg., wonach für den Ausbau des Bahnhofs und Hafens von Genua ausserordentliche Anstrengungen gemacht werden.

— In der Sitzung des Mailänder Provinzialraths vom 17. Januar d. J wurde über die Frage der **Zugangslinien zum Simplon** verhandelt und daran erinnert, dass die Gelder, die Mailand für das Simplonunternehmen beisteuert, nur unter der Bedingung bewilligt wären, dass sich unter diesen Zugangslinien auch die Linie Arona-Gravellona befinden müsste. Die Nothwendigkeit dieser Linie wurde von verschiedenen Seiten dargelegt und darauf gedrungen, dass die nöthigen Schritte gethan würden, um den baldigen Bau der Linie zu ermöglichen. Man beschloss, dem Ministerium unverzüglich eine diese Angelegenheit behandelnde Denkschrift zu überreichen.

(„Monitore delle Strade Ferrate.")

— Die **italienische Südbahn** unterbreitete der „Voss. Ztg." zufolge der Regierung Vorschläge wegen Ermässigung der Kohlentarife auf der Linie Venedig-Mailand, um hierdurch wettbewerbsfähig gegen die Mittelmeerbahn zu werden, welche nach Meinung der Südbahn den Dienst auf der Linie Genua-Oberitalien durchaus nicht bewältigen könne.

— Ueber die **Bedeutung der Bagdadbahn für Indien** wird der „Münch. Allg. Ztg." aus Kalkutta, 2. Januar, geschrieben:

„Die Ertheilung der Konzession zur Erbauung einer Eisenbahn durch Kleinasien und das Euphratthal an deutsche Unternehmer ist hier in Indien ruhiger aufgenommen worden, als anzunehmen war. Man hätte einmal hören sollen, welch ein Gezeter über die Verletzung der „vitalsten Interessen" Indiens sich erhoben haben würde, wäre die Konzession zu Anfang 1899, statt zu Ende des Jahres ertheilt worden. Es ist gar spasshaft, jetzt die Windungen der anglo-indischen Presse zu beobachten. Eines der Hauptblätter, der „Pioneer", der sich gewöhnlich durch deutsch-fresserische Artikel hervorthut, sagt jetzt mit einer sauer-süssen Miene, in keinen anderen Händen sehen wir den Besitz der Eisenbahn lieber, als in denen der Deutschen, wenn wir selbst die Konzession nicht erlangen konnten. Man muss aber auch verstehen, welche Bedeutung die Vollendung dieser Eisenbahn für Indien haben wird; es wird hierdurch eine so radikale Aenderung aller Verkehrsverhältnisse mit Indien geschaffen, dass diese Neuordnung des Verkehres von und nach Indien wohl den seinerzeit durch die Vollendung des Suezkanals herbeigeführten Umschwung weit übertreffen wird. Man braucht nur einmal an die Beschleunigung des Verkehres zu denken. Bei der heutigen Geschwindigkeit der Dampfer war es unmöglich, die Strecke Brindisi-Bombay in weniger als 12 Tagen zurückzulegen, da die gewichtigsten physikalischen Gründe gegen eine weitere Beschleunigung waren. Nun vergleiche man einmal mit dem bisherigen den neueren Weg nach Indien. Zunächst wird der ganze Transitverkehr statt wie bisher von England durch Frankreich und Italien, durch Deutschland geleitet werden. Ein nicht unerheblicher Gewinn, der Deutschland auf diesem Wege erwachsen wird. Von Bassorah nach Karrachi durch den persischen Golf ist's nur eine kurze Strecke, die bequem in zweimal 24 Stunden wird zurückgelegt werden können. Ueber die Zeit, in welcher die Strecke Konstantinopel-Bassorah durchfahren werden wird, kann ich mich natürlich nicht aussprechen; eines lässt sich aber mit Bestimmtheit voraussetzen, dass, falls der Preis für die Strecke Karrachi-Konstantinopel-London ein halbwegs mässiger ist, der ganze gewaltige Strom von Reisenden, der alljährlich zwischen Indien und Europa hin und her fluthet, die neue Linie benutzen wird. Dies um so mehr, als die Preise der Peninsular and Oriental Steam Navigation Co. für Indien geradezu unverschämt sind; beispielsweise kostet ein Billet I. Klasse von London nach Bombay 40 £, und für nur 5 £ mehr, d. h. für 45 £, kann man von London nach Sydney, d. h. ungefähr die doppelte Entfernung mit der gleichen Linie fahren. Man denke also rechtzeitig daran, eine gute Dampferverbindung zwischen Bassorah und Karrachi einzurichten, und der weitschauende deutsche Geschäftsmann wird wohl daran thun, bereits jetzt in Karrachi Grundbesitz zu erwerben, denn das ist mit Sicherheit vorauszusagen, Karrachi wird nach Vollendung der Euphratthalbahn der erste Handelsplatz für Indien werden."

Wir geben diesen Bericht wieder, da er ein interessantes Stimmungsbild und zweifellos wichtige Fingerzeige für die Richtung enthält, in der die Bedeutung der Bagdadbahn liegt. Die Ansicht, dass ihr Einfluss auf den Verkehr mit Indien den durch den Suezkanal herbeigeführten Umschwung übertreffen wird, halten wir für etwas übertrieben, da es sich bei dem über die Bagdadbahn zu leitenden Transitverkehr jedenfalls nur um Personen und Post und allenfalls hochwerthige Güter handeln kann. Der grosse Güterverkehr wird dem Wasserwege bleiben.

Die Angabe, dass die Strecke von Bassorah nach Karrachi über den persischen Golf nur kurz sei und bequem in 48 Stunden werde zurückgelegt werden können, ist ebenfalls nicht ganz zutreffend. Die Entfernung zwischen beiden Orten beträgt auf dem Wasserwege mindestens 2 100 km oder 1 167 Seemeilen. Von dieser Entfernung entfallen mindestens 100 km auf die Flussfahrt von der Mündung des Schatt el Arab diesen hinauf.

Bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 16,6 Seemeilen = 30 km in der Stunde, wie sie von Dampfern der in Betracht kommenden Art nicht so leicht wird überschritten werden, wird die Seefahrt sonach immerhin mindestens 72 Stunden in Anspruch nehmen. Ueber die Dauer der Landfahrt Konstantinopel (Haidar-Pascha)-Bassorah sind natürlich nur sehr oberflächliche Schätzungen zulässig. Bei einer Länge der Bahn von mindestens 2 200 km und der Annahme einer verhältnissmässig hohen Reisegeschwindigkeit von 50 km würde die Fahrt Konstantinopel-Bassorah rund 48 Stunden in Anspruch nehmen. Die Fahrt London-Konstantinopel dauert jetzt bei Benutzung des Orientexpresszuges 72 Stunden. Sonach würde allerdings Indien von London aus vielleicht in 72 + 48 + 72 = 192 Stunden oder rund 8 Tagen erreicht werden können, was gegen die jetzige Fahrtdauer nach Bombay über Brindisi - Suez - Aden (etwa 15 Tage) eine Ersparniss von etwa einer Woche bedeuten würde. Freilich liegt Bombay von Karrachi immer noch rund 1 000 km auf dem Seewege — auf dem Landwege bedeutend weiter — entfernt, so dass Bombay nicht viel eher als in 9 Tagen von London zu erreichen wäre.

— **Bahnprojekte im Kongostaat.** Die „Belg. Colon." theilt mit, dass der Ingeniör Côte mit vier Hilfsarbeitern nach dem Kongo entsendet worden ist, um die erforderlichen Vorarbeiten auszuführen zur Herstellung einer Eisenbahn, die von dem Gebiete der Seen Tanganyika und Kiwu aus sich an die Linie Stanleyfälle-Redschaf anschliessen soll.

— **Eisenbahnprojekte in Abessinien.** In Brüssel bereitet sich, wie der „Voss. Ztg." geschrieben wird, gegenwärtig ein neues grossartiges afrikanisches Unternehmen vor, das die allgemeine Beachtung verdient. Die Seele aller grossen belgischen Kolonialunternehmungen ist der Oberst Thys, der Generaldirektor der Kongoeisenbahn und Leiter der grossen Kolonialgesellschaften, von seinen Bewunderern der „belgische Cecil Rhodes" genannt. Auf sein Betreiben wurde in Brüssel die „Société belge pour le Développement de l'Industrie et du Commerce dans les Provinces Equatoriales d'Abyssinie" errichtet. Die kongostaatlichen Kreise, alle kolonialen Kreise und Autoritäten, grosse belgische und französische Bankinstitute betheiligten sich an dieser Gründung und zeichneten ein Kapital von 12 000 000 Francs. Der Negus Menelik wollte die Ausnutzung seiner unter dem Aequator liegenden Provinzen in das Werk setzen und der russische Graf von Leontiew, früher russischer Gesandter bei dem Negus, wurde zum Generalgouverneur dieser Provinzen ernannt. Menelik billigte die Errichtung der belgischen Gesellschaft, erkannte sie an, und Graf von Leontiew trat in den Dienst dieser Gesellschaft. Inzwischen hatte Graf von Leontiew mit einer militärischen Expedition einen ersten Forschungszug nach diesen Provinzen unternommen und schöne Elfenbeinmengen über Dschibuti nach Brüssel gesendet. Herr v. Leontiew ist jetzt nach Dschibuti zurückgekehrt, um das ganze Unternehmen ernsthaft in die Wege zu leiten. Der Bahnbau, der den französischen Hafen Dschibuti mit Addis Abeba verbindet und theilweise fertiggestellt ist, soll beschleunigt werden, um von Addis Abeba aus eine Zweigbahn nach dem Süden zu durch die äthiopische Hochebene zu erbauen. Graf Leontiew will eine geordnete Verwaltung in den Gebieten des Rudolfsees einführen und die Entwickelung des Hinterlandes des Hafens Dschibuti betreiben. „Wir wohnen also", so schreibt der diesen kolonialen Kreisen näher stehende „Petit bleu" bemerkenswerth, „dem Entstehen einer zweiten afrikanischen Kolonie bei, die an das — kongostaatliche — Bahr-el-Ghazal grenzt, im Norden mit Dschibuti verbunden ist, im Süden an das Gebiet der afrikanischen Seen stösst und auf diese Weise ausser ihrer Gebietsausnutzung einen Theil des mittelafrikanischen Durchgangsverkehrs nach Abessinien und dem französischen Hafen des Rothen Meeres zu ablenken kann. Das sind die Anfänge des grossartigen, von Menelik erdachten und von Herrn v. Leontiew so meisterhaft eingeleiteten Unternehmens, das in Ostafrika eine Verschiebung des Einflusses herbeiführen kann, unter der Deutschland und England zu leiden haben werden."

— Ueber die **Leistungen der niederländischen Transvaalbahnen** im jetzigen Kriege äussert sich nach den „Berl. N. N." ein Berichterstatter der in Johannesburg herausgegebenen „Südafrikanischen Korrespondenz" vom 8. Dezember 1899 folgendermaassen: „Wenn unsere Eisenbahn unter dem Direktor von Kretzschmar nicht so vorzüglich arbeitete, würden wir schwerlich jetzt hier sein", sagte mir kürzlich ein erfahrener Kommandant. In der That hat unsere Eisenbahn geradezu Erstaunliches in diesen schweren Tagen geleistet. Der Aufmarsch der Truppen an den verschiedenen Grenzen, die Verschiebungen der Kommandos um hunderte von Meilen, die Anfuhr von Artillerie und Munition, die Anlieferung der kolossalen Proviantmassen — alles vollzog sich mit solcher Präzision, Geschwindigkeit und Geräuschlosigkeit, dass unsere Musterbahnen in Europa kaum ähnliches unter normalen Umständen zu leisten vermöchten. Und dabei waren hunderte von Meilen englischer Eisenbahn auf erobertem Boden zu übernehmen und in Stand zu setzen, gesprengte Brücken wieder herzustellen; der Dienst in Feindesland konnte nur mit äusserster Gefahr und unter Ueberwindung grösster Hindernisse ausgeführt werden. Und doch laufen nicht nur in Transvaal, sondern auch in den von uns besetzten Gebietstheilen Natals und der Kapkolonie die zahlreichen Truppen-, Gefangenen-, Hospital-, Munitions-, Proviant-, Personen- und Güterzüge unaufhörlich, regelmässig, ohne dass wir bisher über besondere Unglücksfälle zu klagen hätten. Bei alledem ist das Personal nicht verstärkt, sondern durch die Mobilmachung kolossal geschwächt worden. Ich wünschte, dass ein europäischer Eisenbahnsachverständiger hierher käme, um die kolossale Leistung der Direktion und des Personals der niederländischen Eisenbahn in diesem Kriege öffentlich zu würdigen und anzuerkennen.

— **Die Eisenbahnen im Staate Newyork und der Ausbau des Eriekanals.** Der Gouverneur des Staates Newyork, Rooseveld, hat, seitdem er sein Amt angetreten, unentwegt daran gearbeitet, den Eisenbahnlinien des Staates Schwierigkeiten zu bereiten. Sein erster feindlicher Schritt war bekanntlich die nach ihm benannte Akte, welche den innerhalb des Stadtgebietes befindlichen Grund und Boden der in Newyork mündenden Bahnen noch besonders besteuert. Vor einem Jahre setzte der Genannte einen Ausschuss ein, welcher die Ursachen des Niederganges des Newyorker Handels ergründen sollte. Wie nach den Grundsätzen des Herrn Rooseveld nicht anders erwartet werden konnte, schreibt die „Voss. Ztg.", schiebt dieser Ausschuss die alleinige Schuld auf die Bahnen und klagt insbesondere die Newyork-Centralbahn an, dass sie den nach den Aussenhäfen führenden Linien gestattet habe, billigere Frachten auf Getreide als nach Newyork zu berechnen. Der Ausschuss will nun Gesetzesvorschläge ausarbeiten und der gesetzgebenden Körperschaft des Staates unterbreiten, welche u. a. empfehlen, der Staat möge genügende Gelder zur Verfügung stellen, um den Eriekanal, welcher parallel der Newyork-Centralbahn läuft, zu erweitern und zu verbessern. Er glaubt, dass auf diesem alsdann Getreide und andere schwerwiegende Güter zu weit billigeren Frachtsätzen als denen der Newyork-Centralbahn befördert werden könnten. Präsident Callaway von der Newyork-Centralbahn hat die Ausführungen des Ausschusses in einem eingehenden Schriftstück zu widerlegen versucht. Er bestreitet vor allem, dass Newyork an seinem Handel eingebüsst habe und ferner, dass die Differentialtarife seiner Bahn unbillig seien.

— **Die St. Louis und San Francisco-Eisenbahn** hat der „Voss. Ztg." zufolge die nöthigen Vorbereitungen für den Bau einer Eisenbahnlinie von Sapulpa im Indianergebiet nach Denison im Staate Texas getroffen. Das dafür nöthige Kapital von 3 000 000 D. wird von einigen Trustgesellschaften in St. Louis beschafft.

— Wie aus Wilkesbarre (Pennsylvanien) gemeldet wird, rollte am 26. v. Mts. auf der New-Jersey-Centralbahn **ein Güterzug** infolge Versagens der Bremse die abschüssige Strecke nach Ashley hinab und **stiess dort mit einer Lokomotive zusammen.** Einer der Wagen des Zuges war mit Dynamit beladen, das explodirte. Dadurch wurden fünf Personen getödtet und sieben verletzt, während an Gebäuden und anderem Besitz ein Schaden von etwa 1 500 000 D. angerichtet wurde.

Allgemeines.

— Die vom **Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin** gestellten beiden **Preisaufgaben**: 1. Auf Grund der bisherigen Erfahrungen ist eine wissenschaftliche Darstellung der Grundzüge für die Anordnung von Bahnen mit gemischtem Betriebe auf Reibungsstrecken und Zahnstrecken zu geben, 2. Entwurf einer selbstthätigen Wegeschranke für unbewachte Wegeübergänge, sind bis zum 31. März d. J. einzuliefern. Für die erste Aufgabe sind 2 000 ℳ, für die zweite Aufgabe 500 ℳ als Preise ausgesetzt.

— **Schrankenverschluss.** Laut Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 21. Februar 1898 sollen die Schranken an verkehrsreichen Wegeübergängen derart verschlossen sein, dass die Schranke an der dem Wärter abgewendeten Gleisseite von Unbefugten nicht geöffnet werden kann. Für derartige Schranken hat der Bahnmeister Koether zu Kleinblittersdorf a. d. Saar einen Verschluss angegeben, welcher sich durch seine Einfachheit anderen Verschlüssen gegenüber auszeichnet und sich bisher in sechsmonatlichem Be-

triebe gut bewährt hat. Der Verschluss besteht aus einem unter Federdruck einschnappenden doppelarmigen Klinkenhebel, der, im hohlen Schrankenauffallpfosten liegend, mit seinem daraus hervorragenden Einfallhaken den Schlagbaum festhält. Durch Pedal und Drahtzug gibt der Wärter den Schlagbaum frei. Die Bewegung wird durch einen im Auffallpfosten befindlichen Winkelhebel auf den Klinkenhebel übertragen Das Klinkenende des letzteren ist aufklappbar, indem es einen besonderen Drehpunkt im Klinkenhebel selbst besitzt. Dies hat den Zweck, beim Schliessen des Schlagbaumes nicht die ganze Leitung, sondern nur das unter dem Druck der Feder stehende Klinkenende in Anspruch nehmen zu müssen. Die Leitung bewegt sich nur beim Oeffnen der Schranke.

— **Fahrende elektrische Kraftstationen auf französischen Bahnen.** Auf einer Nebenlinie der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn in Frankreich werden seit einiger Zeit Probefahrten mit einer elektrischen Lokomotive unternommen, welche den erforderlichen Betriebsstrom zwei auf einem besonderen Tender mitgeführten Akkumulatorenbatterien von je 96 Zellen entnimmt. Die dreiachsige Lokomotive besitzt zwei Treibachsen mit unmittelbar darauf montirten Antriebsmotoren. Die Maschine ist in fünf verschiedene Räume eingetheilt; der eine unmittelbar über den Motoren parallel zur Längsachse angeordnete Raum dient dem Maschinenführer und seinem Gehilfen zum Aufenthalt. In dem zweiten, im vorderen Theil der Maschine befindlichen Raum, der in zweckmässiger Weise so niedrig gebaut ist, dass dem Maschinenführer freie Aussicht auf die Strecke verbleibt, ist eine Luftpressmaschine untergebracht, die die zur Bethätigung der Luftbremse und der Signalpfeife erforderliche Pressluft liefert. In zwei weiteren, an der rechten Seite der Maschine angeordneten Räumen befinden sich zwei in Reihe geschaltete Akkumulatorenbatterien von je neun Zellen, die den für die Erregung der Magnetfelder der Motoren und zur Speisung der Glühlampen und des Motors der Luftpressmaschine erforderlichen Strom liefern. Der fünfte Raum enthält einen grossen Wasserrheostaten, durch den die Stromkreise der Motorfelder geöffnet und geschlossen, sowie die Stromstärke regulirt wird; auch die Fahrgeschwindigkeit der Lokomotive wird von hier aus geregelt.

Ueber die Vortheile einer solchen Lokomotive, ebenso über ihre eigentlichen Verwendungszwecke ist noch nichts bekannt gegeben, doch wird man nicht fehlgehen, wenn man annimmt, dass dieselbe mehr den Charakter einer fahrbaren elektrischen Kraftstation haben soll, wie dies mit einer ähnlichen, neuerdings auf der französischen Ostbahn eingeführten Maschinenanordnung der Fall ist. Die auf dieser Bahn in Betrieb genommene Maschine unterscheidet sich von der vorher beschriebenen in der Hauptsache dadurch, dass die zur Fortbewegung des Ganzen erforderliche elektrische Energie nicht einer Akkumulatorenbatterie entnommen, vielmehr durch eine auf dem Rahmenbau aufgestellte und durch einen Petroleummotor angetriebene Dynamomaschine erzeugt und den ebenfalls auf den Achsen des Untergestells angebrachten Elektromotoren zugeführt wird. Die Vorzüge einer derartigen Lokomotive liegen unverkennbar in der äusserst schnellen Indienststellung derselben, denn einige Minuten nach Eingang einer Nachricht über einen eingetretenen Unfall oder eine sofort auszuführende Ausbesserung kann sich die Lokomotive, mit allem Nöthigen versehen, dem Ziele entgegenbewegen, um schliesslich noch bei Ankunft zum Antrieb irgend welcher Hilfsmaschinen oder aber des Nachts oder bei Ausführungen in Tunneln zur Speisung mitgeführter Bogenlampen vortheilhaft Verwendung zu finden.

— **Wesslau Erfinder der elektrischen Lokomotive gestorben.** Mitte Januar d. J. ist der Direktor des am Nonnendamm in Spandau errichteten Kabelwerkes der Aktiengesellschaft Siemens & Halske, Bror Hemming Wesslau, nach kurzer Krankheit gestorben. Der Dahingeschiedene, ein geborener Schwede, gehörte zu den ersten Kapazitäten auf dem Gebiete der Elektrizität. Er ist der erste Erfinder der elektrischen Lokomotive gewesen. Zu gleicher Zeit wie Edison beschäftigte er sich mit diesem Problem, wurde aber mit seiner Lokomotive ein Jahr früher als Edison fertig und ist dem Patentbüro in Washington zufolge als Erfinder der ersten elektrischen Lokomotive der Welt zu betrachten. Wesslau war am 15. Juni 1841 in einem kleinen Ort im südlichen Schweden geboren, verliess 1862 Schweden, dessen Verhältnisse ihm zu klein waren, trat zuerst eine Stellung beim „Vulkan" in Stettin an und erhielt 1876 einen Posten bei Siemens & Halske in Berlin, wo er sich grosses Vertrauen erwarb. Hier war es, wo er den ersten Entwurf seiner elektrischen Lokomotive ausarbeitete. Als die Firma Siemens & Halske ihr Kabelwerk von Berlin nach Charlottenburg verlegte, wurde Wesslau mit Anlegung der Fabrik betraut, und er konstruirte alle zu dem Kabelwerk gehörigen Maschinen. Auch das später auf Spandauer Gebiet errichtete neue Kabelwerk, eines der grössten der Welt, wurde unter Wesslau's Leitung angelegt.

Bücherschau.

— **Eisenbahntelegraphie.** Leitfaden für Eisenbahnbeamte, Freunde der Technik und des Verkehrswesens. Mit besonderer Berücksichtigung der bei den grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen verwendeten Telegraphen-, Fernsprech-, elektrischen Signal- und Blockapparate. Bearbeitet von Eduard Schupp, Telegraphenassistent. Mit 62 Abbildungen. Waldshut, Kommissionsverlag von Alb. Böhler. 1899. Preis 1,60 ℳ.

Unter den zahlreichen Schriften, die über den Gegenstand erschienen sind, zeichnet sich die vorliegende durch knappe, dabei doch gründliche Behandlung des Stoffes aus. Der Verfasser ist nicht in den Fehler gefallen, den Leser immer wieder mit den ersten Anfangsgründen zu ermüden, er geht gleich auf die Sache, die nichtsdestoweniger klar und allgemein verständlich vorgetragen ist. Indem so das Schriftchen den Beamten, welcher die darin behandelten Einrichtungen berufsmässig zu handhaben hat, in deren genaue Kenntniss einweiht, wird es ihn namentlich auch befähigen, bei eintretenden Störungen an deren Abhilfe selbst mitzuwirken.

Im ersten Abschnitt ist gesprochen über die bei der Telegraphie nutzbar gemachten Kräfte, in zwei folgenden Abschnitten über die Leitung und deren Verhältnisse, Messinstrumente und den Blitzapparat. Die weiteren Abschnitte behandeln die Apparate für Telegraphie, die Schaltung, Klingelwerke, Läutewerke, den Siemens & Halske'schen Distanzapparat, weiterhin den Fernsprecher, die Kontrolapparate für Zuggeschwindigkeiten von Hipp und Siemens & Halske und die Blockapparate. Ein Anhang befasst sich mit der Aufsuchung und Beseitigung von Störungen im elektrischen Telegraphen- und Signalbetriebe der grossherzoglich badischen Staatsbahnen.

Das Werkchen kann jedem Eisenbahn- und Telegraphenbeamten bestens empfohlen werden.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Am 5. Februar d. J. wird die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt gewesene Station V. Klasse Obernau auch für den beschränkten Güterdienst — lediglich für Stückgüter bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg — eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Lokalbahn Asch-Rossbach gele-

genen Haltestelle Schönbach ist vom 1. Februar d. J. ab in Schönbach bei Asch abgeändert worden.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 128 vom 24. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Antrag auf Ergänzung des Vereinswagenübereinkommens (Anmerkung zu § 14^{2} g und Anlage IV) (abgesandt am 30. Januar d. J.).

Nr. 142 vom 25. Januar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, mit Ausnahme der dem Unterausschuss angehörigen Verwaltungen, betreffend den Entwurf einheitlicher Bestimmungen über die Abfertigung von Personen und Reisegepäck (abgesandt am 30. Januar d. J.).

Nr. 165 vom 27. Januar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf Auslegung der Bestimmung im § 22, 1 d des Vereinswagenübereinkommens (abgesandt am 30. Januar d. J.).

Nr. 178 vom 27. Januar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, betreffend die Entwürfe gemeinsamer Abfertigungsvorschriften für den Güterverkehr und eines neuen Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 30. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

Wegen Hochwassers war der Verkehr am Elbkai Dresden-Altst. und Dresden-Neust. vom 27. bis 29. Januar d. J. und am Elbkai und Hafen in Riesa vom 27. bis 31. Januar d. J. eingestellt.

Dresden, am 1. Februar 1900. (286)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Infolge Brückenbeschädigung war der Gesammtverkehr zwischen den Stationen Chodaczków wielki und Ostrów-Berezowiea (Strecke Halicz - Tarnopol) vom 14. bis 27. Januar eingestellt.

Wien, am 28. Januar 1900. (287)

3. Güterverkehr.

Deutsch-westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1900 werden für Cellulose-Packpapier von Frantschach-St. Gertraud (Station der k. k. österreichischen Staatsbahnen) nach Bremen, Hamburg B. und Stettin (sowie nach Swinemünde während des Schlusses der Schifffahrt auf dem Haff) zur Ausfuhr aus Deutschland ermässigte Frachtsätze eingeführt, über deren Höhe die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Altona, den 29. Januar 1900. (288)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch-bayerischer Verbandsgütertarif.

Die Entfernungen für Lichtenfels im Nachtrag 2 zum nordwestdeutsch-mitteldeutschen Gütertarif kommen auch für die gleichnamige bayerische Station zur Anwendung, soweit im nordwestdeutsch-bayerischen Gütertarif für Lichtenfels Entfernungen eingestellt sind.

Hannover, den 30. Januar 1900. (289)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Verkehr mit Oesterreich.

In der Zeit vom 6. bis 28. Februar d. J. werden für die direkte Beförderung von Braunkohlensendungen bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief folgende Frachtsätze zur Anwendung gebracht:

Verkehr mit Stationen der k. k. priv. böhmischen Nordbahngesellschaft.

Grottau-Prag (B. N. B.)	86	Heller	für 100 kg
„ -Cakowic	86	„	
„ -Weisswasser	59	„	

Verkehr mit Stationen der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn und der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Grottau-Prag (Oe. N. W. B.)	86	Heller	für 100 kg.
„ -Bad Schlag	34	„	
„ -Gablonz-Brandl	34	„	
„ -Gablonz a. N.	37	„	
„ -Georgenthal - Albrechtsdorf	45	„	
„ -Josefsthal - Maxdorf	47	„	
„ -Maffersdorf l. N.	24	„	
„ -Maffersdorf r. N.	22	„	
„ -Morchenstern	43	„	
„ -Neudorf a. N.	39	„	
„ -Proschwitz	29	„	
„ -Tannwald-Schumburg (R. G. T. E.)	47	„	
„ -Untermorgenstern	46	„	
„ -Wiesenthal a. N.	42	„	

Dresden, den 1. Februar 1900. (290)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-bayerischer Kohlentarif vom 1. Juli 1896.

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1900 gelangen für die Stationen Behringersdorf, Nürnberg Nordbhf. und Nürnberg Nordostbahnhof neue bezw. geänderte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 28. Januar 1900. (291)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Frankfurt a/M. etc. - bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1898.

(Verkehr der Rhein- und Main-Hafenstationen mit Bayern.)

Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1900 gelangt der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen und des Kilometerzeigers, Aufnahme neuer Stationen und Erweiterung der Ausnahmetarife. Insoweit Frachterhöhungen eintreten, behalten die bisherigen, niedrigeren Frachtsätze noch Gültigkeit bis 1. April 1900. Die neuen Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfragen.

München, den 26. Januar 1900. (292)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch - nordwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. kommt zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 14 zur Einführung. Derselbe enthält u. a. Ergänzungen des Kilometerzeigers, Aenderungen und Ergänzungen von Ausnahmetarifen, sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, behalten die bisherigen Sätze noch bis zum 15. März d. J. Gültigkeit.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Hannover, den 27. Januar 1900. (293)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-deutsch-russischer Grenzverkehr.

Am 1. März 1900 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, ferner von Maschinen und Maschinentheilen bei Aufgabe als Frachtgut von Stationen der schweizerischen Nordostbahn und der vereinigten Schweizerbahnen nach Eydtkuhnen transito, Thorn transito und Kattowitz transito zur Ausfuhr nach Russland in Kraft.

Abdrücke des Tarifs können von den Verwaltungen der Endbahnen zum Preise von 0,20 Frcs. oder 0,15 ℳ bezogen werden.

Bromberg, den 28. Januar 1900. (294)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oldenburg - Ostdeutsch - Berlin - Stettiner Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 11. Februar d. J. werden die im Verkehr von Antonienhütte nach Brake in Old., Elsfleth und Nordenham für Zink und zinkische Produkte bestehenden Ausnahmefrachtsätze der Klasse II des Ausnahmetarifs M um 2 bezw. 3 ₰ ermässigt. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigung Antonienhütte, sowie unser Verkehrsbüreau.

Kattowitz, den 26. Januar 1900. (295)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Theil II Heft D. (Gemeinschaftliches Heft.)

Am 1. März 1900 gelangt der IV. Nachtrag zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und der bisherigen Nachträge enthält.

München, den 30. Januar 1900. (296)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.

Mit dem 1. Februar d. J. tritt zum Gütertarif der Nachtrag 2 in Kraft. Er enthält u. a. Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Güternebenstellen Burgstaken und Orth auf der Insel Fehmarn und Kongsmark auf der Insel Röm, Tarifentfernungen für Beldorf und Hausbruch des Direktionsbezirks Altona, anderweite Entfernungen für die Gemeinschaftsstation Buschhof der mecklenb. Friedrich-Wilhelm- und Prignitzer Eisenbahn und Aenderungen der Ausnahmetarife. Der Nachtrag kann durch die betheiligten Dienststellen bezogen werden.

Altona, den 31. Januar 1900. (297)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

1. Am 10. Februar d. J. tritt im Tarifheft Nr. 4 ein neuer Ausnahmetarif 2a für Rohthon und Steingutthon in Ladungen von mindestens 10 000 kg im Verkehr von Halle a/S. nach Hornberg der badischen Staatsbahnen in Kraft. Der Frachtsatz beträgt 1,46 ℳ für 100 kg. Für die Anwendung des Ausnahmetarifs gelten die gleichen Bestimmungen wie für den Artikel Thon im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif).

2. Vom 1. März d. J. ab kommen die in den Tarifheften 1—4 vorgesehenen Zuschlagskilometer (3 km) im Verkehre der Station Freiwaldau, Kreis Sagan, der lausitzer Nebenbahn Rauscha-Freiwaldau mit den Stationen der Main-Neckarbahn, pfälzischen Bahnen, badischen Staatsbahnen, Bregthalbahn und Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen in Fortfall. Im Verkehre der Station Freiwaldau mit den Stationen der Kaiserstuhlbahn sind die im Tarifheft 4 aufgeführten Zuschlagskilometer um 3 km zu ermässigen.

Erfurt, den 25. Januar 1900. (298)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird der Ausnahmetarif 19 unseres Binnengütertarifs für Zucker aller Art von Erstein nach Basel zur Ausfuhr auf den Versand von Erstein nach Alt-Münsterol Grenze mit folgenden Frachtsätzen ausgedehnt:

bei Aufgabe in Wagenladungen
a) von 5 000 kg = 0,62 ℳ } für 100 kg.
b) „ 10 000 „ = 0,37 „ }

Strassburg, den 24. Januar 1900. (299)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Zum 5. Heft des südwestdeutschen Verbands - Gütertarifs (Verkehr Reichsbahn - Baden) kommt am 1. Februar 1900 der Nachtrag X zur Einführung, der u. a. neue Entfernungen und Frachtsätze für die Reichsbahnstationen Aumetz, Bollingen, Gandringen, Langensulzbach, Lembach und Mattstall, sowie für die badischen Stationen Neureuth und Rippberg enthält. Ferner sind darin Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife und besonders im Ausnahmetarif Nr. 4 für Eisen und Stahl neue Frachtsätze für den Verkehr von Algringen, Gandringen und Rombach, sowie für den Verkehr nach Petershausen i. Baden vorgesehen. Der Ausnahmetarif Nr. 7 für Petroleum ist durch neue, durchweg ermässigte Frachtsätze ersetzt und der Ausnahmetarif Nr. 8 für Getreide usw. von Strassburg durch Aufnahme weiterer badischer Empfangsstationen ergänzt worden. Als Ausnahmetarif Nr. 32 kommen für Zucker aller Art von Waghäusel nach Basel (Reichsbahn) und Alt-Münsterol Grenze und als Ausnahmetarif Nr. 47 für Käse von Basel (Reichsbahn) nach Mannheim und Rheinau besonders ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Ebenfalls vom 1. Februar 1900 ab wird für Käse in vollen Wagenladungen von Basel (Reichsbahn) nach Ludwigshafen a/Rh. mit der Bestimmung nach dem Zollauslande ein im Rückvergütungswege gewährter Ausnahmefrachtsatz von 1,29 ℳ für 100 kg eingeführt. In dem Ausnahmetarif Nr. 45 für Schiffsbaueisen des südwestdeutschen Tarifheftes 1 (Pfalz - Reichsbahn) treten zu den Versandstationen der Reichseisenbahnen hinzu: Algringen vom 1. Februar 1900 ab und Gandringen vom Tage der Eröffnung für den Güterverkehr ab.

Strassburg, den 25. Januar 1900. (300)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Nordwestdeutsch-linksrheinischer Güterverkehr (Gruppen IV/VIII).

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird die Station Wilster des Direktionsbezirks Altona als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen nach binnenländischen Werften einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Köln, den 30. Januar 1900. (301)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil III, Heft 3 des Verbandsgütertarifes.)

Der am 1. August 1899 eingeführte Getreide- usw. Frachtsatz zu 4,66 ℳ für 100 kg für Sendungen ab Göding, Station der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, nach Platten, Station der k. Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken, tritt am 1. April 1900 ausser Gültigkeit.

München, den 27. Januar 1900. (302)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Hessisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1900 bezw., soweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. April 1900 gelangt der Nachtrag VII zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zu der Eisenbahnverkehrsordnung und des Kilometerzeigers, Aufnahme neuer Stationen und Erweiterung der Ausnahmetarife. Die neuen Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfragen.

München, den 28. Januar 1900. (303)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Die in den verschiedenen Heften des Tarifs für die Beförderung von lebenden Thieren im belgisch - südwestdeutschen Verkehr vom 1. Mai 1894 erscheinende Station Brüssel (Midi) ist für den Empfang lebender Thiere geschlossen worden.

Strassburg, den 22. Januar 1900. (304)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen einerseits und Stationen der Prinz Heinrichbahn andererseits, Heft 6, ist Nachtrag IV, gültig vom 1. Februar 1900, ausgegeben.

Die Abgabe desselben erfolgt gratis.

Strassburg, den 24. Januar 1900. (305)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Württembergisch südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Auf den 1. Februar d. J. gelangt der Tarif für den Güterverkehr zwischen den Rhein- und Mainhafenstationen Frankfurt a/M., Frankfurt a/M.-Sachsenhausen, Gustavsburg, Kastel, Ludwigshafen a/Rh., Mainz, sowie Mannheim einerseits und den württemberg. Stationen andererseits (4. Heft des württemb.-südwestdeutschen Eisenbahnverbandes) neu zur Ausgabe. Soweit der neue Tarif, welcher zum Preise von 80 ₰ das Stück erhältlich ist, Frachterhöhungen mit sich bringt, gelten dieselben erst ab 1. April 1900.

Stuttgart, den 27. Januar 1900. (306)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Nordwestdeutsch - rechtsrheinischer Güterverkehr.

Am 1. Februar 1900 erscheint zum Tarif vom 1. April 1895 der Nachtrag XXII, enthaltend u. a. Aenderungen der „Besonderen Bestimmungen“ zu §§ 56, 68 und 69 der Verkehrsordnung, Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Beldorf des Direktionsbezirks Altona und Wulsdorf des Direktionsbezirks Hannover, sowie neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 S (Schiffsbaueisen) nach Station Wilster des Direktionsbezirks Altona.

Die Aenderungen der in den Tarif aufgenommenen „Besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung“ sind gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.

Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 29. Januar 1900. (306 a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Wien bezw. Zellerndorf.
Die nach unserer Bekanntmachung vom 27. Dezember 1897 für das Jahr 1898 bestandenen und durch Bekanntmachung vom 11. Januar 1899 für 1899 erneuten niedrigeren Sätze für Kohlen und Koks von den Stationen Zabrze Koksanstalt und Ludwigsglück nach Salzburg und Ischl bleiben unter den bisherigen Bedingungen auch vom 1. Januar 1900 ab bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1900, in Kraft.
Kattowitz, den 26. Januar 1900. (306 b)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlagsverkehr.
Für Eichenholzextrakt treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im a) Kartirungswege, b) Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	Nach Laube bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Kornenburg . . .	a) 119 Centimes
	b) 110 „

Die Frachtsätze verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche ad a) 12 Centimes, ad b) 6 Centimes pro 100 kg beträgt.
Wien, am 29. Januar 1900. (307)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frachtnachlässe für Holzsendungen ab Barcs, Sziszek und Zágráb.
Die in der Bekanntmachung (118) auf Seite 59 der Nummer 4 dieses Blattes vom 13. Januar 1900 unter a) angeführten Frachtnachlässe werden nach Ausserkrafttreten der Frachtsätze des süddeutsch-österr.-ungar. Verbandstarifes Theil IV, Tarifheft Nr. 2 vom 1. Oktober 1887 nicht mehr auf diese, sondern auf die Frachtsätze der Abtheilungen I und II des Abschnittes A des mit Gültigkeit vom 1. Februar 1900 zur Einführung gelangenden neuen einschlägigen Tarifes geleistet.
Wien, am 29. Januar 1900. (308)
K. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Kohlenverkehr Böhmen-Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau.
Aufnahme der Station Maria-Ratschitz A. T. E. in den Tarif.
Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, gelangen für Kohlen mineralische, Koks und Briketts bei Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen unter Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes für den Kohlenverkehr Böhmen-Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau vom 1. November 1891 im Verkehre von der Station
„Maria-Ratschitz A. T. E."
nach den in diesem Ausnahmetarife angeführten Bestimmungsstationen die für „Brüx" gültigen Frachtsätze unter Zuschlag von 08 kr. ö. W. = 1,6 Heller für 100 kg zur Anwendung.
Wien, am 25. Januar 1900. (309)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband.
Zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck vom 20. Dezember 1899 a./1. Januar 1900 n. Stils ist ein I. Nachtrag herausgegeben.
Durch denselben werden mit sofortiger Gültigkeit die Stationen der russischen Südostbahnen: Borissoglebsk, Jelez, Koslow, Woronesh und Zarizyn für den Verkehr nach Berlin in die Tabellen VI A (Wirballen) und IX A (Alexandrowo), ferner die Stationen der Jekaterinen-Bahn: Ekaterinoslaw (Jekaterinoslaw) und Taganrog für den Verkehr nach Dresden Hauptbahnhof oder Neustadt Schl. Bhf. in die Tabelle X A (Sosnowice) aufgenommen.
Ausserdem tritt vom 1. April d. J. ab infolge Berichtigung der Entfernungen für die russischen Strecken eine geringe Erhöhung der für St. Petersburg in den Tabellen IV B und IX A (Alexandrowo) und V B und X A (Sosnowice) aufgeführten Fahrgeld- und Gepäckfrachtsätze ein.
Näheres ist bei den Fahrkartenausgabestellen, dem Auskunftsbüreau und den Auskunftsstellen zu erfahren.
Bromberg, den 1. Februar 1900. (310)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung
des deutsch-russischen Eisenbahnverbandes.

5. Verdingungen.

Die Lieferung von Oberbaumaterialien für den Umbau von 3 km Gleis, bestehend aus Stahlschienen, Kleineisenzeug und Holzschwellen, sowie 4 Weichen soll vergeben werden.
Angebote sind mit bezügl. Aufschriften versehen bis zum 14. Februar 1900, Vormittags 10 Uhr, einzureichen.
Bedingungen können im diesseitigen Zahlmeister-Geschäftszimmer eingesehen bezw. von dort bezogen werden. (311)
Militär-Eisenbahn.

Verdingung von **A.** 6000 Stück Chamottsteine für Feuerschirme zu Lokomotiven, 64400 Stück Chamottmauersteine, 60800 kg Chamottmehl, 16500 kg feuerfesten Thon, **B.** 2500 Tafeln Haarfilz, 6000 m Filzstreifen aus Haarfilz, 350 Tafeln weissem Wollfilz, 1300 kg Schmirgel, 35000 Bogen Glaspapier, 3000 Bogen Sandpapier, 124000 Bogen Schmirgelleinen und 2700 Bogen Pappe in je einem Loose für den Direktionsbezirk Berlin.
Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 21. Februar 1900, Mittags 11½ Uhr für A. und 12 Uhr für B. an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.
Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 0,50 ℳ für A. und 0,50 ℳ für B. in **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden.
Zuschlagsfrist bis 17. März 1900
Berlin, den 30. Januar 1900. (312)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
der Lieferung von **Kupfer und Messing** für das Rechnungsjahr 1900 für die königliche Eisenbahndirektionen **Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W., und zwar: 31550 kg Kupferblech, 121800 kg Kupferplatten für Lokomotivfeuerbuchsen, 70300 kg Stangenkupfer, 2700 kg Kupferdraht, 19390 kg Kupferröhren, 6510 kg Messingblech, 631 kg Messingdraht, 2560 kg Rundmessing.**
Eröffnung der Angebote am Freitag, den 16. Februar 1900, Vormittags 11 Uhr.
Zuschlagsfrist bis 2. März 1900.
Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 60 ₰ **(nicht in Briefmarken)** vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8 A, I Erdgeschoss, Zimmer 12, abgegeben.
Hannover, den 26. Januar 1900. (313)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien für das Etatsjahr 1900.
Gruppe C IX: Kupferblech, Stangenkupfer, Kupferdraht, Kupferröhren, Messingblech und Messingdraht;
Gruppe C X: Zink, Zinkblech, Blei und Hartloth.
Verschlossene, mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis spätestens zum Verdingungstermin am 24. Februar 1900, Vormittags 10½ Uhr, portofrei an uns einzureichen. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 2 des hiesigen Empfangsgebäudes eingesehen, sowie auch gegen Einsendung von 0,50 ℳ für jede Gruppe (in baar, nicht in Briefmarken) von unserem Rechnungsbüreau portopflichtig bezogen werden. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 62 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist für beide Gruppen bis 24. März 1900.
Kattowitz, den 25. Januar 1900. (314)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.
Wir vergeben in öffentlicher Verdingung die Lieferung von:
10000 Stück Gussklötzen, sowie von
10000 „ Schraubenbolzen für Zwangsschieneneinrichtungen;
30000 „ Schienenkloben;
4000 „ Zungenwurzelschrauben und 200 Paar Schotterabschlussbleche für doppelte Kreuzungsweichen.
Bedingungen, Zeichnungen und Angebotsbogen werden von uns auf portofreie Anfrage abgegeben.
Die Angebote sind schriftlich, verschlossen und portofrei mit der Aufschrift „Weichenzubehör" versehen bis:
19. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr,
bei uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung derselben stattfindet.
Zuschlagsfrist bis 20. März d. J.
Karlsruhe, den 29. Januar 1900. (315)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 11 | 7. Februar 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Kann die Leistungsfähigkeit der Morseschreiber gesteigert werden?

Die Leistungsfähigkeit der Morseschreiber ist abhängig von der Gestaltung der Schriftzeichen, zu deren Herstellung sie benutzt werden und würde erhöht werden können, wenn eine Schrift angewendet würde, deren Herstellung weniger Zeit in Anspruch nähme als die einreihige Morseschrift. Eine solche ist die aus zwei Reihen von Strichen und Punkten bestehende Schrift, die nachstehend der Morseschrift gegenüber gestellt ist. Die Länge der Zeichen ist als Vielfaches der Ausdehnung eines Punktes ziffernmässig angegeben (Punktlänge). Die Ausdehnung eines Zwischenraumes ist gleich der eines Punktes gesetzt.

	e	i	t	a	n	s	d	h	m	r	u	b
I. Morseschrift: Punktlänge	1	3	3	5	5	5	7	7	7	7	7	9
II. Zweireihige Schrift: Punktlänge	1	1	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3

	g	f	k	l	v	w	c	o	p
I. Morseschrift: Punktlänge	9	9	9	9	9	9	11	11	11
II. Zweireihige Schrift: Punktlänge	3	3	3	3	3	3	3	3	3

	x	z	ä	ü	q	y	ch
I. Morseschrift: Punktlänge	11	11	11	11	13	13	15
II. Zweireihige Schrift: Punktlänge	3	3	5	5	5	5	5

Ein Schriftsatz von z. B. 215 Buchstaben würde, den Durchmesser eines Punktes der Morseschrift als Einheit gerechnet, die Lücken zwischen den Strichen und Punkten eines Buchstabens gleich 2 statt 1, die Länge der Striche gleich 3 und die Lücken zwischen den Wörtern gleich 3 Punktlängen gerechnet, bei dem einreihigen Morsealphabet etwa 2 100, bei dem zweireihigen Alphabet dagegen nur etwa 1 170 Punktlängen umfassen. Es würde nahezu die Hälfte an Zeit bei Anwendung einer zweireihigen Morseschrift erspart werden.

Zur Herstellung dieser letzteren würden zwei dicht neben

einander stehende Farbrädchen erforderlich sein, die sich durch denselben elektrischen Strom unabhängig von einander bewegen lassen, so dass bald das eine, bald das andere, bald beide zugleich an den die Zeichen empfangenden Papierstreifen geworfen werden. Der Telegraphirende hat also auf mindestens zwei Tasten gleichzeitig zu arbeiten. Der im Folgenden beschriebene und in den Zeichnungen dargestellte Apparat löst die hier gestellte Aufgabe mit Hilfe dreier nebeneinander liegender Tasten, die in besonderer Weise bedient werden.

Drei Elektromagnetapparate *A*, *B* und *C* (Abb. 1) werden derart aneinander gebaut, dass *A* und *B* die beiden Farbrädchen

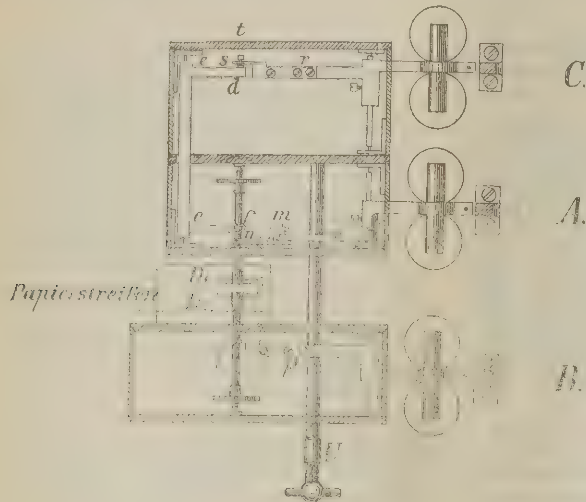


Abb. 1.

D_1 und D_2 und den Papierstreifen, welche in der bekannten Weise durch ein beide Apparate gleichzeitig beeinflussendes Uhrwerk *U* bewegt werden, zwischen sich fassen.

Die Farbrädchen sind gleich gross und ihre Achsen liegen, sobald sie angehoben und an den Papierstreifen gedrückt werden, in einer geraden Linie.

Der Elektromagnetapparat *C*, auf den das Uhrwerk nicht mit einwirkt, ist unmittelbar an *A* angebaut. *A* arbeitet mit Ruhestrom, *B* mit Arbeitsstrom durch Verstärkung des Ruhestromes und *C* ebenfalls mit Arbeitsstrom durch abermalige Verstärkung des Stromes.

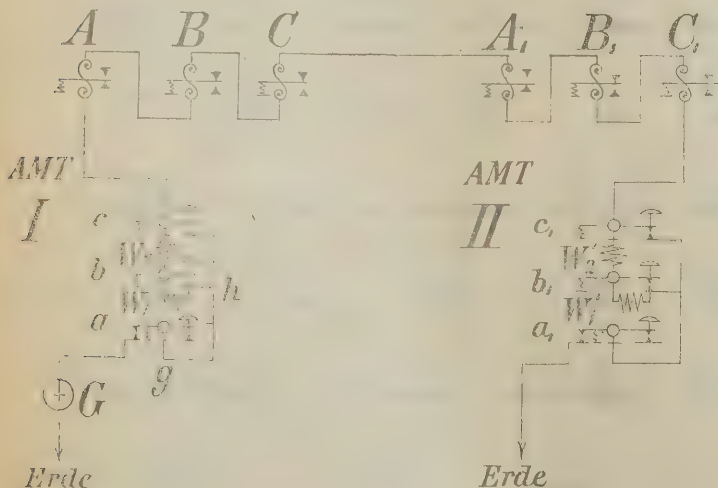


Abb. 2.

Abbildung 2 stellt schematisch den Stromlauf dar und zeigt die Verbindung zweier Endämter.

Der Ruhestrom fliesst von der Batterie *G* des Amtes I durch den Ruhekontakt der Taste *a* nach dem Tastenkörper, über die Schiene *g h* nach der Widerstandsspirale W_1, durch den Körper der Taste *b* und durch die Widerstandsspirale W_2 nach dem Körper der Taste *c*, dann weiter durch die Elektromagnetwindungen *A*, *B* und *C* zur Leitung und zum Amt II. Die Anordnung der Tastenkörper kann nach der Grundrissskizze Abb. 3 ausgebildet werden.

Durch Drücken der Taste *a* wird der Ruhestrom unterbrochen und die Leitung stromlos gemacht. Infolge dessen

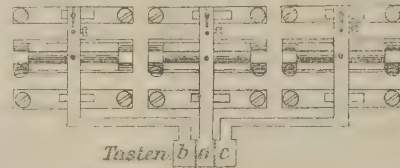


Abb. 3.

wird der Anker in *A* losgelassen und das Farbrädchen D_1 durch das hakenförmige Ende des am Anker sitzenden Hebels *m n* angehoben, während die Anker in *B* und *C* unter dem Einfluss ihrer Abreissfedern in Ruhe bleiben.

Wird Taste *b* gedrückt, so verzweigt sich der Ruhestrom derart, dass derselbe nur zum kleinsten Theil durch die Widerstandsspirale W_1 hindurch geht, dagegen zum grössten Theil den kürzeren Weg über die Telegraphirkontakte und den Körper der Taste *b* zur zweiten Widerstandsspirale W_2 nimmt.

Die Stromstärke wird durch die Ausschaltung des Widerstandes W_1 soweit vergrössert, dass der Elektromagnet in *B* den Zug der Abreissfeder des Ankers überwindet und den Anker an die untere Kontaktschraube legt. Der am Anker sitzende Hebel *p q* hebt alsdann gleichzeitig mittelst seines hakenförmigen Endes *q* die Achse des Farbrädchens D_2 an und drückt letzteres gegen den Papierstreifen, während die Anker in *A* und *C* und demnach auch das Farbrädchen D_1 in Ruhe bleiben.

Wird endlich Taste *c* gedrückt, so verzweigt sich der Ruhestrom in der Weise, dass durch die Widerstandsspiralen W_1 und W_2 nur ein sehr kleiner Theilstrom entsendet wird, der grösste Theil des Stromes dagegen durch die Telegraphirkontakte nach dem mit den Widerstandsspiralen leitend verbundenen Körper der Taste *c* fliesst. Der Strom erhält durch diese Schaltung einen doppelten Zuwachs und bewirkt nun nicht nur das Anziehen des Ankers in *B* und daher das Anheben des Farbrädchens D_2, sondern auch das Anziehen des Ankers in *C*.

Der an letzterem sitzende Hebel *r s* hebt mit seinem hakenförmigen Ende *s* den Zapfen *d t* des Hebels *d e*, der fest an der drehbaren Achse *e e* sitzt, welche sich durch das Anheben des Zapfens *d t* um einen kleinen Winkel dreht und gleichzeitig den mit ihr befestigten Hebel *ef* zwingt, denselben Winkel zu machen.

In dem hakenförmigen Ende *f* des Hebels *e f* ruht aber die Achse des Farbrädchens D_1, welche bei dieser Bewegung des Hebels *e f* angehoben wird, so dass das Rädchen gegen den Papierstreifen drückt.

Da nun unter dem Einfluss des verstärkten Stromes auch der Anker in *B* angezogen wurde, so sind beide Farbrädchen zu gleicher Zeit in Thätigkeit und bleiben so lange gegen den Papierstreifen gepresst, bis Taste *c* wieder losgelassen ist. *A*, *B* und *C* können auch durch Relais ersetzt werden.

Dem Uebelstand, dass die Doppelzeichen von den einfachen mit dem Ohr nicht unterschieden, also das zweireihige Alphabet zum Anruf nicht benutzt werden kann, lässt sich leicht dadurch begegnen, dass mit Hilfe der Tasten *a* oder *b* auch die einreihigen Morsezeichen hergestellt und zum Anruf benutzt werden können. Der Beamte muss dann allerdings zwei Alphabete kennen.

Es ist noch zu erwähnen, dass ein zweireihiges Alphabet auch mit Hilfe von nur zwei Elektromagnetwerken mit Arbeits-

strom hergestellt werden kann, da man ein Rädchen mit dem schwächeren, beide Rädchen mit dem verstärkten Strom zum Schreiben bringen könnte, nicht aber das zweite allein. Die dementsprechende doppelreihige Schrift würde aber etwas längere Zeichen haben und die Zeitersparung beim Telegraphiren würde sich geringer, wenn auch noch immer erheblich herausstellen.

Das Fernschreiben auch über das nächste Amt hinaus nach entfernteren Stationen kann durch Uebertragungseinrichtungen, wie sie bereits in Anwendung sind, ermöglicht werden. M.

Neue Eisenbahnanschlüsse an der russischen Westgrenze.

Der Kriegsminister des Zaren Alexander III., Generaladjutant Wannowski, hatte dem Grundsatze Anerkennung zu verschaffen gewusst, dass Eisenbahnverbindungen zu den Grenzen des Landes nicht hergestellt werden sollten, um einem etwa ins Land einbrechenden Feinde das Vordringen durch gute Eisenbahnen nicht zu erleichtern. Der Einfluss des Ministers war denn auch thatsächlich gross genug, um nach dieser Richtung hin den Ausbau des russischen Eisenbahnnetzes vollständig lahm zu legen.

So ist gekommen, dass selbst zu den Hafenplätzen des eigenen Landes Eisenbahnen nicht gebaut werden durften, ohne Rücksicht darauf, dass Russland ganz besonders arm an Küstengebieten und namentlich an guten Häfen ist.

Erst in neuester Zeit weht in den maassgebenden Kreisen ein anderer Wind, so dass lange ausserhalb des Verkehres stehende Hafenplätze endlich die für ihre kommerzielle Entwickelung ganz unentbehrliche Eisenbahn erhalten haben. Hierher lassen sich zählen die Häfen von Archangelsk am weissen Meere, Pernau und Windau an der Ostsee. Ganz besonders auffallend war das abwehrende Verhalten der russischen Staatsregierung gegenüber einer Eisenbahnverbindung Rigas mit Windau. Wohl wurde es gestattet, von Riga bis Tuckum eine Eisenbahn zu bauen, die Bahn ist bereits im Juni 1877 für den Betrieb eröffnet worden, wobei sie in einem kleinen Landstädtchen ohne jede wirthschaftliche Bedeutung ihren Endpunkt erhielt, aber der Hafenplatz Windau durfte nicht erreicht werden. Obgleich nun der Plan, die Bahn ihrem natürlichen Endpunkte Windau, der nur etwa 60 Werst von Tuckum entfernt war, zuzuführen, seit jeher bestanden hat, obgleich die Riga-Tuckum-Eisenbahngesellschaft beständig darauf hinwies, dass die Bahn ohne den Hafen von Windau und für den Personenverkehr von verhältnissmässig untergeordneter Bedeutung bleibt, dagegen wirthschaftlich von grosser Bedeutung sein kann, wenn der Hafen erreicht wird, obgleich endlich von den verschiedensten Interessentenkreisen darauf hingewiesen wurde, dass Windau der beste, dazu auch einzige eisfreie Hafen an der Ostsee ist, so half doch alles nichts, weil der Kriegsminister die Befürchtung hatte, es seinen etwaigen Feinden zu bequem zu machen.

Der Hafen von Windau musste also ohne Eisenbahn bleiben bis zum Scheiden Wannowski's aus dem Amte. Jetzt, im Herbste 1899, hat der Hafen die ersehnte Eisenbahnverbindung erhalten.

Aehnlich wie den Hafenplätzen ist es auch manchen anderen Grenzpunkten an der westlichen Landesgrenze ergangen. Seit vielen Jahren besteht der Wunsch der ehemaligen Mitauer Eisenbahngesellschaft, die Station Mosheiki (jetzt umbenannt in „Merawjewo“) mit dem Dorfe Kretingen an der preussisch-russischen Grenze zu verbinden. Ferner finden wir auf einer neuen Eisenbahnkarte ein Projekt eingetragen, das die Aufgabe hat, Mitau über Schaulen mit Tilsit zu verbinden. Auch dieses Projekt ist schon sehr alt, denn es lag ja sehr nahe, im Zeitalter der Eisenbahnen einen Schienenweg an Stelle der Chaussee zu bauen und damit die alte, historische Strasse zwischen Berlin und Petersburg wiederherzustellen, auf der die Könige von Preussen und die Kaiser von Russland über Königsberg-Tilsit-Mitau-Riga und Pleskau die verwandten Herrscherhäuser besuchten. Gleichzeitig würde dann auch der kürzeste Weg zwischen Petersburg und dem Westen Europas hergestellt worden sein. Allein — das Bedenken des Kriegsministers war nicht zu beseitigen, der Bau musste unterbleiben. Jetzt plötzlich bringen Petersburger Zeitungen die Nachricht, es habe sich Privatkapital gefunden, das den Bau der vorbezeichneten Bahnen auszuführen bereit sei, auch habe das Konsortium bei der Staatsregierung ein Entgegenkommen gefunden, das der Hoffnung Raum lässt, dass der Bahnbau in absehbarer Zeit verwirklicht werden könnte. Der Wind hat sich offenbar gedreht und weht z. Zt. aus anderer Richtung, denn bisher begnügte sich Russland mit den seit langer Zeit schon bestehenden Eisenbahnverbindungspunkten bei Wirballen (Eydtkuhnen), Grajewo (Prostken), Mlawa (Illowo), Alexandrowo (Ottlotschin) und Sosnowice (Schoppinitz). Aber wenn man nicht so ganz und gar veraltete und unpraktische Gesichtspunkte gelten lassen will, die in ihrer äussersten Konsequenz zur chinesischen Mauer führen, so muss man zugeben, dass fünf Uebergangspunkte für den Eisenbahnverkehr bei einer Grenzentwickelung von etwa 1 000 km und bei lebhaften Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Russland sehr sparsam gesät sind. Namentlich tritt auffallend der Abstand zwischen den beiden Punkten Alexandrowo und Sosnowice entgegen, der rund 400 km beträgt. Während nun jene Projekte an der Nordwestgrenze zur Erreichung der preussischen Landesgrenze bei Kretingen und Tilsit zunächst nur von Privatunternehmungen geplant werden, ohne dass die Staatsregierung neuerdings schon endgültig Stellung zu ihnen genommen hätte, liegen zwei andere Projekte von grosser wirthschaftlicher Bedeutung vor, und zwar sowohl für das durch die Bahnen zu erschliessende Gebiet, als auch für die „handelspolitischen“ Beziehungen zwischen den beiden Nachbarländern. Es handelt sich um eine Bahn von Warschau über Lodz nach Kalisch und eine Bahn von Tschenstochan nach Herby.

Am weitesten gediehen sind die Verhandlungen über den Bau der erstgenannten Bahn, denn für diese liegt bereits die grundsätzliche Entscheidung der Staatsregierung vor, und zwar nicht nur dafür, dass sie überhaupt gebaut werden soll, sondern auch schon dafür, dass sie russische Normalspur erhalten und von der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft, die sich um die Konzession beworben hat, hergestellt werden soll.

Die neue Linie, die in Warschau ihren Anfang nimmt soll die folgende Linienführung erhalten und wird dann folgende Städte und Flecken berühren: Blonie, Sochaczew, Lowicz, Glowno, Strykow, Zgierz, Lodz, Pabianice, Lask, Zdunska, Wola, Sieradz, Blaszki, Opatowek, Kalisch und Skalmierzyce. Lodz wird mit Koluszki durch ein breitspuriges Gleise verbunden an Stelle des gegenwärtig diese beiden Stationen verbindenden schmalspurigen Gleises durch Vermittelung der Lodzer Fabrikbahn.

Die Frage über den Bau einer solchen Verbindungsbahn zwischen der preussischen Grenze bei Skalmierzyce und der Hauptstadt Polens, Warschau, durch eine breitspurige Eisenbahn, sodass ein direkter Verkehr innerhalb der Grenzen Russlands möglich ist, hat schon oft die Organe der Staatsregierung beschäftigt, ohne bisher zu einem gedeihlichen Abschluss gekommen zu sein. Bedingt wird der Bau vor allem durch die eigenartige Lage der Stadt Kalisch, die nur wenige Werst von dem Grenzorte Skalmierzyce entfernt ist, fern vom russischen Eisenbahnnetze und daher in wirthschaftlicher Beziehung, wie

die amtliche „Handels- und Industriezeitung“ ausführt, mehr von Deutschland als von Russland abhängt.

Diese Verhältnisse haben denn auch der örtlichen Verwaltung Anlass gegeben, wiederholt darauf zu drängen, endlich Kalisch an das allgemeine Eisenbahnnetz anzuschliessen. Man sieht hieraus, dass der Anlass zum Bau der Bahn in erster Reihe einer politischen Erwägung entsprungen ist, man will die Beziehungen der Stadt Kalisch zu Russland stärken. Erst in zweiter Reihe legt das amtliche Organ darauf Gewicht, dass auch das Gebiet, das zwischen Kalisch und Lodz belegen ist, und letzteres selbst in wirthschaftlicher Beziehung grosse Vortheile durch den Bahnbau erringen würde.

Es ist ja bekannt, in wie kurzer Zeit das kleine Dörfchen Lodz zu der grossen Handels- und Industriestadt mit einer Einwohnerzahl von über 315 000 herangewachsen ist, und es kann daher erwartet werden, dass auch noch andere kleine Städte, sobald erst die geplante Eisenbahn hergestellt worden ist, sich sehr wesentlich heben werden. Zu solchen Punkten liessen sich etwa die Städte Sserads an der wasserreichen Warthe und Opatowek zählen, woselbst schon gegenwärtig sich eine sehr namhafte industrielle Thätigkeit entwickelt hat, weil die ganze Umgegend von Lodz in vielfacher Beziehung die Entwickelung der Industrie sehr begünstigt. Neben diesen Verhältnissen, die ihren Schwerpunkt in Russland selbst haben und daher schon an und für sich Grund genug sein könnten, den Bau der Bahn zu rechtfertigen, tritt als sehr bedeutsames Moment dann noch die Verbindung mit Deutschland hinzu.

Wenn man sich die Karte ansieht, so gewahrt man bald, in welcher ungünstigen Lage sich Lodz befindet. Der grösste Fabrikort des polnischen Russlands mit einer Industrie, die sich im Wettbewerb mit dem mächtigen Moskau befindet, die ihre gesammten Maschinen und maschinellen Anlagen vom Auslande und besonders von Deutschland bezieht und beziehen muss, die ebenso die Baumwolle für ihre zahlreichen Spinnereien, z. Zt. wenigstens ausschliesslich ausserhalb Russlands kaufen muss, ist auf Eisenbahnverbindungen angewiesen, die nur auf grossen Umwegen zu ihm führen. Dass ein derartiger Zustand sehr drückend nicht nur in Lodz selbst, sondern ebenso von allen an der Industrie in Lodz interessirten Verkäufern und Käufern empfunden wurde, liegt klar zu Tage. Aus diesen Gründen darf denn auch mit Sicherheit erwartet werden, dass in handelspolitischer Beziehung der Bau der Bahn die wichtigsten Folgen haben wird. Schon der Umstand, dass Warschau nächstens auf dem Wege über Skalmierzyce Breslau auf 382 km nahe gerückt werden wird, während die Entfernung bisher über Alexandrowo 535 km und Sosnowice 504 km beträgt, gibt der Bahn eine ausserordentlich hohe Bedeutung. Ebenso tritt die wirthschaftliche Bedeutung deutlich zu Tage, wenn man die zukünftige Entfernung

von Lodz nach Breslau über Skalmierzyce = 262 km
„ „ „ „ „ Wilhelmsbrück = 207 „

der gegenwärtigen

von Breslau über Alexandrowo nach Lodz = 535 km
„ „ „ Sosnowice „ „ = 510 „

gegenübergestellt.

Wilhelmsbrück ist eben angeführt worden, weil verlautet, dass die Absicht bestehe, von einer Zwischenstation der geplanten Bahn, Wieruszow, eine Zweigbahn an die preussische Grenze bei Wilhelmsbrück zu bauen. Das wäre dann der nächste Weg nach Breslau.

Die Bedingung der Staatsregierung, dass die Bahn Warschau-Kalisch-Skalmierzyce russische Normalspur erhalten muss, ist vom Standpunkte der Landesvertheidigung wohl eigentlich selbstverständlich, denn von Warschau aus haben sämmtliche Bahnen, die für den direkten Verkehr eröffnet sind, ein einheitliches Spurmaass, so dass die Bahn von Warschau an die preussische Grenze die Umladung in Warschau unnöthig machen und daher die Bewegungsfreiheit der russischen Streitmacht nicht unwesentlich an diesem Punkte erhöhen wird.

Im Zusammenhange mit dem Vorstehenden steht, wenn man will, noch der weitere Plan zu einer Verbindung eines preussischen Grenzpunktes mit einer bereits vorhandenen Eisenbahnstation. Im Departement für Eisenbahnangelegenheiten ist nämlich, wie die amtliche „Handels- und Industriezeitung“ mittheilt, nicht nur in Erwägung gezogen, sondern bereits in feste Aussicht genommen worden, Tschenstochau, Station der Warschau-Wiener Eisenbahn, mit dem preussischen Grenzorte Herby zu verbinden. Man sieht es tagt!

Die geplante Bahn, so führt das amtliche Blatt aus, hat zunächst eine sehr grosse lokale Bedeutung, denn das Gebiet, das von derselben erschlossen werden würde, ist reich an natürlichen Schätzen, die z. Zt. jedoch nicht gehoben werden können, weil billige und gute Wege fehlen.

Demnächst kommt vor allem Tschenstochau selbst in Betracht, dessen Handel und Industrie sich ausserordentlich lebhaft entwickelt. Noch im Jahre 1893 hatte der Ort 29 600 Einwohner und 34 Fabriken, während Tschenstochau gegenwärtig auf 65 000 Einwohner angewachsen ist und die Zahl der Fabriken bereits 90 beträgt. War Tschenstochau bisher nur ein Mittelpunkt für die Verwaltung des Kreises, so hat es sich gegenwärtig bereits zu einem ganz namhaften Centrum für Handel und Industrie für eine ganze Reihe umliegender Ortschaften emporgearbeitet, wie Porai, Myschkow, Sawirei, Rudischki und andere.

Die amtliche „Handels- und Industriezeitung“ geht in der Beurtheilung der Vorzüge Tschenstochaus so weit, dass sie diesem in vieler Beziehung den Vorzug vor Lodz gibt und der Meinung ist, dass der Ort sich voraussichtlich schneller entwickeln wird, als Lodz das gethan, obgleich letzteres bekanntlich ganz ungewöhnlich schnell zur grossen Industrie emporgewachsen ist.

Wie die Verbindung hergestellt werden wird, ob als elektrische Schmalspurbahn oder sonst wie, steht noch nicht fest, obgleich man wohl nicht gar zu sehr fehl geht, wenn man annimmt, dass die Bahn die Spurweite der anschliessenden Warschau-Wiener Bahn erhalten wird, weil ein jedes andere Spurmaass auf der kurzen Strecke Herby-Tschenstochau dem Verkehre keinen Dienst leisten könnte, es sei denn, dass man die Absicht haben sollte, den Grenzpunkt Herby über Tschenstochau mit einer Station der breitspurigen Iwangorod-Dombrowo-Eisenbahn zu verbinden. Es würde hierdurch die zu bauende Eisenbahnstrecke allerdings wesentlich länger werden, aber es liessen sich dennoch mancherlei Gründe geltend machen, die für einen derartigen grossen Bau sprechen, so namentlich, dass die starke Festung Iwangorod eine zweite, direkte Verbindung zur Landesgrenze erhielte. In wirthschaftlicher Beziehung wäre eine bequeme Verbindung mit dem Süden Russlands hergestellt, die für die weitere gedeihliche Entwickelung der Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Russland von Wichtigkeit werden könnte.

Die Ergebnisse der europäischen Fahrplankonferenz.

Das Protokoll über die europäische Fahrplankonferenz für den Sommerdienst 1900, welche bekanntlich am 6. und 7. Dezember v. J. zu Köln stattfand, ist jetzt den Verwaltungen zugegangen. Obgleich Einzelheiten aus dem Ergebniss der Berathungen schon vielfach von den Tageszeitungen und auch von uns*) insoweit veröffentlicht sind, als wir die Ueberzeugung von der Zuverlässigkeit der Mittheilungen gewinnen konnten, so glauben wir, dass eine Zusammenstellung der wichtigsten Beschlüsse aus der Zahl von 255 Berathungspunkten von Interesse sein wird, obgleich wir ausdrücklich bemerken müssen, dass diese Beschlüsse theils der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörden bedürfen, theils durch spätere Verhandlungen und Entschliessungen abgeändert sein können. Es handelt sich also überall noch nicht um unbedingt Feststehendes. Die wichtigsten Neuerungen sind durch die bevorstehende Weltausstellung in Paris veranlasst. Zwischen Köln und Paris sollen in der Zeit vom Juni bis Oktober d. J. die Nachtschnellzüge nach Bedarf doppelt gefahren werden. Der zweite Zug wird von Köln um 11 Uhr 33 Abends abgehen (1 Stunde 18 Min. später, als der erste), um 8 Uhr 28 Vorm. in Paris ankommen (2 Stunden 13 Min. nach dem ersten Zuge). Abfahrt des neuen Zuges von Paris 9 Uhr 35 Abends (1 Stunde 20 Min. früher als der fahrplanmässige), Ankunft in Köln 8 Uhr 59 Vorm. (16 Min. früher als der andere).

Zwischen Wien und Paris über Süddeutschland sollen folgende Verbesserungen der Verbindungen eintreten: neue Verbindung (ab Wien 9 Uhr 30 Vorm.), ab Salzburg 9 Uhr 40 Abends, ab München 12 Uhr 55 früh, ab Stuttgart 6 Uhr Vorm., ab Karlsruhe 8 Uhr 12 Vorm., ab Strassburg 9 Uhr 52 Vorm., in Paris 6 Uhr Abends.

Verbesserte Verbindung: ab Wien 7 Uhr 45 Vorm., München 7 Uhr 51 Abends, in Paris 1 Uhr 22 Nachm. (statt bisher 8 Uhr 30 Abends), also Abkürzung der Fahrtdauer um etwa 7 Stunden.

Von Paris: 12 Uhr 45 Nachm. (statt bisher 8 Uhr 30 Vorm.), ab Strassburg 10 Uhr 54 Abends, ab München 8 Uhr 15 Vorm., in Wien 6 Uhr 45 Abends (statt bisher 9 Uhr 15 Abends), Abkürzung der Fahrtdauer um gleichfalls 7 Stunden.

Zwischen Wien und Paris über den Arlberg-Zürich-Basel sollen vom 1. Juni bis 30. September d. J. neue Expresszüge gefahren werden, welche regelmässig zwei vierachsige Personenwagen, einen Schlaf- und einen Speisewagen führen werden. Auch Verbesserungen der bestehenden Verbindung über Konstanz sind geplant.

Während der Zeit vom 15. Juni bis 15. Oktober d. J. soll der Expresszug Paris-Karlsbad über Stuttgart täglich gefahren werden.

Zwischen Berlin und Köln soll ein neues Nachtschnellzugpaar über Hannover-Essen mit I. und II. Klasse gefahren werden. Ob sie von Hannover über Stendal nach Berlin Stadtbahn und umgekehrt oder über Braunschweig-Magdeburg nach Berlin Potsdamer Bahnhof verkehren sollen, ist noch nicht entschieden. Abfahrt aus Berlin etwa 9 Uhr 30 oder 10 Uhr Abends, Ankunft in Köln 7 Uhr 08 Vorm.; in umgekehrter Richtung Abfahrt aus Köln etwa 11 Uhr 30 Abends, Ankunft in Berlin 8 Uhr 23 Vorm. (Friedrichstrasse) oder 8 Uhr 55 Vorm. (Potsdamer Bahnhof). Der Fahrplan der bestehenden Schnellzüge wird entsprechend etwas verändert werden.

Zwischen Berlin und Eydtkuhnen über Frankfurt (Oder) Posen-Thorn-Insterburg sollen neue D-Züge nach folgendem Fahrplan gefahren werden: Ab Berlin Friedrichstrasse 9 Uhr 25 Vorm., ab Posen 1 Uhr 50 Nachm., ab Thorn 4 Uhr 02 Nachm., an Eydtkuhnen 10 Uhr 10 Abends, umgekehrt ab Eydtkuhnen 6 Uhr 26 Vorm., ab Thorn 12 Uhr 49, ab Posen 3 Uhr 12, an Berlin 7 Uhr 25 Abends.

Zwischen Berlin und München über Halle-Jena-Saalfeld-Bamberg-Nürnberg wird für den Sommerdienst ein neues Tagesschnellzugpaar eingelegt mit dem Fahrplan ab Berlin 11 Uhr Vorm., München an 10 Uhr 20 Abends, umgekehrt ab München 9 Uhr 35 Vorm., an Berlin 8 Uhr 50 Abends. Die Züge werden als D-Züge nur mit I./II. Klasse gefahren, sollen höchstens 4 D-Wagen I./II. Klasse und einen Gepäckwagen erhalten. Postbeförderung soll ausgeschlossen bleiben, wegen des Speisewagenbetriebs soll ein engerer Wettbewerb ausgeschrieben werden.

Eine von den betheiligten Kreisen langersehnte Schnellzugsverbindung zwischen Hamburg bezw. Bremen-Hannover und München über Elm-Gmünden kommt nun endlich zu Stande. Man wird mit den betreffenden Nachtzügen um 11 Uhr 04 Abends von Hamburg, um 11 Uhr 55 von Bremen abfahren und soll um 9 Uhr 20 Vorm. in Würzburg, um 2 Uhr 55 Nachm. in München ankommen. Von München fährt der Gegenzug etwa um 4 Uhr Nachm. ab, soll in Würzburg um 8 Uhr 22 Abends, in Hannover 3 Uhr 14 früh, in Hamburg 6 Uhr 35, in Bremen 5 Uhr 45 früh sein. Im Anschluss an diese Züge wird auch von Nürnberg nach Passau und zurück ein neuer Schnellzug gefahren werden. Auch nach und von Eger und Karlsbad werden Anschlüsse erreicht werden.

Die Zugverbindungen zwischen München und der Pfalz werden durch Einlegung eines neuen Schnellzugs Bruchsal-Landau-Saarbrücken und umgekehrt verbessert werden. Vom 1. Oktober an sollen in diesen Zügen auch Schlafwagen München-Metz laufen.

Zwischen Frankfurt und Stuttgart werden neue Verbindungen ins Leben treten: ein Frühzug 6 Uhr 25 von Frankfurt, in Stuttgart 10 Uhr 15 Vorm., von dort Nachm. 4 Uhr 20, in Frankfurt 8 Uhr 12 Abends.

Zwischen Berlin-Oderberg-Budapest soll ein neues Luxuszugpaar zur Einführung kommen, über die Fahrzeiten enthält das Protokoll nichts Näheres.

Die Berlin-Kissinger Tagesschnellzüge sollen als D-Züge gefahren und in sie Speisewagen eingestellt werden, sodass der Mittagsaufenthalt in Weimar bezw. Neudietendorf entfallen kann. Fahrplan: von Berlin 10 Uhr 10 Vorm., in Kissingen 6 Uhr 03 Abends, von Kissingen 10 Uhr 55 Vorm., in Berlin 6 Uhr 36 Abends.

Der nur einmal wöchentlich verkehrende Expresszug Wien-Triest (im Anschluss an den täglich verkehrenden Expresszug Ostende-Wien mit Ueberführung von Durchgangswagen vom Wiener Westbahnhof nach dem Südbahnhof) zeigt geringen Verkehr. Er soll daher eingehen und vom 1. Mai 1900 ein Theil des Ostender Expresszuges (insbesondere ein Wagen Calais-Triest) täglich zwischen genannten Bahnhöfen überführt und mit den regelmässigen Nachtschnellzügen von Wien nach Triest und umgekehrt befördert werden.

Zwischen Wien und Triest soll womöglich mit dem 1. Mai ein neues Schnellzugspaar eingelegt werden, von Wien um 7 Uhr Abends, in Triest 7 Uhr früh, von dort Abfahrt nach 6 Uhr Abends, Ankunft in Wien vor 7 Uhr früh. In diesen Zügen soll ein direkter Wagen Berlin-Wien-Triest laufen, der in Wien vom Nordbahnhof nach dem Südbahnhof und umgekehrt überführt wird.

Vielleicht wird durch diese Züge auch eine neue schnelle Verbindung mit Venedig über Monfalkone-Portogruaro herbeigeführt werden.

Zwischen Wien und Budapest über Marchegg wird unter Verbesserung der Lage je ein neuer Schnellzug mit I. und II. Klasse an Stelle des bisher nur I. Klasse führenden Schnellzugpaares gefahren werden.

Wir brauchen nicht noch besonders hervorzuheben, dass auf der Fahrplankonferenz eine grosse Anzahl weiterer Verbesserungen der Verbindungen, namentlich durch besseren Anschluss bestehender Züge zustande gekommen ist und dass überdies der neue Sommerfahrplan eine Reihe von neuen Zugverbindungen bringen wird, über die auf der europäischen Fahrplankonferenz nicht verhandelt ist, die vielmehr durch anderweite besondere Vereinbarungen beschlossen worden sind.

---

*) Vergl. die Mittheilungen in Nr. 96 S. 1555 Jahrg. 1899 und Nr. 8 S. 115 Jahrg. 1900 d. Ztg.

Ergebniss des Heilverfahrens der Pensionskasse für die Arbeiter der preussischen Staatseisenbahnverwaltung.

Im Jahre 1899 wurden bei dem Vorstande der Pensionskasse für die Arbeiter der preussischen Staatseisenbahnverwaltung 641 Anträge auf Einleitung eines Heilverfahrens gestellt, darunter 2 von weiblichen Mitgliedern. Genehmigt wurden 510 Anträge, darunter 2 von weiblichen Mitgliedern. Abgelehnt wurden seitens des Vorstandes 137 Anträge, zumeist weil keine Aussicht auf Wiedererlangung der Erwerbsfähigkeit wenigstens auf einige Jahre vorhanden war. 6 Kranke weigerten sich nachträglich, sich in die Heilanstalt zu begeben oder konnten aus anderen Gründen dem bewilligten Heilverfahren nicht unterzogen werden. Bis zum Jahresschlusse wurde somit ein Heilverfahren durchgeführt für 504 Kranke, darunter 2 weibliche, und zwar 354 männliche Lungenkranke und 150 andere Kranke, darunter 2 weibliche.

Der Kostenaufwand für diese 354 Lungenkranke betrug bei 23 425 Verpflegungstagen 98 497 ℳ, zu denen noch 35 749,27 ℳ für Unterstütung der Familien der Erkrankten hinzutraten. Von den Eisenbahnbetriebskrankenkassen wurden der Arbeiterpensionskasse 40 958,80 ℳ antheilig erstattet. Die verbleibenden Selbstkosten der Pensionskasse für Lungenkranke betrugen demnach 93 287,53 ℳ. Auf einen Lungenkranken entfielen durchschnittlich 66,1 Verpflegungstage zu durchschnittlich 4,20 ℳ Kosten. Die Familienunterstützung betrug durchschnittlich für jeden der 299 verheiratheten Kranken 119,56 ℳ.

Insgesammt betrugen die Verpflegungskosten einschliesslich der Familienunterstützung für einen Kranken	379,23 ℳ
die Krankenkassen erstatteten durchschnittlich	115,70 „
die verbleibenden Selbstkosten bezifferten sich daher durchschnittlich auf	263,53 ℳ

Der Kostenaufwand für die mit anderen Krankheiten als Lungentuberkulose behafteten 148 männlichen Kranken betrug bei 6 118 Verpflegungstagen 23 896,92 ℳ, zu denen noch 11 161,07 ℳ für Unterstützung der Familien traten. Von den Krankenkassen wurden der Pensionskasse für diese Kranken 9 874,93 ℳ antheilig erstattet. Die verbleibenden Selbstkosten betrugen demnach 25 183,06 ℳ. Auf einen Kranken entfielen demnach durchschnittlich 41,3 Verpflegungstage zu durchschnittlich 3,91 ℳ Kosten. Die Familienunterstützung betrug durchschnittlich für einen der 138 verheiratheten Kranken 80,87 ℳ.

Die Verpflegungskosten einschliesslich Familienunterstützung bezifferten sich somit für einen Kranken durchschnittlich auf	236,88 ℳ
die Krankenkasse erstattete durchschnittlich	66,72 „
die verbleibenden Selbstkosten betrugen somit durchschnittlich	170,16 ℳ

Von den 354 Lungenkranken wurden 303 = 85,59 % als geheilt oder gebessert und arbeitsfähig entlassen. Von diesen 303 als geheilt oder gebessert Entlassenen wurden noch im Jahre 1899 3 Personen dauernd erwerbsunfähig, sodass bis Ende des Jahres 1899 nunmehr nur noch 300 Personen = 84,74 % erwerbsfähig waren.

Von den 148 nicht wegen Lungentuberkulose untergebrachten Personen wurden 133 Personen = 89,86 % als geheilt oder gebessert und arbeitsfähig entlassen. Im Laufe des Jahres 1899 wurden von den vorstehenden 133 Personen noch 4 dauernd erwerbsunfähig, sodass sich die Zahl der geheilten oder gebesserten am Ende des Jahres 1899 nur noch auf 129 Personen = 87,16 % belief.

Von den im Jahre 1897 und 1898 mit Erfolg behandelten Lungenkranken sind inzwischen 11 dauernd erwerbsunfähig geworden und 25 gestorben. Von den in denselben Jahren mit anderen Krankheiten als Lungentuberkulose behafteten und mit Erfolg behandelten Personen sind noch 7 Personen dauernd erwerbsunfähig geworden und 3 gestorben. Die Zahl der im Jahre 1898 in Heilanstalten behandelten, zur Zeit noch erwerbsfähigen Personen, welche lungenkrank waren, beträgt nur noch 137 Personen = 63,13 %. Die Zahl der mit anderen Krankheiten als Lungentuberkulose behafteten Personen, welche 1898 einem Heilverfahren unterzogen wurden und zur Zeit noch arbeitsfähig sind, beträgt nur noch 78 Personen = 71,56 %.

Nachrichten.

Deutschland.

— In der **Budgetkommission des Deutschen Reichstages** ist in diesen Tagen der **Etat der Reichseisenbahnen** in Elsass-Lothringen durchberathen und es sind bei dieser Gelegenheit eine Anzahl wichtiger und interessanter Eisenbahnfragen gestreift worden.

Auf die Anfrage, ob aus Anlass der Pariser Weltausstellung in Verbindung mit der französischen Ostbahn Verkehrserleichterungen gewährt werden würden, erklärte Staatsminister v. Thielen, der bekanntlich auch Chef des Reichsamtes für die Verwaltung der Reichsbahnen ist, dass die deutschen Eisenbahnen wohl gerüstet seien, den infolge der Ausstellung zu erwartenden steigenden Verkehr zu bewältigen. Mit den benachbarten Verwaltungen seien darüber Vereinbarungen getroffen. Eine Fahrpreisermässigung werde aber nicht eintreten, um so weniger, als auch die französischen Bahnen keine Ermässigungen bewilligen.

In Bezug auf die schwebende Personentarifreform wurden die verschiedenartigsten Wünsche laut. Ueber den Stand der ganzen Angelegenheit erklärte Minister v. Thielen, dass die geplante Vereinfachung der Beförderungsformen und Bedingungen auf Schwierigkeiten bei den süddeutschen Bahnen stosse, die sich vielfach gegen die Einführung der IV. Klasse sperren. Ein Abschluss der Verhandlungen sei zur Zeit nicht möglich. Bei Prüfung der Frage einer etwaigen Herabsetzung der Tarife sei die Vertheuerung aller Materialien in Betracht zu ziehen. Schon deshalb sei eine Ermässigung sehr schwierig.

Auf den von einer Seite ausgesprochenen Wunsch nach Einführung von Nothausgängen bei den sogen. D-Wagen im Interesse der Sicherheit der Reisenden bezeichnete der Herr Minister diese Einführung aus technischen Gründen als unthunlich. (Bekanntlich würden diese Thüren an den Langseiten beim Aufschlagen über die vorgeschriebene Umgrenzung des lichten Raumes hinausragen und so fortgesetzte schwere Gefährdungen herbeiführen.) Die Herbeiführung einer besseren Beleuchtung und gleichmässigeren Heizung der D-Wagen werde angestrebt. Die Mittheilung des Abg. Graf Oriola, dass die vorzüglichen deutschen Eisenbahnwagen in Italien schlecht behandelt würden, ja dass es vorgekommen sei, dass solche von italienischen Eisenbahnbeamten zu Kneipgelagen benutzt worden seien, wurde vom Herrn Minister mit dem Bemerken bestätigt, dass wegen Abstellung dieser Missstände schon Schritte gethan seien.

Auf dem Gebiete des Gütertarifwesens wurde die Beschwerde vorgebracht, dass zu Gunsten der Kohlenausfuhr nach Italien, der Schweiz und Frankreich bei den Reichsbahnen Ausnahmetarife bestünden, welche die Kohlennoth und -Theuerung des Inlandes steigerten. Das Bestehen dieser namentlich im Interesse des Strassburger Umschlagverkehres eingeführten Tarife wurde vom Herrn Minister zugegeben und die Schwierigkeit ihrer Aufhebung im jetzigen Zeitpunkt betont. Auf Antrag des Abg. Müller-Fulda beschloss die Budgetkommission mit 19 gegen die eine Stimme des Strassburger Abgeordneten eine Resolution wegen Aufhebung dieser Tarife.

Auf eine Anfrage, ob nicht die Kohlenstaubfeuerung, die 25 % Kohlenersparniss und völlige Rauchverbrennung bringen solle, auch bei den Reichseisenbahnen zur Einführung gelangen könne, um die lästige Rauchentwickelung zu vermeiden, gab der Regierungskommissar die Erklärung ab, dass man die Absicht habe, nach den Erfahrungen diese Form der Feuerung der Lokomotiven in grösserem Umfange einzuführen, und dass man davon günstige Ergebnisse erhoffe.

— Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die königliche Eisenbahndirektion in Berlin ermächtigt, mit der Centrale für Spiritusverwerthung, G. m. b. H., in Berlin C. einen Vertrag

über **Lieferung des gesammten Bedarfs an denaturirtem Spiritus für den Bezirk der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft** für die Zeit vom Inkrafttreten des Vertrages bis zum 1. Oktober 1900 abzuschliessen. Die voraussichtlich erforderliche Gesammtmenge wird zu 450 000 l angenommen. Der Preis für 100 l Raum richtet sich nach dem Anlieferungsmagazin und beträgt frei Berlin 25,40 ℳ für 95 % Spiritus.

— Die Stadt **Dortmund** erhielt laut „Kux.-Ztg." die staatliche Genehmigung zur Errichtung einer **Vollbahn von ihrem Hafen nach Aplerbeck.** Die in Eving, Derne, Horde, Aplerbeck gelegenen industriellen Werke erhalten Anschluss.

— Die Generalversammlung der **Eisenberg - Crossener Eisenbahngesellschaft** genehmigte den Verkauf der Bahn an den preussischen Staat für 480 000 ℳ.

— Der Aktiengesellschaft Siemens & Halske in Berlin wurde die Konzession zum Bau und zum Betrieb einer dem Personen- und Güterverkehr dienenden **elektrischen Strassenbahn in Hof** ertheilt.

— Zu dem in Nr. 9 S. 130 d. Ztg. erwähnten **Vortrag des Freiherrn von Wöllwarth** im Handelsverein zu Heilbronn fügen wir noch folgendes hinzu: Der Redner bemerkte in Bezug auf seine frühere, von uns in Nr. 91 S. 1479 Jahrg. 1899 mitgetheilte Stuttgarter Rede, die Frage des **Anschlusses Württembergs an die preussisch - hessische Betriebsgemeinschaft** sei nicht, wie ihm in Berichten über die Stuttgarter Versammlung in den Mund gelegt worden sei, eine rein wirthschaftliche, sie habe auch eine politische, nationale Bedeutung. Es sei in einer Zeitung geschrieben worden, er habe im Fall des Anschlusses an die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft einen Gewinn von 22 000 000 ℳ herausgerechnet. Dies sei nicht richtig; er habe damals ausgeführt, für Hessen habe sich aus der Gemeinschaft mit Preussen ein Gewinn von 11 000 000 ℳ ergeben und dann beigefügt, gleiche Verhältnisse vorausgesetzt, würde dies für Württemberg einen Gewinn von 22 000 000 ℳ ergeben, die Verhältnisse seien aber nicht die gleichen und es lasse sich der für Württemberg in Aussicht zu nehmende Gewinn auch nicht annähernd feststellen; so viel aber sei sicher, dass es sich um einen Gewinn von Millionen handeln würde; allein all dies sei Nebensache, die Hauptsache wäre der wirthschaftliche Gewinn. Es sei ihm ferner zum Vorwurfe gemacht worden, dass er die Frage des Anschlusses an die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft gerade jetzt, wo die württembergischen Eisenbahnen besser rentiren, aufwerfe. Dem gegenüber wies er darauf hin, dass eine bessere Rente für Württemberg zu besseren Bedingungen des Anschlusses führen werde.

Ueber den weiteren Verlauf der Rede und der Versammlung haben wir, wie bemerkt, bereits in Nr. 9 berichtet.

— Wie wir der Zeitschrift „Handel und Gewerbe" entnehmen, ist dem Präsidium des deutschen Handelstages von der grossherzoglichen Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen in Bezug auf die **Stückgutbeförderung nach England und innerhalb Deutschlands** ein Schreiben folgenden Inhalts zugegangen: Der Güterversand der Textilindustrie aus Baden nach England und aussereuropäischen Ländern finde fast ausschliesslich in Sammelladungen einzelner Speditionsfirmen, theils auf dem Eisenbahnweg über Antwerpen, theils ab Mannheim mittelst der Rheinschifffahrt über Rotterdam statt. Für diesen Verkehr seien Bemängelungen der Höhe der Frachtsätze bis jetzt nicht zur Kenntniss gekommen, sondern nur Wünsche wegen einer rascheren Beförderung der Sammelwagen. — Hinsichtlich der Stückgutbeförderung im Verkehr innerhalb Deutschlands sei eine Beschleunigung als wünschenswerth anerkannt und auch wohl erreichbar. In dieser Richtung schwebten zur Zeit zwischen den deutschen Eisenbahnen Verhandlungen wegen Einführung einheitlicher Vorschriften über die Verladung und Beförderung der Stückgüter, die eine Abfertigung geschlossener Stückgutladungen auf thunlichst weit entfernte Umladestationen und eine Verminderung der Umladungen auf den Uebergangsstationen bezwecken. Im Zusammenhang damit sei die Einrichtung durchgehender Güterzüge innerhalb der grösseren Verkehrsverbände angebahnt. Bei befriedigendem Abschluss der Verhandlungen stehe zu erhoffen, dass durch die Aenderungen im Stückgutverladegeschäft und durch die Beschleunigung der Güterzugbeförderung die angeregte Verbesserung erreicht werden wird.

— **Eisenbahnbauten in Sachsen.** Die erste sächsische Kammer bewilligte am 1. d. Mts. für Bahnhofs-Um- und Erweiterungsbauten und Gleisverlegungen 2 216 400 ℳ. In der zweiten Kammer wurden bewilligt 5 529 000 ℳ für Vermehrung der Lokomotiven und Tender (4 950 000 ℳ für 90 Vollspurlokomotiven, 360 000 ℳ für 40 Vollspurtender, 219 000 ℳ für 6 Schmalspurlokomotiven), 12 632 500 ℳ für Vermehrung der Personen- und Güterwagen für Voll- und Schmalspurbahnen (11 870 000 ℳ für 1 945 vollspurige und 762 500 ℳ für 190 schmalspurige Personen- und Güterwagen), 1 400 000 ℳ für Einrichtungen zur Erfüllung der reichsgesetzlichen Sicherungsvorschriften, sowie 1 906 000 ℳ für Bahnhofsumbauten und Gleisvermehrungen.

— Weitere **Festberichte** sind uns ferner zugegangen über **Kaisersgeburtstagsfeiern der Eisenbahnvereine** in Mainz, Darmstadt, Barmen, Magdeburg, Frankfurt a. Main und des Eisenbahngesangvereins in Königsberg i. Pr. Die Eisenbahnvereine in Mainz und Darmstadt sind neu gegründet. Die jetzige Feier war ihre erste Veranstaltung. In Mainz, wo der Präsident Breitenbach die Festrede hielt, waren 1 500, in Darmstadt 2 000 Theilnehmer versammelt. Ebenso gross war die Betheiligung in Magdeburg. Auch in Frankfurt a. Main und Barmen überstieg die Theilnehmerzahl 1 000. Die Festrede in Frankfurt wurde vom Präsidenten Thomé, in Magdeburg vom Präsidenten Taeger, in Königsberg von dem Vorsitzenden des Vereins, Ober-Regierungsrath Schulze - Nickel, in Darmstadt vom Eisenbahnbauinspektor Stieler gehalten.

— **Der Verein deutscher Lokomotivführer** hat dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten, Herrn von Thielen, aus Anlass seiner Erhebung in den Adelsstand eine von der Firma Peter Geh zu Berlin künstlerisch ausgeführte Glückwunschadresse überreichen lassen. Der Minister war durch die Aufmerksamkeit sichtlich überrascht und betonte, dass es ihn freue, dass gerade die Lokomotivführer es wären, welche ihm eine so freudige Ueberraschung bereiten. Von je her bringe er dem Stande der Lokomotivführer ein besonderes Interesse entgegen, den Männern, welche mit einer wahren Selbstverleugnung ihr Leben in ihrem schweren und verantwortungsreichen Berufe einsetzen. Mit nochmaligen Worten des Dankes, der Versicherung seines steten Wohlwollens für den Lokomotivführerstand und den besten Wünschen für das fernere Gedeihen des Vereins deutscher Lokomotivführer wurde die Abordnung entlassen. Die Herren wurden dann noch von dem Unterstaatssekretär Excellenz Fleck empfangen, welcher seine Anerkennung darüber aussprach, dass der Verein den höchsten Verwaltungschef derart geehrt habe.

— Unter der Firma **Deutsche Waggon-Leihanstalt in Berlin** ist eine Aktiengesellschaft errichtet, die den Kauf und Verkauf, die Erzeugung, sowie das Miethen und Vermiethen von Eisenbahnbedarfsgegenständen bezweckt, namentlich von Fuhrbedarfsmitteln, Lokomobilen, Tendern, Motorwagen, Eisenbahn- und Strassenbahnwagen. Ferner beabsichtigt die Gesellschaft die Verwerthung motorischer Kräfte jeglicher Art, auch die Einrichtung und Ausrüstung von Kleinbahnen. Das Grundkapital beträgt 3 000 000 ℳ.

Oesterreich-Ungarn.

— In Bezug auf die technische **Anordnung und Sicherung der Abzweigungen von Industriegleisen**, welche nur für die Zu- und Abstellung von Wagen dienen und nicht von ganzen Zügen befahren werden, hat das Eisenbahnministerium mit Erlass vom 17. Januar d. J. nachfolgende grundsätzliche Bestimmungen getroffen:

1. Industriegleise, welche von Stationen ausgehen, sollen grundsätzlich von den Nebengleisen abzweigen. Die Einbindung von Industriegleisen in das Hauptgleise zwischen der Einfahrtsweiche und dem Distanzsignale ist thunlichst zu vermeiden. 2. Auf zweigleisigen Strecken sind Industriegleise stets so anzulegen, dass die Weichen von den Zügen nach der Spitze befahren werden und die Durchschneidung des zweiten Hauptgleises vermieden wird. 3. Ablenkgleise (Ablenkweichen) sollen mindestens dann angeordnet werden, wenn ein sicheres Anhalten abrollender Wagen wegen des Gefälles oder der Länge des Industriegleises durch andere Mittel (Gleissperrbäume usw.) nicht mit voller Sicherheit erreicht werden kann. 4. Sofern keine Ablenkweiche eingelegt ist, ist in der Nähe der Sicherheitsgrenze des Abzweigewechsels ein Gleissperrbaum anzuordnen, durch welchen das Industriegleise vom Hauptgleise abgesperrt werden kann. 5. Auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe sind in der durch die Signalordnung festgesetzten Entfernung von der Abzweigung feststehende optische Signale (Arm- oder Scheibensignale) aufzustellen, durch welche die an der Abzweigung haltenden Züge gedeckt werden. Auf eingleisigen Bahnen hat die Deckung nach beiden Fahrtrichtungen

auf zweigleisigen hingegen nur nach der einen Fahrtrichtung zu erfolgen. Wenn die Abzweigung in der Nähe der Grenze eines Streckenabschnittes für das Fahren in Raumdistanz zu liegen kommt, so ist, um eine Häufung von Signalen zu vermeiden, das Raumabschlusssignal der einen Fahrtrichtung zugleich zur Deckung der Abzweigung zu verwenden. Der Abzweigewechsel, sowie der Ablenkwechsel bezw. der Gleissperrbaum sind mit den Signalen in solche Abhängigkeit zu bringen, dass die letzteren nur dann auf „Freie Fahrt" gestellt werden können, wenn der Abzweigewechsel für die Fahrt auf dem Hauptgleise und der Ablenkwechsel vom Hauptgleise abweisend stehen, bezw. der Gleissperrbaum quer über das Gleise gelegt ist. In dieser Lage müssen die Weichen bezw. der Gleissperrbaum so lange verschlossen bleiben, bis die Signale „Verbot der Fahrt" zeigen. 6. Auf Nebeneisenbahnen kann bei einfacheren Betriebsverhältnissen mit fallweiser Genehmigung des Eisenbahnministeriums von der Anordnung der unter Punkt 5 festgesetzten Sicherungseinrichtungen abgesehen werden, und sind dann die im Punkt 7 für Lokalbahnen bestimmten Einrichtungen anzuwenden. 7. Auf Lokalbahnen ist an dem Abzweigewechsel und an dem Ablenkwechsel je eine verlässliche Wechselsperre anzubringen bezw. der Gleissperrbaum mit einem Sperrschlosse zu versehen. Die Wechselsperren und das Sperrschloss des Gleissperrbaumes müssen derart eingerichtet sein, dass deren Schlüssel nur dann aus dem Schlosse entfernt werden können, wenn der Abzweigewechsel für die Fahrt auf dem Hauptgleise, der Ablenkwechsel vom Hauptgleise abweisend stehen bezw. der Gleissperrbaum quer über das Gleise gelegt und in dieser Lage verschlossen ist. 8. Bei Industriegleisen, welche auf eingleisiger Strecke ausnahmsweise zwischen der Einfahrtsweiche und dem Distanzsignale einer Station in das Hauptgleise einmünden, ist zur Deckung der Abzweigung nach der einen Richtung das Distanzsignal zu verwenden und nach der anderen Richtung ein Ausfahrtsignal aufzustellen, und sind beide Signale mit der Abzweigungsweiche nach den Bestimmungen des Punktes 5 in Abhängigkeit zu bringen. Auf zweigleisigen Strecken ist, je nachdem die Abzweigung im Einfahrts- oder im Ausfahrtsgleise liegt, entweder das Distanzsignal oder das Ausfahrtsignal zur Deckung zu verwenden. Sofern die Abzweigung durch das Ausfahrtsignal nicht auf die genügende Entfernung gedeckt werden könnte, ist in Stationen, welche von Zügen ohne Aufenthalt durchfahren werden, entweder an Stelle des Ausfahrtsignales das Einfahrtsignal der anderen Stationsseite mit der Abzweigung zu vereinigen oder in anderer geeigneter Weise für die Sicherung der Züge zu sorgen. 9. Ladegleise, welche nicht unter ständiger Aufsicht eines verantwortlichen, zur selbständigen Ausübung des Verkehrsdienstes ermächtigten Organes stehen, sind ebenfalls wie Industriegleise zu behandeln. 10. Industriegleise, welche von ganzen Zügen befahren werden, auf denen daher ein regelrechter Zugverkehr abgewickelt wird, sind wie Bahnabzweigungen zu behandeln.

Für die Durchführung der hiermit angeordneten Sicherungseinrichtungen an bestehenden Abzweigungen, welche derzeit gar keine oder dem Vorstehenden nicht entsprechende Sicherungsvorkehrungen besitzen, hat das Eisenbahnministerium einen Termin bis Ende 1902 festgesetzt.

— Im Eisenbahnministerium fand unter dem Vorsitz des Ministers am 1. d. Mts. eine Besprechung statt, welche das angesichts des drohenden Kohlenmangels infolge des andauernden Bergarbeiterausstandes gestellte Ansuchen der Reichenberger Handels- und Gewerbekammer vom 30. Januar d. J. um **Gewährung von Frachtermässigungen für den Bezug ungarischer Kohle nach dem nordböhmischen Industriegebiete** zum Gegenstande hatte. An dieser Besprechung nahmen auch Vertreter der österreichischen Privatbahnen theil. Nach eingehender Erörterung wurde beschlossen, von den österreichisch-ungarischen Grenzstationen Bruck an der Leitha, Sudomeritz und Vlarapass Refaktiefrachtsätze auf Grundlage des billigsten Spezialtarifes 3 der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft mit Durchrechnung über die Linien sämmtlicher betheiligten Bahnverwaltungen zu erstellen. Der Geltungsbereich dieser Frachtsätze wurde nicht allein auf die Bezugsstationen des Reichenberger Kammerbezirkes eingeschränkt, sondern seitens der betheiligten Privatbahnen auf alle Stationen nördlich und westlich von Pardubitz (einschliesslich) und seitens der Staatseisenbahnverwaltung auf das gesammte Gebiet der westlichen Staatsbahnen einschliesslich der Stationen der im Staatseigenthum stehenden Lokalbahnen ausgedehnt. Die hierdurch für den Kohlenbezug aus Ungarn gebotene Frachtermässigung muss als eine sehr beträchtliche bezeichnet werden, da dieselbe hinsichtlich der betheiligten Privatbahnen schon an sich eine namhafte Ermässigung der normalen Kohlentarife bedeutet, welche durch die beschlossene Durchrechnung eines Einheitssatzes über die Linien der an den bezüglichen Transporten betheiligten Staats- und Privatbahnen wesentlich gesteigert wird. Ueberdies wurde beschlossen, auch die Direktion der ungarischen Staatseisenbahnen um Gewährung von Frachtermässigungen für die in Rede stehenden Transporte anzugehen. Im Verlaufe der Berathung wurde das Bestreben des Eisenbahnministeriums, die gewährte Begünstigung möglichst unverkürzt der bedrängten Industrie zu gute kommen zu lassen, allseits gebilligt, und wurde auch erörtert, in welcher Art die Handels- und Gewerbekammern in dieser Richtung vermittelnd mitwirken könnten. Seitens der Privatbahnverwaltungen wurde jedoch auf die Einführung von Kautelen in dieser Richtung kein besonderer Werth gelegt und entfiel eine besondere Vorsorge in dieser Beziehung, da die Bahnen sich bereit erklärten, die Tarifermässigung allgemein, d. i. ohne Beschränkung auf den Kohlenbezug der Industrie, einzuräumen. Seitens des Präsidenten der Reichenberger Handels- und Gewerbekammer wurde sowohl dem Eisenbahnminister, als auch den an dem Zugeständnisse betheiligten Privatbahnen in warmen Worten der Dank für das bethätigte Entgegenkommen und insbesondere für die Raschheit, mit der die Erfüllung der Bitte der Reichenberger Handelskammer in die Wege geleitet wurde, ausgesprochen.

— **Der Kohlenarbeiterausstand und die Eisenbahnen.** Die lange Dauer des Kohlenarbeiterausstandes im Ostrau-Karwiner Revier und in den böhmischen Kohlenwerken, sowie die Befürchtung, dass der Ausstand noch einige Zeit hindurch währen könnte, hat die Frage nahegelegt, ob nicht die Eisenbahnen durch das längere Anhalten des Ausstandes bezüglich der Deckung ihres Kohlenbedarfes in Verlegenheit gebracht werden könnten. Diesbezüglich verlautet, dass die österreichischen Bahnen ausreichend mit Kohlenvorräthen versehen sind. Es gilt dies zunächst von den österreichischen Staatsbahnen, bei denen namentlich das östliche Netz so reichlich mit Kohlen versehen ist, dass es dem westlichen Netze auszuhelfen vermag. Was die Privatbahnen anbelangt, so ist die Südbahn durch den Umstand, dass ihr der Kohlenbezug aus Steiermark, insbesondere Trifail, Köflach, Wöllan offen steht, vor einer Kohlennoth geschützt. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist gleichfalls im Besitze von Kohlenvorräthen, welche für Monate ausreichen dürften. Die Staatseisenbahngesellschaft und die Nordwestbahn haben sich Kohlenbezüge aus Ungarn gesichert und die böhmischen Bahnen — Aussig-Teplitzer, Buschtěhrader Bahn, böhmische Nordbahn — sind gleichfalls mit genügenden Vorräthen versehen. Allerdings macht dies die Pflicht nicht überflüssig, mit dem Kohlenverbrauch thunlichst zu sparen. Es wird dies dadurch erleichtert, dass infolge des Ausstandes in Böhmen der Braunkohlenverkehr überhaupt zum Stillstande verurtheilt ist und schon hierdurch eine erhebliche Einschränkung des Güterverkehres bedingt ist. Aber auch sonst sind die Bahnverwaltungen behufs Verminderung des Kohlenverbrauches auf die thunlichste Einschränkung des Verkehres der Güterzüge bedacht. Auch bei Personenzügen beschränkt man, soweit es angeht, die Anzahl der verkehrenden Wagen.

— **Die im Jahre 1899 konzessionirten Lokal- und Kleinbahnen** lassen sich nach der Art ihrer Sicherstellung in vier Gruppen theilen: 1. Lokalbahnen, denen die Staatsgarantie für das Vorzugskapital zutheil wurde; 2. Lokalbahnen, denen eine Staatsunterstützung gewährt worden ist; 3. Lokalbahnen, die ohne staatliche Unterstützung sichergestellt wurden, und 4. Kleinbahnen. Mit Staatsgarantie wurden konzessionirt die normalspurigen Lokalbahnen: Lambach-Haag (26 km), Schönwehr-Elbogen (15 km), Chlumetz-Königstadtl (13 km), Gross-Sieghart-Raabs (11 km), Teltsch-Zlabings (30 km), Wlaschim-Unter-Kralowitz (24 km); die schmalspurigen Lokalbahnen: Triest-Parenzo (125 km) und Bregenz-Bezau (35 km). Mit Staatsbeitrag wurden sichergestellt die normalspurigen Lokalbahnen: Stankau-Ronsperg (22 km), Kolin-Cercan (65 km) und Schweissing-Haid (15 km); die schmalspurige Zillerthalbahn (30 km). Ohne staatliche Unterstützung kamen zustande die normalspurigen Lokalbahnen: Raspenau-Weissbach (7 km), Mähr.-Ostrau-Ellgoth (3 km), Trzebinia-Siersza (6 km), Sattled-Grünau (32 km), Mutenitz-Gaya (16 km), Kimpolung-Dorna-Watra (48 km) und Tannwald-Grünthal (7 km); die schmalspurigen Lokalbahnen: Friedland-Reichsgrenze nächst Hermsdorf (10 km). Kleinbahnen, und zwar normalspurige, wurden folgende konzessionirt: Städtische Strassenbahnen in Wien (197 km), städtische Strassenbahnen in Triest (16 km), städtische Strassenbahnen in Prag (34 km); schmalspurige Kleinbahnen: städtische Strassenbahnen in Aussig (6 km), städtische Strassenbahnen in Reichenberg, Strecke Tuchplatz-Röchlitz (3 km). Insgesammt sind im Jahre 1899 Lokalbahnen mit einer Gesammtlänge von 540 km und Kleinbahnen mit einer solchen von 256 km konzessionirt worden.

— **Der neue Verloosungsplan der galizischen Karl Ludwigbahnaktien.** Nach § 3 des zwischen der Staatsverwaltung und der bestandenen galizischen Karl Ludwigbahn abge-

schlossenen und mit dem Gesetze vom 25. November 1891 genehmigten Uebereinkommens hat die Rückzahlung des Aktienkapitals obiger Bahn durch die Staatsverwaltung vom 1. Januar 1900 angefangen innerhalb längstens 90 Jahren nach Maassgabe eines neu aufzustellenden Tilgungsplanes, stattzufinden, wobei es der Staatsverwaltung freisteht, in einem oder dem anderen Jahre auch eine grössere als die tilgungsplanmässige Aktienzahl zur Rückzahlung zu bringen. In Durchführung vorstehender Bestimmungen gelangt nunmehr laut Kundmachung der Direktion der Staatsschuld der neue Verloosungsplan zu den gemäss § 3 d des Uebereinkommens durch Abstempelung in Staatsschuldverschreibungen umgewandelten beziehungsweise noch umzuwandelnden Aktien der Karl Ludwigbahn durch die Staatsschuldenkasse zur Ausgabe. Die Verloosung und Rückzahlung beginnt mit dem 1. April 1900, und wird der 1. April beziehungsweise 1. Juli als Verloosungs- beziehungsweise Rückzahlungstermin für die ganze Dauer der Tilgung dieses Anlehens bestimmt. Mit dem Eintritt des Rückzahlungstermins hört jede weitere Verzinsung auf.

— Die **Kaiser Ferdinands-Nordbahn** hat eine wichtige Neuerung in den von ihr zur Verlautbarung gelangenden **Einnahmenausweisen** beschlossen. Die in jedem Jahre zu Anfang Januar veröffentlichten vorläufigen Ausweise über die Betriebsergebnisse des vorangegangenen Jahres enthalten nämlich die Ergebnisse der endgültigen Abrechnungen nur bis Ende September, weil um diese Zeit die Richtigstellung der vorläufigen Ziffern noch nicht weiter vorgeschritten ist. Die Ergebnisse der endgültigen Verrechnungen wurden dann erst im Monate April, wenn der Abschluss für das ganze Jahr und die Bilanz vorlagen, kundgemacht. Der Verwaltungsrath hat jetzt zufolge einer Anregung beschlossen, von nun an die Aenderungen, welche bei den endgültigen Abrechnungen der Transporteinnahmen für Oktober und November jedes Jahres gegenüber den vorläufigen Ergebnissen dieser Monate zu Tage treten, unmittelbar nach ihrer Feststellung zu veröffentlichen. Soeben wird der endgültige Ausweis für den Monat Oktober 1899 veröffentlicht. Nach dem Ausweise vom 31. Dezember wurden die Transporteinnahmen auf 39 512 525 fl. beziffert, wobei jedoch für die Monate Oktober, November und Dezember nur die vorläufig ermittelten Ziffern berücksichtigt erscheinen. Die für den Monat Oktober richtiggestellten Einnahmen ergeben nun ein Mehr von 196 501 fl., so dass sich die Gesammteinnahmen auf 39 709 026 fl. erhöhen und die Mindereinnahme gegen das Jahr 1899 sich auf 254 312 fl. herabmindert.

Es kann als feststehend angesehen werden, dass die übrigen Privatbahnen und zwar zunächst die Staatseisenbahngesellschaft, sowie die Nordwestbahn dem Beispiele der Nordbahn folgen, sonach die Ergebnisse der definitiven Abrechnungen der letzten Monate des Jahres fortan gleichfalls unmittelbar nach ihrer Feststellung und nicht wie bisher erst wenn der ganze Rechnungsabschluss und die Bilanz vorliegen, zur Veröffentlichung bringen werden.

— **Maassnahmen zur Beschleunigung des Güterverkehres.** Die alljährlich im Herbst auftretende Verkehrsstockung im Vereine mit dem regelmässig wiederkehrenden Wagenmangel bilden eine Unzukömmlichkeit, deren Beseitigung bisher vergeblich angestrebt wurde. Von fachmännischer Seite werden die Vermehrung der Betriebsmittel und Ausgestaltung der Bahnhofsanlagen als nicht ausreichende Mittel zur Abhilfe erklärt. Es müsse vielmehr durch Beschleunigung des Güterverkehres und die hierdurch erzielte bessere Ausnützung des Betriebsmaterials, durch Trennung des Nahverkehres vom Fernverkehre ein rascherer Lauf der Güter herbeigeführt werden. Der Generalinspektor der österreichischen Eisenbahnen, Herr Gerstel, der sich seit Jahren eingehend mit diesem Gegenstande beschäftigt, hat sich auf Ersuchen des Vereines „Kommunikation" bereit erklärt, demnächst in einem öffentlichen Vortrage die zu treffenden Maassnahmen zur Beschleunigung des Güterverkehres zu erörtern.

— **Frachtbegünstigung für Kokstransporte.** Infolge der stetigen Zunahme des ungarischen Koksverbrauches und mit Hinblick auf den Umstand, dass in Wien grosse Koksmengen zur Verfügung stehen, gestattete der ungarische Handelsminister, wie der „Pester Lloyd" meldet, auf Antrag der ungarischen Staatsbahnen, dass für die Kokssendungen von Wien nach Budapest und einigen grösseren Stationen der Budapest-Brucker Linie — ähnlich wie dies schon vor längerer Zeit im Verkehr mit österreichisch-schlesischen Stationen geschehen ist — ermässigte Frachtsätze erstellt werden.

— **Zugzusammenstoss auf einer elektrischen Bahn.** Auf der Budapest-Promontorer Vizinalbahn, welche mit elektrischer Oberleitung betrieben wird, ereignete sich dieser Tage ein schwerer Unglücksfall. Infolge des herrschenden Nebelwetters und der Unachtsamkeit der Wagenlenker sind zwei stark besetzte Wagen mit solcher Gewalt aneinandergefahren, dass sie ganz zertrümmert wurden. Von den in beiden Wagen befindlichen Personen — etwa 50 an der Zahl — wurden mehr als 20 verletzt, darunter befinden sich sechs Schwerverwundete. Sämmtliche Eisenbestandtheile beider Wagen sind förmlich verbogen, sämmtliche Holztheile zertrümmert. Die polizeiliche Untersuchung ergab, dass der von Budapest abgegangene elektrische Wagen entgegen der Vorschrift die Ausweichstelle durchfuhr, ohne den Promontorer Zug abzuwarten. In dem Nebelwetter gewahrten die beiden Wagenlenker erst auf eine Ertfernung von 30 Schritten die Gefahr. Der Budapester Wagenführer bremste mit solcher Kraft, dass die Bremse brach, worauf der Zusammenstoss erfolgte.

— **Umleitung des Wien-Budapester Verkehres wegen Verschüttung des Pressburger Tunnels über Hilfslinien.** Die Behebung des Verkehrshindernisses beim Pressburger Tunnel dürfte ungeachtet der Anstrengungen, welche gemacht werden, um die Strecke möglichst rasch fahrbar zu machen, voraussichtlich weit länger dauern, als man anfänglich angenommen hatte. Die Verkehrsstörung auf der Strecke Wien-Marchegg-Budapest fällt im jetzigen Zeitpunkt umso schwerer ins Gewicht, als hierdurch die Abwickelung der grossen Kohlentransporte empfindlich erschwert wird, welche infolge des Ausstandes der Arbeiter in den böhmischen und mährisch-schlesischen Kohlenwerken aus Ungarn naeh Oesterreich gehen.

Die Strecke Budapest-Wien über Bruck ist nicht imstande, ausser ihrem eigenen regelmässigen Verkehr den ungleich dichteren Verkehr der Linie Budapest-Marchegg-Wien zu bewältigen. Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen musste daher nach dem Westen zwei Hilfsrouten eröffnen (unter Aufrechthaltung der Frachtsätze des unterbrochenen Weges), und zwar die eine über Raab-Ebenfurth, die andere über Tyrnau-Kutti. Leider trat auf letzterer Strecke infolge einer Dammrutschung eine mehrtägige Verkehrsstörung ein. Durch das Hinderniss beim Pressburger Tunnel, sowie durch jenes auf der Tyrnauer Strecke wurde eine derartige Güterstauung hervorgerufen, dass sich die Direktion der ungarischen Staatsbahnen bemüssigt sah, die Aufnahme von Waaren auf der Linie Budapest-Wien für vier Tage, vom 5. bis 8. Februar, einzustellen. Es wird nach der amtlichen Bekanntgabe die Aufnahme der Waaren im Verkehre Marchegg-Wien, Wien-Lundenburg-Brünn der Nordbahn und der Abzweigstationen, ferner auf der Strecke Bruck-Wien, Marchegg-Wien, Wien-Brünn und der Abzweigstation, sodann im inländischen und ausländischen Verkehre, der nach den bestehenden Tarifen lediglich über Bruck und Marchegg geleitet werden kann, für den bezeichneten Termin eingestellt. Ausgenommen von der Maassregel sind lediglich Eilgüter, lebende und dem Verderben ausgesetzte Frachten, sowie Stückgüter, welche auch fernerhin aufgenommen und verfrachtet werden. Die Beschränkung gilt für den Verkehr über Vlarapass, sowie über Raab-Oedenburg nicht.

Vereinsausland.

— Während der Verhandlungen über den Voranschlag des Ministeriums des Innern beschwerte sich der Linkenführer C. Hage über die ungünstigen **finanziellen Ergebnisse des Eisenbahnbetriebes in Dänemark.** Für neue Eisenbahnen seien in den letzten 20 Jahren etwa 100 000 000 Kr. ausgegeben worden und doch sei der Betriebsüberschuss jetzt geringer als vor 20 Jahren. Der Minister theilte in seiner Antwort mit, dass der Ueberschuss des Eisenbahnbetriebes im vorigen Jahre $1^1/_3$ % betragen habe.

— Der Wagenmangel in **Belgien** dauert noch immer fort. Aus Antwerpen schreibt man der „Köln. Ztg.", dass man dort in letzter Zeit bis zu zwei Wochen warten musste, ehe man auf einen einzigen Wagen rechnen konnte; dazu kommen die erhöhten Arbeiterkosten. Nicht nur für die Getreideeinfuhr, sondern auch für alle Erwerbszweige sind dadurch die Unkosten und Verluste seit Monaten ungeheuer gestiegen. Von einer gründlichen Besserung kann noch keine Rede sein. Die neuen Staden von 2 000 m Länge sind bis zur Stunde noch nicht fertig, obwohl sie zum grössten Theil nach Vertrag schon abgeliefert sein sollten. Es fehlen die Rangirgleise sowohl, als auch die Maschinen und die Mannschaften.

— Ueber die **Umgestaltung der Brüsseler Bahnhofsanlagen** liegt jetzt, wie man der „Köln. Ztg." aus Brüssel schreibt, ein Entwurf des Ober-Architekten der Provinz Brabant, V. Dumortier, vor, der allgemein die öffentliche Aufmerksamkeit auf sich gezogen hat. Die beiden grossen Personen- und Be-

triebsbahnhöfe Gare du Nord und Gare du Midi bilden, zumeist in der Strassenebene liegend, eine sehr hinderliche Trennung der stark bewohnten äussern Stadtviertel. Auf nicht weniger als 19 in Höhe der Strassen liegenden Uebergängen stehen der Eisenbahnverkehr und der Strassenverkehr in fortwährender zeitraubender und gefährlicher Berührung. Dass die Zustände auf die Dauer unhaltbar sind, ist anerkannt. Dumortier's Vorschlag geht nun, unter kluger Benutzung der hohen Lage der östlichen Stadttheile, dahin, die in den bisherigen Nordbahnhof mündenden Linien und die in den bisherigen Südbahnhof endigenden Bahnstrecken zu verbinden mittelst eines Tunnels, der vom Rathhause zu Schaerbeek bis zum Park von St. Gilles die ganze Hochstadt unterfahren und zur Anlage zahlreicher unterirdischer Haltepunkte nach Londoner Vorbild Gelegenheit geben soll. Ein Hauptbahnhof, Gare Centrale, würde am „Parc" in der Nähe des königlichen Palastes angelegt werden, von wo eine Abzweigung in den Garten des königlichen Palastes geführt werden soll, um so auch einen besonderen königlichen Privatbahnhof zu erzielen. Die neuen Bahnhöfe Nord und Süd würden jeder etwa 2 km nach auswärts zurückgeschoben, so dass die ausgedehnten gegenwärtigen Bahnhofsgelände zur Anlage stattlicher Strassenzüge und für die grossstädtische Bebauung frei werden würden. Die hierdurch zu erzielenden Einnahmen würden die Kosten des Unternehmens stark vermindern. Dieser Dumortier'sche Entwurf, obschon vorläufig nur flüchtig behandelt, scheint viele Anhänger zu gewinnen und würde zweifellos für Brüssel auf dem Verkehrsgebiete einen grossen Fortschritt bedeuten.

— **Deutsche Lokomotiven für Belgien.** Unter dieser Ueberschrift schreibt die „Voss. Ztg.": Wir haben früher berichtet (Anmerk. d. Schriftl. Siehe auch Nr. 8 S. 117 d. Ztg.), dass die belgische Staatsbahnverwaltung höhere Beamte nach dem Auslande entsendet hat, um Lokomotiven für Güterzüge anzukaufen oder zur schleunigsten Lieferung zu bestellen. Wie wir jetzt erfahren, sind die Beamten in Deutschland mit gutem Erfolge thätig gewesen, indem deutsche Fabriken die baldige Lieferung einer grösseren Anzahl Lokomotiven übernommen haben.

— **Bewilligung des Ministers der öffentlichen Arbeiten zur Ernennung der Direktoren der französischen Eisenbahngesellschaften.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Baudin, beabsichtigt, dem Staatsrath einen Gesetzentwurf vorzulegen, nach welchem die Direktoren der Eisenbahngesellschaften nicht mehr ohne Bewilligung des Ministers ernannt werden dürfen. Das „Journal des Transports" ist darüber sehr ungehalten und sagt etwa folgendes: Dieser Gedanke des Ministers, welcher die freie Wahl der Aktionäre beeinträchtigt, sollte, ehe er den Kammern vorgelegt wird, ernstlich geprüft werden. Ueber die Frage, ob die Nothwendigkeit für eine solche ministerielle Maassregel vorliegt, wird die Ansicht des Herrn Alfred Picard des gegenwärtigen Präsidenten der Abtheilung für die öffentlichen Arbeiten im Staatsrath angeführt, die dieser im zweiten Bande seines „Traité des Chemins de fer" ausgesprochen hat. Herr Picard findet, dass die geeignetste Form der staatlichen Mitwirkung am Eisenbahnbetrieb diejenige ist, dass der Staat als Aktionär betheiligt ist, weil ihm dadurch eine direkte Einwirkung auf die Verwaltung der Gesellschaften zusteht und er vor allem das Recht gewinnt, sich im Verwaltungsrath vertreten zu lassen. Aber alle Versuche nach dieser Richtung hin, so häufig solche gemacht wurden, scheiterten stets an der Furcht, dass die Gesellschaften dadurch in ihrer Selbständigkeit zu sehr beeinträchtigt würden. Dieselben Gründe, dem Minister das Recht der Ernennung oder der Beaufsichtigung der Direktoren — was dasselbe bedeutet — nicht zu bewilligen, bestehen auch heute noch, wie das „Journal des Transports" meint. Es sei dringend nöthig, dass die Gesellschaften, welche nicht allein mit dem Minister der öffentlichen Arbeiten, sondern auch mit den Finanz-, Post-, Kriegs- und Marineverwaltungen zu verhandeln haben, durchaus unabhängig dastehen. Und wohin solle es wohl führen, wenn der Minister die von der Generalversammlung der Aktionäre gewählten Direktoren nicht anerkennt? Und was wäre die Folge, wenn sich ein solcher Streit in die Länge ziehe und die vom Minister nicht bestätigten Direktoren aufs neue von den Aktionären gewählt würden? Man könne die Gründe für eine solche Maassregel nicht anerkennen und werde mit einer eingehenden Kritik warten, bis der Gesetzentwurf aus dem Staatsrath, welcher, wie der „Matin" meldet, „sich nur über die geeignetste Form und nicht über die Sache selbst zu äussern habe", zurückkomme.

— In Italien ist der anhaltende Wagenmangel zu einem grossen Missstand für den Handelsverkehr geworden. Daher begegnet die bereits erfolgte Gründung einer **Wagenleihgesellschaft in Mailand** mit dem Kapitale von 3 000 000 L. einem dringenden Bedürfnisse der italienischen Volkswirthschaft. Diese Gesellschaft wird ihre Wagen an die Eisenbahngesellschaften und an private Industrieunternehmungen ausleihen. Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Mailand.

— Unter der Ueberschrift „Flucht nach Bagdad" schreibt man der „Münch. Allg. Ztg." aus Sofia über die Verhältnisse des **bulgarischen Eisenbahnbaues** folgendes:

Die Pioniere des Ostens müssen jetzt ein Stück weiter ziehen. Die schöne Zeit der bulgarischen Eisenbahnbauten und Eisenbahnpläne ist vorbei. 15 Jahre hindurch gab es in dem jungen Fürstenthum Arbeit für Bauunternehmer, Ingeniöre, Architekten, Zeichner, Bauführer und Handwerker aller Art. Aus Oesterreich, Deutschland, Belgien, Italien und der Schweiz sind junge befähigte Leute nach Bulgarien eingewandert, um an dem Ausbau des bulgarischen Eisenbahnnetzes mitzuwirken. Viele von ihnen sind bis zum heutigen Tage dageblieben, haben die Sprache erlernt und sich in die Landessitten eingelebt und den Wenigsten kam es in den Sinn, dass die Herrlichkeit ein so schnelles Ende nehmen werde, wie es jetzt geschieht, da die Finanznoth den bulgarischen Staat zwingt, sich auf die Fertigstellung der bereits begonnenen Eisenbahnstrecken zu beschränken und andere hochfliegende Pläne fallen zu lassen. Damit ist allen fremden Eisenbahnern in Bulgarien die Arbeitsgelegenheit plötzlich entzogen worden. Die grosse Centralbahn Sofia-Varna ist bereits eröffnet, die Bahn Rustschuk-Tirnowo geht ihrer baldigen Vollendung entgegen, die Strecke Radomir-Küstendil-türkische Grenze wird garnicht in Angriff genommen, von anderen Projekten, die noch vor kurzem auf der Tagesordnung standen, wagt man nicht einmal mehr zu reden. Am 1. Januar haben daher die meisten leitenden Persönlichkeiten, sowie die Angestellten niedrigerer Kategorien und das Büropersonal der Eisenbahnbauunternehmungen die Kündigung zugestellt erhalten, d. h. sie hatten sich, dem Landesbrauch gemäss, bereits von dem Moment an, da ihnen das Kündigungsschreiben zukam, als an die Luft gesetzt zu betrachten. Man macht das hier so. Meist erfährt der ahnungslose Beamte, über dessen Haupt die Entlassung schwebt, am Letzten des Monats um 12 Uhr Mittags plötzlich, dass man bereits am Nachmittag auf seine weiteren Dienste dankend verzichte. Er hat im Amt nicht mehr zu erscheinen und die Sache ist erledigt. Der Umstand nun, dass die Ertheilung der Bagdadbahnkonzession zeitlich zusammenfällt mit der Einstellung der Bahnarbeiten in Bulgarien, lenkt die Wünsche und Hoffnungen der bisher in Bulgarien thätig gewesenen Eisenbahner nach Kleinasien hin. Sie bereiten sich alle zur „Flucht nach Bagdad" vor. Wenn die deutsche Studienkommission, welche jetzt das zukünftige kleinasiatische Eisenbahngebiet bereist, nach Konstantinopel zurückkehrt, wird sie vermuthlich ganze Stösse von Aufnahmegesuchen aus Bulgarien vorfinden. Bei dem sich ergebenden Bedarf an Arbeitskräften ist anzunehmen, dass die meisten Aufnahmewerber, die ja auf eine lange und erfolgreiche Praxis hinweisen können, ans Ziel gelangen werden, und da viele von ihnen Familie besitzen, wird es im kommenden Herbst oder Frühjahr eine kleine Völkerwanderung von der Balkanhalbinsel nach Kleinasien geben.

— **Die Verbindung der orientalischen Eisenbahn mit der südbulgarischen Staatsbahn** soll in zwei Stücken hergestellt werden: durch die 14 km lange Bahn, die von Tschirpan (oder Cirpan) östlich von Philippopel zu der südöstlich von Tschirpan gelegenen Station der orientalischen Eisenbahn Skobelevo führt, sodann durch den Anschluss der von Tschirpan nordostwärts führenden 95 km langen Linie an die orientalische Eisenbahn bei Nova-Zagora und weiterhin an die von Burgas landeinwärts führende südbulgarische Staatsbahn (Yamboli-Burgas). Unter den Bauten ist namentlich die 300 m lange Brücke über die Maritza bei Skobelevo zu nennen, deren Kosten auf 800 000 Frcs. berechnet werden. Bekanntlich wird die ganze 109 km lange Linie Skobelevo-Tschirpan-Nova-Zagora gegen eine im Laufe der Jahre ansteigende Pachtsumme von der orientalischen Eisenbahn übernommen.

— Man schreibt der „Münchener Allgem. Ztg." über **englische und deutsche Bahnbauten in China** aus Peking unterm 18. Dezember 1899: Die von dem englischen Ingeniör Moreing befürwortete Alexandria-Schanghaibahn würde bei Kunlon-Ferry die chinesische Grenze überschreiten, sodann durch die Provinzen Jünnan und Szetschuan nach dem Jangtsestrom und diesen entlang nach Schanghai gehen. Dieses Zukunftsprojekt hat für Deutschland von mehr als einem Gesichtspunkte Interesse. Der westliche, durch Aegypten, Arabien und Persien führende Theil einer derartigen englischen Bahn würde einen gefährlichen Wettbewerb der mit deutschem Gelde gebauten kleinasiatischen Bahnen und der zukünftigen Bagdadbahn werden. Würden dagegen die Engländer auf den Bau des westlichen Theiles verzichten und erst von Bassorah aus im Anschluss an die Bagdadbahn das Projekt Moreings zur Ausführung bringen, so würde durch diese Verlängerung bis nach Indien und China hinein die Bagdadbahn bedeutend

an Rentabilität gewinnen. Es fragt sich nur, ob die Bahn von Birma nach dem Jangtse je gebaut werden wird.

Das Projekt einer Eisenbahnverbindung zwischen den beiden grossen Wasserstrassen des Irawaddy und des Jangtse tauchte zuerst im Jahre 1881 auf und ist trotz der auf 300 000 000 ℳ berechneten Kosten nie ganz von der Tagesordnung verschwunden. Durch die seit einiger Zeit von den Franzosen bewiesene grössere Thätigkeit, die auch ihrerseits mit dem Plan einer Bahn nach Jünnanfu und dem Jangtsethal von der tonkinesischen Grenze aus hervorgetreten sind, hat die Agitation für die englische Bahn von Birma aus einen neuen Anstoss erhalten. Auf Anweisung seiner Regierung erwirkte der englische Gesandte im Jahre 1898 von China das Recht, dass die bereits vor mehreren Jahren begonnene Eisenbahn von Rangun über Mandalay nach Kunlon-Ferry in chinesisches Gebiet verlängert werde. Ueber die Linienführung, die dieser Verlängerung gegeben werden sollte, war man sich bisher nicht einig; durch die in diesem Jahre vorgenommene Bereisung soll sich nun angeblich eine praktische Linie gefunden haben, die über den Ort Juntschau nach dem Mekong, dann durch Südwest-Jünnau nach der Hauptstadt dieser Provinz, von dort nach Lutschau am Jangtse und weiter nach Tschunking führt. Es darf aber als ziemlich sicher angenommen werden, dass die englische Regierung sich nicht darauf einlassen wird, den Bau der Bahn oder auch nur die Verzinsung des aufgewandten Kapitals zu übernehmen. Noch weniger dürfte aber bei der jetzigen von englischen Finanzleuten gezeigten Abneigung gegen Anlagen in chinesischen Eisenbahn- und Minenwerthen darauf gerechnet werden können, dass sich Privatkapital dafür findet. Denn es wäre wunderbar, wenn der Birma-Jangtsebahn der Vorzug gegeben würde vor der Eisenbahn Schanghai-Nanking, die doch für die Stärkung des englischen Einflusses von ungleich grösserer Bedeutung sein würde und der allgemein eine gute Verzinsung vorausgesagt wird, an die aber trotzdem die englischen Syndikate nicht heranwollen. Auch für die übrigen an englische Spekulanten vergebenen Eisenbahnlinien, nämlich die Linien Kaulun (Hongkong) - Kanton - Nanking, Tschinkiang-Itschaufu (die südliche Theilstrecke der Tientsin - Tschinkiang-Eisenbahn) scheinen sich keine Gelder zu finden. Somit ermässigen sich die 2 800 englischen Meilen, die nach Angabe der englischen Regierung von englischen Konzessionären gebaut werden sollen, auf ein sehr bescheidenes Maass, es bleibt nur die mit englischem Gelde von der chinesischen Regierung entworfene Verlängerung der Tientsin - Shanhaikuanbahn nach Niutschwang übrig. Von dieser ist vor kurzem die 113 englische Meilen lange Theilstrecke Shanhaikuan-Tchintschau dem Verkehr übergeben worden, die ganze Linie bis Niutschwang soll in einigen Monaten fertig sein. Von den Eisenbahnen in Schantung, für die Deutschland das Baurecht erworben hat, ist, nachdem die Frage des Grunderwerbs befriedigend geregelt ist, zunächst die Linie von Tsingtau nach der Provinzialhauptstadt Tsinanfu in Anspruch genommen worden. Die Erdarbeiten haben im September 1899 begonnen, ein Theil des Bau- und Betriebsmaterials ist schon gelandet, im Mai dieses Jahres soll die Strecke bis Kiautschou fertig sein. Ferner werden gerade jetzt im Auftrage der Deutsch-asiatischen Bank die Vorarbeiten für den nördlichen Theil der von Tientsin nach Tschingkiang zu erbauenden Bahn vorgenommen. Der Rentabilität dieser Bahn, die in dem mit deutschem Material und Kapital zu erbauenden nördlichen Theil durch dichtbevölkerte, mit Indigo, Reis, Mais, Weizen usw. bebaute Gegenden geht und so wichtige Handelsmittelpunkte wie Tientsin und Tsinanfu verbindet, kann ein sehr günstiges Prognostikon gestellt werden. Dieses stützt sich auf die selbst sanguinische Erwartungen übersteigenden finanziellen Ergebnisse, welche die eröffnete Theilstrecke der Hankau - Peking-Eisenbahn (von Peking bis Paotingfu) aufzuweisen hat. Die deutschen Interessenten sollten sich daher von der Abneigung der englischen Finanzkreise gegen Geldanlagen in chinesischen Eisenbahn- und Minenwerthen nicht beeinflussen lassen, sondern unter allen Umständen den schleunigen Bau der Strecke Tientsin - Tsinanfu in die Hand nehmen. Durch den Anschluss dieser Bahn an die Tsingtan-Tsinanfu-Linie würde eine Schienenverbindung zwischen Tientsin und Peking einerseits und dem deutschen Pachtgebiete andererseits geschaffen, die infolge der stets schlechter werdenden Hafenverhältnisse von Tientsin einen grossen Theil des jetzt über letzteren Ort gehenden Verkehrs an sich ziehen und dadurch viel zur Weiterentwickelung von Kiautschou beitragen würde. — Nach allem kann der Unterschied zwischen englischen und deutschen Bahnbauten in China dahin präzisirt werden, dass die Engländer gross in Projekten sind, die sie aber dann fallen lassen, während die Deutschen durchführen, was sie sich vornehmen.

— Die **chinesische Ostbahn** wird, wie die „Münch. Allg. Ztg.“ erfährt, mit ausserordentlicher Energie gebaut. Die Hauptlinie wird 1 440 Werst, die südmandschurische Zweiglinie 980 Werst lang sein. Die Hauptlinie überschreitet bei dem Dorfe Nagadan die Grenze Transbaikaliens, läuft 300 Werst über ein Hochplateau und schneidet bei der Stadt Bukui den Fluss Nonny. Bei Charbin, wo sich augenblicklich die Bauverwaltung befindet, wird über den Ssungari eine Brücke gebaut. Das Material für Brückenbauten wird aus China, Japan, Sibirien und Russland bezogen. Die Bahn wird von vier Punkten aus gebaut; es wird die Anlage von zwei Tunnels nöthig werden. Bis jetzt sind 690 Werst Bahnstrecke fertiggestellt worden, die von 60 Lokomotiven und 1 200 Ballastlowries befahren wird. Am Bau sind etwa 200 000 Chinesen beschäftigt. Im Sommer 1902 soll die ganze Strecke dem Verkehr übergeben werden.

— **Die Transsaharabahn.** Frankreichs nordafrikanischer Kolonialbesitz wird durch die Wüste Sahara getrennt. Südlich der Sahara erstrecken sich die französischen Besitzungen von St. Louis und Dakar über Timbuktu im französischen Sudan bis über den Tschadsee hinaus, nach Süden mit den Kolonien Guinea, Elfenbeinküste, Dahomey und Französisch-Congo unmittelbar zusammenhängend. Im Falle eines Seekrieges mit einer überlegenen Macht würden diese Besitzungen arg bedroht sein. So ist man wieder auf das Saharabahnprojekt zurückgekommen, um Frankreich mit seinen gesammten nordafrikanischen Kolonien in eine neue, vom Seewege nicht abhängige Verbindung zu bringen. In der Mitte ungefähr des gesammten französischen Afrikabesitzthumes liegt der Tschadsee, eine gewaltige Süsswasserlagune von beständig wechselnder Oberfläche; die gesammte Niederung mag beiläufig 30 000 qkm Ausdehnung haben. Von hier lassen sich alle Punkte des südlich der Sahara gelegenen französischen Besitzes etwa in gleicher Zeit erreichen, hier ist also folgerichtig das Centrum für eine erfolgreiche Vertheidigung zu wählen und von hier aus ist man — wie nebenbei hervorgehoben werden muss — auch imstande, fast alle englischen Afrikabesitzungen in ernster Weise zu gefährden. Der Tschadsee ist in den letzten Jahren im besonderen durch französische Militärs erforscht worden. Unter diesen ist der General Philipert an erster Stelle zu nennen; in ihm haben die Ingeniöre Duponchel und Rolland, die zuerst das Projekt einer Transsaharabahn aufstellten, einen eifrigen Verfechter ihres Gedankens gefunden.

Nach der „Täglichen Rundschau“ hat das Saharabahnprojekt in Frankreich einen wesentlichen Fortschritt gemacht durch die Ende 1899 erfolgte Besitznahme der wichtigen Oasengruppen Insala, unmittelbar im Osten von Tuat. Vorläufig beabsichtigt man, von Ain-Sefra aus, dieser südlichsten Station des algerischen Eisenbahnnetzes, die Bahnstrecke längs der marokkanischen Grenze bis Igli zu verlängern und dort einen festen Platz anzulegen.

Wiederholt hat sich mit dem Saharabahnprojekt der bekannte französische Volkswirth Paul Leroy-Beaulieu beschäftigt und kürzlich in einem Vortrage vor der Pariser geographischen Gesellschaft den Tschadsee als Endziel vorgeschlagen. Die Bahn müsste entweder von Biskra, dem gegenwärtigen, oder Ouargla, dem künftigen Endpunkte des algerischen Bahnnetzes aus über Il-Broth, Cimassinim, das Plateau von Tassili, Asioa am Aïr entlang bis direkt zum Tschadsee oder bis zu einem zwischen Linder und dem See gelegenen Punkte gehen; je nachdem würde die Länge der Strecke 2 400—2 600 km betragen, weniger, als wenn man vom Senegal ausgehen würde. Die Route von Algier aus empfiehlt sich auch deswegen, weil die aus London, Brüssel und Paris kommenden Reisenden so fast direkt bis ins Innere von Afrika, Waaren in 24 Stunden von dort nach Marseille gelangen könnten. Diese Stadt sowohl, wie die algerischen Häfen würden also von einer transsaharischen Bahn grosse Vortheile haben. Grosse Terrainschwierigkeiten wären nicht zu überwinden, da die bei Tassali befindliche höchste Erhebung nur etwa 1 360 m beträgt, und die klimatischen Verhältnisse lägen eher günstiger, als z. B. bei der transkaspischen, ost- oder südaustralischen Bahn. Was die Kosten betrifft, so müsste man dieselben bei den gegenwärtigen hohen Metallpreisen auf 250 000 000—260 000 000 Frcs. veranschlagen; es ist aber nicht anzunehmen, dass diese Hausse während der zu einem solchen Bahnbau erforderlichen 6—7 Jahre anhalten wird. Das Arbeitermaterial wäre leicht zu beschaffen; im Norden würden es die Kabylen und Italiener stellen, im Innern und Süden die sehr zahlreiche, arbeitsame und billig zu habende schwarze Bevölkerung von Fez und Sudan. Vom strategischen Standpunkte ganz abgesehen, schreibt Herr Beaulieu der Bahn eine so grosse kommerzielle Bedeutung zu, dass er fest davon überzeugt ist, dass der Betrieb bald erheblichen Nutzen abwerfen würde. Da man von Paris in 6, von London und Brüssel in 6½ Tagen bis ins Innere von Afrika gelangen könnte, so würden also alle Reisenden, Beamte, Kaufleute, Soldaten, Touristen, Forscher usw. diesen Weg wählen, die sehr auf Erwerb bedachten eingeborenen Sudanesen würden ebenso zeitweise in Algier und Tunis arbeiten können, wie die Eingeborenen von Südafrika auf den Goldfeldern Transvaals; man könnte auf 100 000 schwarze Passagiere rechnen. Ebenso bedeutend wäre

der Waarenverkehr. Mehr noch, als Straussfedern, Elfenbein und Goldstaub, kämen die Produkte des Sudans, Baumwolle, Tabak, Indigo, Wolle, Felle und Metalle in Betracht, für welche die Fracht bis zum Mittelmeere bei 2 Centimes für das Raummeter nur 65—70 Frcs. für die Tonne betragen würde. Da all diese Artikel im Sudan ausserordentlich billig sind, in Europa aber theuer bezahlt werden, so wäre auf einen enormen Waarenexport zu rechnen. Umgekehrt würden auch viele Manufakturwaaren und Salz eingeführt werden. Alles in allem hat also Frankreich, nach Beaulieu, in jeder Beziehung das grösste Interesse, den Bau einer transsaharischen Bahn sobald wie möglich in Angriff zu nehmen.

— Die **Vorarbeiten für die neue Eisenbahn in der italienischen Kolonie Erythräa** von Saati nach der Hochebene sind für 12 km vollendet. Die Ausführung der ersten 8 km, die von Saati bis zum Flusse Digdigta reichen werden, ist bereits vergeben. Die andern 4 km sollen von genanntem Flusse bis zum Eintritt in die Ebene von Laberguma führen. Dort hätte die Eisenbahn in die kürzlich vollendete Kunststrasse nach Laberguma einzumünden. Auf dieser soll dann bis Laberguma eine Kleinbahn nach dem System Décauville, für welche das Material schon bereit liegt, angelegt werden. Hierdurch würde das wichtige Problem schneller Verbindungen zwischen Massaua und der abyssinischen Hochebene gelöst werden. Mit der projektirten Eisenbahn endigt auch die Hitze- und Fieberzone, und man befindet sich dann in der ganz mit Wald bedeckten Gebirgskette von Dongollo.

(„Monitore delle Strade Ferrate.")

Allgemeines.

— **Erfindung zur Verhütung von Zugzusammenstössen.** Der Bischof von Pontremoli in Toscana, Fiorini, hat bekanntlich eine Erfindung gemacht, mittelst welcher er Zugzusammenstösse verhindern will. Er hat bereits darauf Patente in Italien und anderen europäischen Ländern genommen. Die Sache befindet sich gegenwärtig zur Prüfung beim Generalinspektorat der italienischen Bahnen. Wenn das Gutachten günstig ausfällt, werden praktische Versuche mit der Erfindung angestellt werden. Es ist noch Geheimniss, auf welchem Wege der geistliche Würdenträger das Problem gelöst haben will, über welches sich die Eisenbahntechniker schon seit langen Jahren vergebens den Kopf zerbrechen.

Sobald das Ergebniss der Prüfung bekannt, behalten wir uns vor, ausführlich zu berichten.

— Ueber die **Bewährung der bisher verwendeten Motorpostwagen** entnehmen wir der „Deutschen Verkehrs-Zeitung" folgendes: Der erste von der Reichspostverwaltung eingestellte Selbstfahrer war das von der Firma Kühlstein-Wagenbau in Berlin zum Benzinautomobil umgebaute, vielgenannte Berliner Briefkariol Nr. 5. Es gehört heute bereits der Vergangenheit an, denn das Reichspostamt hat vor kurzem seine Abrüstung angeordnet; die mit ihm angestellten Versuche sind missglückt. Am 14. November 1898 begann es seine Probefahrten; schon fünf Tage später musste es wegen Beschädigung der Zündvorrichtung wieder ausgesetzt werden. Alle seitdem von der Erbauerin vorgenommenen Aenderungen haben zu einem auch nur einigermaassen befriedigenden Ergebniss der immer wieder aufgenommenen Versuchsfahrten nicht geführt. Es ist daher die Annahme berechtigt, dass das benutzte System der erforderlichen Zuverlässigkeit entbehrt und für den Postbetrieb überhaupt nicht verwendbar ist.

Die Erfahrungen, welche die Postverwaltung mit den beiden elektrisch betriebenen Postwagen, dem Kliemt'schen Güterpostwagen und dem von der Gesellschaft für Verkehrsunternehmungen erbauten Packetbestellwagen gemacht hat, sind günstiger. Freilich, den besonderen Anforderungen, die das Frostwetter und der starke Schneefall in der ersten Hälfte des Dezembers 1899 an sie stellten, waren beide nicht gewachsen. Die Motoren drehten die Räder, vermochten jedoch nicht, den Wagen in ausreichender Weise vorwärts zu bewegen. Die Erbauer, denen z. Z. noch die Führung der Wagen obliegt, sahen sich daher veranlasst, sie aus dem Verkehr zurückzuziehen. Der Packetbestellwagen ist sogleich mit massiven Gummireifen versehen worden und hat alsdann seine Fahrten wieder aufgenommen. Der Güterpostwagen ist am 20. Dezember 1899 von neuem eingestellt worden, nachdem die Eisenreifen der Vorderräder zur Vermehrung der Reibung auf gefrorenem, glatten Boden gereifelt worden waren. Es dürfte indessen verfrüht sein, die den Selbstfahrern aus Schnee und Eis erwachsenden Schwierigkeiten durch das Auskunftsmittel der kostspieligen und stark der Abnutzung unterliegenden Gummiräder oder durch dasjenige der gereifelten Vorderräder, die auf rauhem Boden die Reibung in unzweckmässiger Weise erhöhen, bereits als überwunden anzusehen.

Für die Akkumulatoren des Kliemt'schen Güterpostwagens haben die Berliner Elektrizitätswerke vor kurzem eine Ladestelle beim Packetpostamt eingerichtet, wodurch die dauernde Beobachtung des Fahrzeuges wesentlich erleichtert wird. Der Wagen hat eine Zeit lang seine Fahrten regelmässig verrichtet. Seit dem 8. November 1899 sind die Anforderungen an seine Leistungsfähigkeit erheblich gesteigert worden; der Wagen ist mit einer 2stündigen Mittagspause von 5 1/2 Uhr Vormittags bis 9 1/2 Uhr Nachmittags unterwegs und hat 40 km beladen und 18 km leer, zusammen also werktäglich 58 km zurückzulegen, was einer Leistung von vier Pferden gleichkommt.

Wenn sich hiernach auch erwarten lässt, dass der Motorwagen bestimmt ist, dereinst bei den Postbeförderungseinrichtungen eine grosse Rolle zu spielen, so wird doch nach dem übereinstimmenden Urtheile der Beamten, die mit den Probefahrzeugen Befassung haben, noch lange beobachtet, geprobt und gebessert werden müssen, ehe man zu Versuchen in grösserem Maassstabe wird übergehen können. Ein auf noch viel länger zu veranschlagender Zeitraum wird — ganz abgesehen von der Finanzlage, die noch völlig im Dunkel liegt — dann bis zu der etwaigen allgemeinen Einführung von Motorpostwagen verstreichen, sodass in absehbarer Zeit die Pferde vor den Postwagen noch nicht verschwinden werden.

Indessen ist zu bedenken, dass noch vor 10, ja noch vor 6 Jahren die Verwendbarkeit von Akkumulatoren für Strassenbahnwagen von hervorragenden Elektrotechnikern rundweg bestritten wurde. Wie rasch sind ihre Anschauungen durch die Thatsachen widerlegt worden! Zweifellos sind die mit Akkumulatoren betriebenen Strecken denjenigen mit Oberleitung noch bei weitem nicht gleichwerthig, wie erst neuerdings wieder die durch plötzlich eingetretenen Frost und durch starken Schneefall im Dezember 1899 veranlassten, empfindlichen und umfangreichen Störungen im Betriebe der Grossen Berliner Strassenbahn zur Genüge vor Augen geführt haben. Wir stehen aber weder hinsichtlich der Elektromotoren, noch hinsichtlich der Akkumulatoren an der Grenze dessen, was nach den theoretischen Erwägungen erreicht werden kann. Und gerade in den Sammlern liegt die Hauptschwierigkeit, da ihnen noch immer die beiden bekannten, für einen rentablen und gleichzeitig zuverlässigen Betrieb sehr ins Gewicht fallenden Mängel anhaften: sie sind zu schwer, verursachen also zu viel todtes Gewicht, und sie sind zu empfindlich, gefährden mithin die Sicherheit des Betriebes und erfordern zahlreiche kostspielige Instandsetzungen und Auswechselungen. Diesen Hauptübeln gegenüber treten die übrigen Mängel weit zurück, da sie sich mehr oder weniger leicht durch Konstruktionsänderungen beseitigen lassen.

Z. Z. wird derselben Quelle zufolge ein Projekt erwogen, das die Selbstfahrer besonders nutzbringend für die Packetbeförderung machen will. Der Packetbesteller würde den Wagen selbst führen, müsste ihn allerdings während der Bestellgänge in den Häusern unbeaufsichtigt auf der Strasse stehen lassen. Eine Einrichtung, die es ermöglicht, den Stromkreis derartig zu unterbrechen, dass es einem Unbefugten unmöglich gemacht würde, in Abwesenheit des Bestellers mit dem Wagen davonzufahren, wird sich unschwer anbringen lassen. Der Gedanke hat zweifellos viel Bestechendes. Vielleicht würde es aber noch zweckmässiger sein, in verkehrsreichen Bezirken, wie bisher, zwei Unterbeamte zu verwenden und den Wagenführer mit der Aushilfe während der Haltezeit des Wagens zu betrauen.

— Ueber die wichtige Frage der **Reinigung des Acetylens durch Chlorkalk** berichtet der „Génie Civil" folgendes. Von den im rohen Acetylengas gewöhnlich vorkommenden lästigen Beimengungen verdienen wegen ihrer Wichtigkeit vornehmlich Beachtung Ammoniak, Schwefelwasserstoff und Phosphorwasserstoff. Die beiden ersten sind auch als Verunreinigungen des Leuchtgases wohlbekannt; man weiss sich ihrer jedoch leicht zu entledigen, während die Beseitigung des Phosphorwasserstoffs, der sich bei Verwendung des Acetylens besonders unangenehm bemerkbar macht, nur schwer zu bewerkstelligen ist, ohne zugleich das Acetylen anzugreifen. Seine Gegenwart ist schädlicher als die der beiden anderen, da bei seiner Verbrennung Phosphorsäure entsteht.

Gegenwärtig werden drei Verfahren zur chemischen Reinigung des Gases angewendet, das Ullmann'sche mittelst Chromsäure, das Franck'sche mittelst sauren Chlorkupfers und endlich die Reinigung mittelst Chlorkalk. Die beiden ersten Reagentien sind flüssig, werden jedoch in handlicherem Zustande benutzt, indem man sie von Kieselguhr aufsaugen lässt. Sie halten den ganzen Phosphorwasserstoff zurück, nicht aber ganz den Schwefelwasserstoff. Der Chlorkalk dagegen entfernt zwar sämmtliche im Acetylen enthaltenen Unreinigkeiten, führt aber andere, darunter Kohlenoxyd und Chlorverbindungen, ein. Er ist übrigens viel wirthschaftlicher und leichter zu handhaben, als die beiden anderen Reagentien; zuweilen erhitzt sich

jedoch der abgezogene Chlorkalk derart, dass er sich entzündet, wie es in Budapest vorgekommen ist.

Aus den bisherigen Erfahrungen lässt sich schliessen, dass der Erfolg der Chlorkalkreinigung von der Art der Verwendung des Reinigungsmittels abhängt.

Da es nützlich ist, den Chlorkalk in Pulverform zu verwenden, so muss dafür gesorgt werden, dass das Acetylen bei seinem Eintritt in den Reinigungsapparat nicht sehr feucht ist. Es genügt zu dem Zweck, durch Abkühlen des Gases die darin enthaltene Feuchtigkeit niederzuschlagen; dagegen muss es zuvor von seinem Gehalt an Ammoniak befreit werden, da andernfalls aus dessen Verbindung mit Chlorkalk ein sehr entzündliches Gas, Chlorstickstoff, entstehen würde. Das Acetylen muss daher durch einen Wasser oder noch besser verdünnte Schwefelsäure enthaltenden Recipienten geleitet werden. Von seinem Ueberschusse an Feuchtigkeit und Ammoniak befreit, tritt das Acetylen alle übrigen Beimengungen an den Chlorkalk ab, nimmt dafür aber Kohlenoxyd und Chlorverbindungen auf; die aufgenommene Kohlenoxydmenge ist jedoch so gering, dass sie unbeachtet bleiben kann. Die Chlorverbindungen lassen sich dadurch zurückhalten, dass das Gas durch gelöschten Kalk geleitet wird.

Was die Erhitzung und Entzündung des Chlorkalks betrifft, so tritt diese Erscheinung nur dann ein, wenn ihm zur Erhöhung seiner Porösität und Saugfähigkeit etwa Sägespäne beigegeben werden. Man braucht daher zu dem genannten Zwecke nur einen staubförmigen Körper zu verwenden, um jede Gefahr zu verhüten.

— **Zerlegbares Modell der Kompoundlokomotive.** Von Ingeniör Adolf Richter. Verlag von Ernst Wiest Nachf., Leipzig. Preis 5,50 ℳ. (bei monatlicher Abzahlung von 3 ℳ. = 6,50 ℳ.). Die Verlagshandlung hat eine Anzahl von Maschinenmodellen in der Weise anfertigen lassen, dass man jeden Apparat bis in seine kleinsten Theile zerlegen und wieder zusammenstellen und so den verwickelten Bau der Maschinen durch Anschauung leicht ins Verständniss aufnehmen kann. Ausser der Kompoundlokomotive sind in dieser Weise dargestellt die Westinghouseschnellbremse, der Otto'sche Gasmotor, der Dieselmotor und der Drehstrommotor. Die Art der Darstellung hat etwas von der Art der Ankleidefiguren. Eine grosse Zahl von Klappen ermöglicht es, die maschinelle Einrichtung bis in die innersten Theile aufzudecken und jeden Theil gleich gut von der Vor- und Rückseite zu betrachten, da die Klappen beiderseitig bedruckt sind. Dem Modell vorgedruckt ist eine genaue Beschreibung der Lokomotive, in der alle Theile mit Zahlen bezeichnet sind, die sich im Modell selbst wiederholen. Diese Bezeichnungen sind ausserdem in einem besonderen Verzeichniss nochmals übersichtlich zusammengestellt. Die Modelle der vorliegenden Art sind als eine sehr willkommene Bereicherung der Lehrmittel zu bezeichnen, deren sich nicht allein der Laie, sondern auch der Vorgeschrittenere mit Nutzen bedienen wird.

— **Luftabsauger für Wellblechbuden.** Der Fabrikant Schippel in Kappel bei Chemnitz weist, indem er auf seine feststehenden Luftabsauger aufmerksam macht, auf die Unzulänglichkeit der für gewöhnlich auf dem Dach der Wellblechbuden angebrachten drehbaren Ventilatoren hin, die die verbrauchte Luft abführen sollen. Bei verschlossener Thür führt der Ventilator, wie ausgeführt wird, nicht mehr die Luft ab, sondern von oben zu. Die Drehbarkeit des Apparates wird durch Witterungseinflüsse — Reif usw. — beeinträchtigt. Die Uebelstände sollen dadurch vermieden werden, dass hinter dem Ofen eine durch eine Klappe verschliessbare Durchbrechung zur Luftzufuhr geschaffen wird, deren lichte Weite wesentlich grösser sein soll, als das Rauchabführungsrohr des Ofens. Das Luftabführungsrohr soll durch eine Seitenwand ins Freie und dann durch ein Knie nach oben geführt werden. Auf das Entlüftungsrohr soll ein feststehender Luftabsauger gesetzt werden. Luftzug von oben, der den Kopf des in der Bude Verweilenden unmittelbar treffen kann, ist hierbei ausgeschlossen. Die zutretende Luft zieht sich nach dem Ofen, wo sie sofort erwärmt wird, so dass die Wärmevertheilung in der Bude eine befriedigende wird.

Rechtsprechung.

Eine beachtenswerthe Entscheidung bezüglich der Eisenbahnabonnementskarten hat das Tribunal de la Seine am 17. Mai 1899 erlassen. In dem Urtheile wird folgendes ausgeführt:

Ein Reisender hatte bei der Westbahngesellschaft eine Abonnementskarte I. Klasse auf 6 Monate für die Strecke Paris-Poissy bestellt. Als ihm eine Karte in Taschenform überreicht wurde, welche in der Tasche einen mit Reklamen bedeckten Zettel enthielt, erhob er Einspruch gegen einen derartigen Missbrauch und wandte sich an das zuständige Friedensgericht, als die Bahnverwaltung seiner Beschwerde keine Folge gab. Darauf erhob die beklagte Gesellschaft eine Widerklage auf 150 Frcs. als Ersatz für den durch die missbräuchliche Verbindung verursachten Schaden.

Gegen das Urtheil des Friedensgerichtes vom 16. Juni 1898, welches den Anspruch des Reisenden für begründet erklärte und die Bahn unter Abweisung der Widerklage zum Austausche der gelieferten Karte gegen eine einfache, von Reklamen freie bei Strafe von 1 Frc. Schadenersatz verurtheilte, hat die Westbahngesellschaft Berufung eingelegt. Zu deren Begründung macht sie nachstehendes geltend: Der Gesellschaft steht das Recht zu, die Bestimmungen aufzustellen, unter denen sie Abonnementskarten ausgeben will, und es liegt im Belieben des Reisenden, ob er sich diesen Bedingungen unterwerfen oder auf das Abonnement verzichten will; mit der Transportpflicht hängt die Frage nicht zusammen. Die unbedeutende Ausdehnung des Umfanges der Abonnementskarten enthält keine irgendwie bedeutsame Mehrbelastung des Reisenden; derselbe hat daher kein Recht, solche abzulehnen, wie auch der Reisende gezwungen ist, Karten anzunehmen, die etwa den doppelten Umfang wie die ausgegebenen besitzen, wenn sich die Eisenbahngesellschaft zur Ausgabe derartiger veranlasst sehe.

Das Landgericht konnte dieser Auslegung nicht beitreten, bestätigte vielmehr das friedensgerichtliche Urtheil, dessen Begründung angenommen und weiter ausgeführt wurde.

Der zwischen der Bahn und dem Reisenden geschlossene Vertrag ist ein Beförderungsvertrag, die über denselben ausgestellte Abonnementskarte dient als Legitimationsschein, sowie als Beurkundung des Vertragsinhaltes, insbesondere der Beförderungsbedingungen. Diese Bedingungen müssen demnach in der Karte aufgenommen sein, sie bilden aber, abgesehen von der Bezeichnung des Vertragschliessenden, den einzigen Inhalt der Karte. Allerdings kann die Gesellschaft Format und Muster der Karte bestimmen, es ist aber nicht einzusehen, woher sie das Recht nehmen kann, gegen den Willen der Abonnenten Ankündigungen damit zu verbinden, die dem Vertrage völlig fremd sind, namentlich dann, wenn diese Ankündigungen einen Bestandtheil der Karte selbst bilden und von ihr nicht abgetrennt werden können. Der Abonnirte ist nicht verpflichtet, selbst mittelbar seine Mitwirkung zu einem Veröffentlichungsvertrage zu gewähren, dem er vollständig fremd ist. Uebrigens können die auf den Heften befindlichen Anzeigen gewisse Empfindlichkeiten erwecken und die Gesellschaft hat selbst den Fall zugegeben, in dem die Ankündigung der Restaurationswagen bei einem Temperenzler Anstoss erregt und diesen zur Beschwerde veranlasst hat.

Unzutreffend ist die Behauptung der Bahngesellschaft, das Verkehrsrecht der Reisenden werde durch die Reklamen in keiner Weise berührt. Dem Beförderungsmangel der Bahnen entsprechen weitgehende Verpflichtungen derselben im Interesse der Allgemeinheit und der einzelnen. Sie sind insbesondere gehalten, jedermann unter den Bedingungen ihrer Tarife zu befördern, die von dem Minister genehmigt und über die sie nicht Herr sind; danach besteht aber für jeden Reisenden das Recht, ein Abonnement unter den in den Tarifen vorgeschriebenen Bedingungen abzuschliessen. Diese Tarife haben für und gegen die Bahngesellschaften Gesetzkraft, sie sind buchstabenmässig anzuwenden und den Bahnen ist es untersagt, in irgend welcher Weise die Verpflichtungen zu erschweren, welche sich für die Reisenden aus denselben ergeben. Die Eisenbahn ist daher nicht berechtigt, die Karten mit Reklamen zu bedrucken, da diese nicht zu dem Vertrage gehören.

Die Westbahngesellschaft hat sich übrigens gleich bei Einleitung des Prozesses vor dem Landgericht bereit erklärt, Karten der beanstandeten Art nicht mehr auszugeben. W. C.

Das Landgericht in Frankenthal hat vor kurzem ein Urtheil erlassen, das die Haftung der Eisenbahnen für Funkenflug nach dem in der Pfalz bisher geltenden französischen Recht untersucht.

Im Sommer 1899 setzten die von der Lokomotive eines Schnellzuges ausgeworfenen Funken die reife Frucht zweier Getreidefelder in Brand. Das Feuer griff derartig schnell um sich, dass der Ertrag beider Felder in wenigen Minuten in Asche verwandelt wurde. Die von dem Besitzer der Felder angestrengte Entschädigungsklage war von dem Erfolge, dass das zuständige Amtsgericht Ludwigshafen, das sich zunächst mit der Angelegenheit zu beschäftigen hatte, die Schadenersatzansprüche als berechtigt anerkannte und die Bahn zum Ersatz verurtheilte. In der Berufungsinstanz bestritt die Bahn jede Entschädigungspflicht mit der Begründung, dass die Lokomotive und der Funkenfänger in bester Ordnung gewesen seien und die Eisenbahn für eine Inbrandsetzung, wie die in Rede stehende, nicht haftbar gemacht werden könne. Das Landgericht hat diese Einrede als zutreffend nicht anerkannt, vielmehr entschieden, dass die Ansprüche des Klägers begründet sind und die Bahn den Schaden zu ersetzen hat. W. C.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Bezeichnung von Stationen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die Schreibweise der Station Czeicz der Lokalbahn Saitz-Czeicz-Göding ist in deutscher Sprache mit „Tscheitsch“ und in cechischer Sprache mit „Cejc“ festgesetzt worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 191 vom 30. Januar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend das Fahrgelderstattungsübereinkommen (abgesandt am 3. Februar d. J.).

Nr. 204 vom 5. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend den I. Entwurf der neuen, vom 1. Juni 1900 ab gültigen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 5. Februar d. J.).

Nr. 204 vom 5. Februar d. J. an die zur Prüfung der Entwürfe neuer Fahrscheinverzeichnisse berufenen Stellen, betreffend den I. Entwurf der neuen vom 1. Juni 1900 ab gültigen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 5. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Heft 1 und 2 vom 1. März 1899.

In den in der Ueberschrift bezeichneten Tarifheften sind auf Seite 8 im französischen Texte bei „Colza“ die Worte „oeillette (graine d')“ zu streichen.

Wien, am 29. Januar 1900. (316)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Der Haltepunkt Kolonowska erhält vom heutigen Tage ab die Bezeichnung Colonnowska.

Kattowitz, den 8. Februar 1900. (317)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 15. Februar d. J. ab treten auf der Strecke Straussfurt-Grossheringen folgende Fahrplanänderungen in Kraft:

Zug 817 ab Cölleda 5.50, ab Grossneuhausen 5.59, ab Olbersleben 6.11.

Zug 812 ab Auerstedt 8.16, ab Eckartsberga 8.24, ab Tromsdorf 8.37, ab Buttstädt 8.49, an Guthmannshausen 8.58, ab 8.59, ab Olbersleben 9.08, ab Grossneuhausen 9.20, an Cölleda 9.28.

Zug 811 ab Grossneuhausen 9.44, ab Olbersleben 9.57.

Zug 813 ab Cölleda 12.49, ab Grossneuhausen 1.00, ab Olbersleben 1.12, Guthmannshausen an 1.20, ab 1.21, an Buttstädt 1.31.

Zug 814 ab Grossheringen 12.55, ab Stadtsulza 1.00, ab Auerstedt 1.06, ab Eckartsberga 1.12, ab Tromsdorf 1.22, ab Buttstädt 1.31, Guthmannshausen an 1.38, ab 1.39, ab Olbersleben 1.47.

Zug 816 ab Olbersleben 4.40, ab Grossneuhausen 4.50, ab Cölleda 4.59.

Zug 815 ab Cölleda 5.43, ab Grossneuhausen 5.51, ab Olbersleben 6.01.

Zug 818 ab Grossneuhausen 10.25, an Cölleda 10.33.

Erfurt, im Januar 1900. (318)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Behinderung des Betriebes durch Arbeitsverweigerung.

Mit Bezug auf § 11, Abs. 2b und 4 des Vereinswagen-Uebereinkommens wird hiermit verlautbart, dass am 20. Januar l. J. in den Schächten der böhmischen Braun- und Steinkohlengebiete ein Arbeiterstrike, dessen Dauer nicht vorauszusehen ist, ausgebrochen ist.

Wien, am 1. Februar 1900. (319)

Laut amtlicher Mittheilung der fürstlich bulgarischen Staatsbahnen wurde infolge Hochwassers der Gesammtverkehr auf der Strecke Pleven-Somovit am 13. Januar l. J. für unbestimmte Zeit eingestellt.

Budapest, am 31. Januar 1900. (320)

Die Direktion der königlich ungarischen Staatsbahnen.

5. Güterverkehr.

Vom 1. April d. J. ab wird der Verkehr auf unserer Uferladestelle in Hohnstorf, auf welcher die Be- und Entladung von Wagenladungsgütern bisher ohne Einschränkung zugelassen ist, in der Weise beschränkt, dass während der Zeit der Verladung von Sprengstoffen die Ladestelle für den übrigen (allgemeinen) Verkehr geschlossen wird.

Altona, den 31. Januar 1900. (321)

Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlentarif zwischen belgischen Stationen und den Stationen der Linie Ehrang-Saargemünd.

Am 1. April 1900 tritt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbriketts zwischen belgischen Stationen und Terneuzen einerseits und den Stationen der Linie Ehrang-Saargemünd, sowie Friedrichsthal (Saar) und Malstatt des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken andererseits unter Aufhebung des Kohlentarifs vom 15. Mai 1888 nebst Nachtrag I in Kraft.

Der neue Tarif enthält neben geringen Ermässigungen auch geringe Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion. (322)

St. Johann-Saarbrücken, 31. Januar 1900.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Die am 1. Januar d. J. in den Gruppen- und Wechseltarifen der preussischen Staatsbahnen in Kraft getretenen Aenderungen der besonderen Bestimmungen zu §§ 56, 68 und 69 der Verkehrsordnung gelten vom gleichen Tage ab auch bezüglich des Tarifs für den Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Ferner werden vom 10. Februar d. J. ab zwischen Kraplau und Steffenswalde einerseits und Charlottenwerder, Dt. Damerau, Hartowitz, Löbau, Mlecewo, Montowo, Nikolaiken, Riesenburg, Rosenberg, Rybno, Weissenburg, Zajonskowo andererseits direkte Entfernungen eingeführt, welche bis auf weiteres nur für die Frachtberechnung bei den zur Abfertigung kommenden Wagenladungen „rohe Steine“ gelten und bei den genannten Stationen zu erfahren sind.

Danzig, den 1. Februar 1900. (323)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Halle-sächsischer Verbandsgüterverkehr.

Am 7. Februar d. J. wird die Station Halbendorf des Eisenbahndirektionsbezirks Halle als Versandstation in den allgemeinen Brennstoff-Ausnahmetarif 6 für Braunkohlen usw. einbezogen.

Dresden, den 5. Februar 1900. (324)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Theil II Heft 9 des Verbandsgütertarifs.)

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1900 gelangen für den Verkehr mit der Station Krasna der k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nachstehende Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 55 für Holz zur Einführung:

Von	nach den Stationen der					
	k. preuss. u. gr. hess. Eisenbahndirektion Mainz		kgl. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.			
	Mainz Hauptbhf.	Mainz Hafen	Hanau Nord-Ost- u. Westbhf.	Höchst a. M.	Offenbach	Wiesbaden
	Frachtsätze in Mark für 100 kg					
Station der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Krasna	2,86	2,84	2,74	2,83	2,75	2,93

München, den 30. Januar 1900. (325)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Unsere Bekanntmachung vom 24. Januar d. J. wegen Ausgabe des vom 1. Februar 1900 gültigen Nachtrags IV zum Heft 6 des Gütertarifs für den Verkehr zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn wird dahin ergänzt, dass, soweit durch diesen Nachtrag Erhöhungen eintreten, die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Februar 1900 in Kraft bleiben.

Strassburg, den 29. Januar 1900. (326)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Tarifheft 5.

Am 15. Februar d. J. treten bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, für die Beförderung von Holz der Abtheilung b bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief von Dobrichowitz, Dobris, Pribram und Bewnitz nach Colditz, Gröditz, Langenhennersdorf, Limmritz, Mosel, Niederschlema, Pirna, Remse, Rochsburg, Steina, Waldheim, Wolfsgrün und Wolkenstein direkte Frachtsätze in Kraft.

Näheres über die Höhe der Frachtsätze ist bei unserm Verkehrsbüreau hier, Wienerstrasse 4, zu erfahren.

Dresden, am 5. Februar 1900. (327)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbumschlagsverkehr in Dresden und Riesa.

Im Anschlusse an unsere Bekanntmachung vom 23. Januar 1897 wird veröffentlicht, dass die seitherigen Verwilligungen für den Elbumschlag in Dresden und Riesa im allgemeinen auch für die diesjährige Schifffahrtsperiode gelten und die neuen „Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Dresden und Riesa auf das Jahr 1900“ durch unsere Wirthschafts-Hauptverwaltung hier kostenfrei bezogen werden können.

Dresden, am 5. Februar 1900. (328)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Verkehr.

Vom 1. März d. J. finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 für Heringe, frische, gesalzene, auch auf Sendungen von Ymuiden, Station der holländischen Eisenbahngesellschaft, Anwendung.

Elberfeld, den 30. Januar 1900. (329)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Zu dem Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen einerseits und den Stationen der Prinz Heinrichbahn andererseits, Heft 18, ist mit Gültigkeit vom 1. Februar 1900 ab Nachtrag II ausgegeben. Die Abgabe des Nachtrags erfolgt gratis.

Strassburg, den 25. Januar 1900. (330)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die in den Transittarifen für die Beförderung besonders benannter Güter belgischer oder holländischer Herkunft von Mannheim und Ludwigshafen a/Rh. nach Basel (Reichsbahn) und gewissen südelsässischen Stationen vom 15. Juli 1894 vorgesehenen Frachtsätze für Getreide und Reis nach Basel transit Westschweiz finden mit Wirkung vom 1. Februar 1900 ab auch auf Sendungen nach den Stationen Stalden-Dorf, Oberdiessbach, Brenzikofen, Heimberg und Steffisburg der Burgdorf-Thuner Bahn Anwendung.

Strassburg, den 27. Januar 1900. (331)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. April d. J. treten an Stelle der Tarife:

a) Theil II, Heft 1 vom 1. September 1892,
b) Theil II, Heft 2 vom 1. September 1892,
c) Anhang zu den Tarifheften 1 und 2 (ehemaliger Werrabahn-österreichischer Gütertarif) vom 1. April 1894

nebst zugehörigen Nachträgen neue Tarifhefte 1 und 2 in Kraft.

Ferner wird mit vorbezeichnetem Tage der Nachtrag 2 zum Tarif Theil II — Heft 5 herausgegeben, demzufolge das bisherige Tarifheft 5 nur noch für die in Ungarn gelegenen Stationen Barcs und Zágráb (Agram) der k. k. priv. Südbahngesellschaft fortbestehen bleibt.

Ausserhalb des Rahmens der vorbezeichneten neuen Tarifhefte 1 und 2 wird schliesslich zum Ersatz für den Ausnahmetarif Nr. 15 (Erdharz usw.) des bisherigen Anhangs zu den Tarifheften 1 und 2 (ehemaligen Werrabahn-österreichischen Gütertarifs) für

„Erdwachs, roh, unverpackt“

bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Frachtbrief und Wagen
von Boryslaw (k. k. St. B.)
nach Ebersdorf b. Coburg (K. E. D. Erfurt)

ein Ausnahmefrachtsatz von 442 ₰ für 100 kg, gültig vom 1. April d. J. ab, eingeführt.

Das neue Tarifheft 1 ist zum Preise von 1,90 ℳ = 2,20 Kronen ö. W., das neue Tarifheft 2 zum Preise von 0,60 ℳ = 0,70 Kronen ö. W. und der Nachtrag 2 zum Tarifheft 5 unentgeltlich bei den bekannten Dienststellen zu beziehen.

Breslau, den 30. Januar 1900. (332)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Im süd-ostpreussischen Gütertarif gelten vom 3. Februar 1900 ab:

a) die Entfernungen und Frachtsätze für die Artikel des Ausnahmetarifs Nr. 10 (Getreide) im Verkehr zwischen Angerburg, Bischdorf, Dönhofstädt, Gerdauen, Nordenburg, Perlswalde, Pröck, Skandau, Wandlacken einerseits und Königsberg i/Pr. O. S. B. (linkes Pregelufer) andererseits auch für Sendungen Getreide etc. nach und von dem Königsberger Pregelbahnhofe der ostpreussischen Südbahn, sowie nach und von dem Königsberger Lagerhause daselbst mit einem Entfernungszuschlage von 4 km und einem Frachtzuschlage von 2,2 ₰ für 100 kg;

b) die Entfernungen und Frachtsätze für die Artikel des Seehafen-Ausnahmetarifs C 1 (Getreide) von den Stationen Angerburg, Bischdorf, Dönhofstädt, Gerdauen, Nordenburg, Perlswalde, Pröck, Skandau, Wandlacken nach Königsberg i/Pr. O. S. B. (linkes Pregelufer) auch für Sendungen Getreide etc. nach dem Königsberger Pregelbahnhof, sowie nach dem Königsberger Lagerhause daselbst mit einem Entfernungszuschlage von 4 km und einem Frachtzuschlage von 2,2 ₰ für 100 kg;

c) die Entfernungen und Frachtsätze für die Artikel des Ausnahmetarifs Nr. 10 (Getreide etc.) im Verkehr zwischen Angerburg, Bischdorf, Dönhofstädt, Gerdauen, Nordenburg, Perlswalde, Pröck, Skandau, Wandlacken einerseits und Königsberg i/Pr. O. S. B. (linkes Pregelufer) andererseits auch für Sendungen Getreide etc. nach und von dem Kaibahnhofe Königsberg i/Pr.;

d) die Entfernungen und Frachtsätze für die Artikel des Seehafen-Ausnahmetarifs C 1 (Getreide) von den Stationen Angerburg, Bischdorf, Dönhofstädt, Gerdauen, Nordenburg, Perlswalde, Pröck, Skandau, Wandlacken nach Königsberg i/Pr. O S B. (linkes Pregelufer) auch für Sendungen Getreide etc. nach dem Kaibahnhofe Königsberg i/Pr.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Königsberg i/Pr., den 2. Februar 1900. (333)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Eisenausfuhrtarife.

An Stelle des Seehafenausnahmetarifs E 2 vom 15. November 1899 für Eisenbahnoberbau- und Brückenkonstruktionstheile usw. zur Ausfuhr nach Ostasien über deutsche Seehäfen tritt am 1. Februar d. J. im Verkehr der preussisch-hessischen und oldenburgischen

Staatseisenbahnen ein anderweiter zweiklassiger Ausnahmetarif. Die Klasse I dieses Ausnahmetarifs erstreckt sich auf Eisen und Stahl des Spezialtarifs 1 und auf Kupferblech, die Klasse II ausser auf die dem bisherigen Ausnahmetarif E 2 angehörigen Gegenstände noch auf die übrigen Eisen- und Stahlartikel des Spezialtarifs II und auf Eisenbahnfahrzeuge. An Frachten werden bei Erfüllung der festgesetzten Kontrolvorschriften für die Ausfuhr nach Ostasien diejenigen der Klassen I und II des Seehafenausnahmetarifs E 1 berechnet.

Berlin, den 31. Januar 1900. (334)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Die im II. Nachtrage zum Theil II des deutsch-russischen Gütertarifs als § 33 a enthaltene Bestimmung, nach welcher der Unterschied zwischen der direkten Fracht und der sich etwa ergebenden billigeren Umkartirungsfracht im Reklamationswege zu erstatten ist, tritt mit sofortiger Gültigkeit in Kraft.

Bromberg, den 1. Februar 1900. (335)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.

Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Insoweit direkte Frachtsätze bestehen, gelangen ab 1. Februar l. J. für Calcium-Carbid bei Aufgabe als Stückgut die Frachtsätze der Stückgutklasse II, bei Frachtzahlung für 5 000 und 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief die Frachtsätze der Wagenladungsklassen A 1 bezw. B zur Anwendung. Gleichzeitig gelangten direkte Frachtsätze der Stückgutklasse II und der Wagenladungsklassen A 1 und B zwischen Lend Gastein und Rosenheim zur Einführung.

München, den 1. Februar 1900. (336)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Am 1. März 1900 tritt im ostdeutsch-österreichischen Verbande, Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899 ein Nachtrag III in Kraft, der geänderte und neue Frachtsätze des Klassentarifs und einzelne Ausnahmetarife, sowie einige neue Ausnahmetarife enthält.

Die durch den Nachtrag eintretenden Tariferhöhungen gelten, soweit diese nicht bereits durchgeführt sind, erst vom 1. April 1900.

Druckstücke des Nachtrags sind bei den bekannten Dienststellen kostenlos zu haben.

Breslau, den 1. Februar 1900. (337)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1900 findet der Frachtsatz für Getreide und Reis Rheinau-Basel transit Westschweiz im Ausnahmetarif Nr. 33 des badischen Gütertarifs auch auf Sendungen nach den Stationen Stalden-Dorf, Oberdiessbach, Brenzikofen, Heimberg und Steffisburg der Burgdorf-Thuner Bahn Anwendung.

Karlsruhe, den 1. Februar 1900. (338)
Generaldirektion.

Rumänische Eisenbahnen.

Am 1. Februar l. J. tritt der Nachtrag V zum Lokalkilometerzeiger in Kraft. Preis 15 Centimes. (339)

---

6. Verdingungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir vergeben in öffentlicher Verdingung die Lieferung von:

10 000	Stück	Gussklötzen, sowie von
10 000	„	Schraubenbolzen für Zwangsschieneneinrichtungen;
30 000	„	Schienenkloben;
4 000	„	Zungenwurzelschrauben und 200 Paar Schotterabschlussbleche für doppelte Kreuzungsweichen.

Bedingungen, Zeichnungen und Angebotsbogen werden von uns auf portofreie Anfrage abgegeben.

Die Angebote sind schriftlich, verschlossen und portofrei mit der Aufschrift „Weichenzubehör“ versehen bis

19. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr,

bei uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung derselben stattfindet.

Zuschlagsfrist bis 20. März d. J.

Karlsruhe, den 29. Januar 1900. (340)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Die Erd-, Fels-, Rodungs-, Böschungs- und Tunnelarbeiten, sowie Maurerarbeiten für Brücken und Durchlässe der Bahnstrecke Petersdorf-Ober-Polaun sollen im Ganzen oder in 5 Loosen im Wege öffentlicher Ausschreibung verdungen werden. Ausschreibungsunterlagen können hier eingesehen oder gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ für jedes Loos in Baar (nicht Briefmarken) bezogen werden. Die Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Ausführung der Erd- etc. Arbeiten für die Bahnstrecke Petersdorf-Ober-Polaun“ versehen bis zum Eröffnungstermin, **Mittwoch, den 28. Februar d. J., Vorm. 10 Uhr**, an die unterzeichnete Bauabtheilung versiegelt und postfrei einzusenden. **Zuschlagsfrist 8 Wochen.**

Hirschberg i/Schl., 1. Februar 1900. (341)
Königl. Eisenbahn-Bauabtheilung II.

Verdingung von **A.** 200 000 Stück Lampencylindern, 9 300 Stück Aufsatzgläsern, 8 500 Stück Einsatzgläsern, 11 000 Stück Standgläsern, 18 000 Stück Korken mit Glasröhrchen, **B.** 71 000 Stück Zinkpolen, 59 000 Stück Kupferpolen, 6 900 Stück Verbindungsklemmen, **C.** 75 000 kg Kupfervitriol, 12 600 kg Bittersalz und 10 000 Glas Schreibfarbe für die königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Königsberg i/Pr., Halle a/S., Magdeburg und Stettin. **Angebote** sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 17. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W., Schönebergerufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen zu A., B. und C. können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von je 0,50 ℳ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 17. März 1900.

Berlin, den 31. Januar 1900. (342)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 1 515 000 kg Putzbaumwolle in 9 Loosen für die königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Halle a/S., Königsberg i/Pr., Magdeburg und Stettin. **Angebote** sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 20. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W., Schönebergerufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 20. März 1900.

Berlin, den 31. Januar 1900. (343)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 6 000 Stück Gummischläuchen zur Dampfheizung in 2 Loosen für den Direktionsbezirk Berlin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 20. Februar 1900, Vormittags 10 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 14. März 1900.

Berlin, den 3. Februar 1900. (344)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Kleineisenzeug in folgenden Gruppen: 1. Laschen 1 924 t; Unterlagsplatten 1 534 t; Hakenplatten 27 t; 2. Klemmplatten 654 kg; Klammerbolzen 33,5 t; 3. Laschenschrauben, Schienenbolzen, Hakenschrauben 299 t; Hakennägel 28,8 t; Schwellenschrauben 167 t; 4. federnde Unterlagsringe 112 250 Stück; 5. Schwellenbezeichnungsnägel 144 269 Stück. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin, am 28. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Eisenbahndirektion einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im Zimmer 2 des Empfangsgebäudes aus, können auch gegen Einsendung von 3 ℳ für Gruppe 1, je 75 ₰ für Gruppe 2, 4 und 5, sowie 2 ℳ für Gruppe 3, einzelne Angebotsbogen für 50 ₰ postpflichtig entnommen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes statt.

Kattowitz, 5. Februar 1900. (345)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 240 Stück eichenen Brückenschwellen rund 66 cbm soll vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen können gegen gebührenfreie Einsendung von 50 ₰ von der unterzeichneten Inspektion bezogen werden. Angebote sind mit der Aufschrift: „Eichene Brückenschwellen“ bis zum 25. d. Mts. portofrei an die unterzeichnete Inspektion einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Frankfurt a/O., den 3. Febr. 1900. (346)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 2.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 12. | 10. Februar 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Die Aufgaben der Eisenbahngesundheitslehre.*)

Von Dr. med. **Gilbert**, Vertrauensarzt der königlich sächsischen Staatsbahnen.

Ein bedeutungsvolles Stück Kulturgeschichte liegt zwischen dem Tage, der als der Geburtstag unseres jetzigen Eisenbahnwesens zu betrachten ist, dem 27. Oktober 1828, da der erste Zug mit Personenbeförderung zwischen Stockton und Darlington in England verkehrte, und dem heutigen Tage, da ein weit verzweigtes Eisenbahnnetz alle Welttheile durchzieht, das in seiner Gesammtheit eine Schienenlänge von rund 800 000 km darstellt. Auch für den Arzt lohnt es, auf den Entwickelungsgang dieser Zeit einen kurzen Rückblick zu werfen.

Es blieb bekanntlich der Anwendung des Dampfes als bewegender Kraft vorbehalten, eine Umwälzung des ganzen Verkehrslebens hervorzurufen. 1835 trat Bayern als erstes deutsches Land mit der Strecke Nürnberg-Fürth und am 24. April 1837 Sachsen mit der Strecke Leipzig-Alten in die Reihe der Eisenbahnstaaten, unter denen es, als industriereiches Land, bald und dauernd einen hervorragenden Platz eingenommen hat. 1828 waren Frankreich und Oesterreich, 1830 Amerika, 1835 Belgien vorangegangen; 1838 folgte Russland, 1839 Italien, 1844 die Schweiz, 1860 die Türkei.

Der Riesenverkehr der Eisenbahnen, der an der Wende des Jahrhunderts alle Länder mit einander verbindet und Entfernungen kaum noch kennt, der dem Handel und der Industrie die schnellen Wege des gegenseitigen Austausches erschlossen hat, birgt nun auch — und das ist die Kehrseite der Medaille — vielerlei äussere Gefahren in sich, erfreulicher Weise aber nicht auch Riesengefahren, im Gegentheil sind die Eisenbahnunfallsgefahren viel geringer, als man meist in frischer Erinnerung dieses oder jenes bekannt gewordenen Eisenbahnunglückes anzunehmen geneigt ist.

Es bestehen genügende Eisenbahnunfallsstatistiken, die darüber Aufschlüsse geben. Zum Beweis des Gesagten seien nur zwei Berechnungen herausgegriffen. In Frankreich kommt ein getödteter Reisender auf 27 879 000 beförderte Reisende, und M. M. von Weber hat für Preussen in einer nicht angefochtenen Statistik berechnet, dass die Gefahr, auf der Eisenbahn zu verunglücken — alle leichten Verletzungen einberechnet — 3 Mal geringer ist, als die gewiss nicht naheliegende Wahrscheinlichkeit, das grosse Loos zu gewinnen; er hat ferner berechnet, dass ein Reisender, wenn er Tag und Nacht auf der preussischen Eisenbahn fährt und in der Stunde durchschnittlich 21 km zurücklegt, die Wahrscheinlichkeit hat, erst nach 307 Jahren verletzt und erst nach 1540 Jahren getödtet zu werden.

Ist sonach die vermeintliche Gefahr des Reisens auf Eisenbahnen sehr gering, so bleibt doch die Zahl der Eisenbahnunfälle und Betriebsverletzungen an sich immerhin eine grosse.

Für den Verein für Heilkunde bedeuten die Eisenbahnunfälle aber mehr, als es die in der Statistik niedergelegten Zahlen aussprechen; sie sind der Anlass zu den naturgemässen ersten, festen Wechselbeziehungen zwischen Arzt und Eisenbahnbetrieb; sie sind die ersten Steine, die zu dem Aufbau einer neuen Wissenschaft geführt haben, die den inzwischen weit gediehenen geistigen Ausbau einer neuen Disziplin anregten, die Eisenbahnhygiene.

Sie ist nach der Begriffsbestimmung des verdienstvollen, bahnbrechenden Vorarbeiters auf diesem Gebiete, des Geheimen Sanitätsrath Brähmer, derjenige Zweig der öffentlichen Gesundheitspflege, welcher die Gefahren, die Leben und Gesundheit der Menschen durch den Eisenbahnbetrieb bedrohen, erforschen und bekämpfen will. Ihre Sorge gilt dem Wohle der Reisenden und des Eisenbahnpersonals, dem letzteren nicht nur um des eigenen Schutzes willen, sondern weil von seiner Gesundheit und Frische Leben und Gesundheit der Reisenden beeinflusst wird; ihre Sorge gilt endlich den Anwohnern von Stationen und Schienenwegen, sowie allen, welche mit letzteren in Berührung kommen.

*) Als Vortrag in der Gesellschaft für Natur- und Heilkunde zu Dresden am 9. Dezember 1899 gehalten.

Diese Begriffsbestimmung kennzeichnet zugleich klar und fest den Pflichtenkreis derer, welche die berufliche Stellung auf dieses Gebiet hinweist; nur eines ist für die Ausführung dem noch hinzuzufügen: nur in besonderer Ruhe erwogene Maassnahmen können sich auf diesem Gebiete verwirklichen lassen, auf dem jeder Fehlschritt einen Rückschritt bedeutet. Es ist ferner begreiflich, dass auf diesem Gebiete ärztliche Rathschläge, die oft Hunderttausende verschlingen, nur nach sorgfältigster Prüfung durch alle einschlägigen Berather auch der Verwaltung und des Betriebes sich ausführen lassen. So muss naturgemäss dem Fernerstehenden der Gang der Entwickelung ein langsamer erscheinen, selbst wenn stetig an den einschlägigen Fragen unausgesetzt gearbeitet wird.

Die erste grundlegende Thätigkeit der Eisenbahnhygiene hat es also zu sein, die Gefahren des Eisenbahnbetriebes für Leben und Gesundheit der Menschen zu erforschen. Diese Gefahren sind zwiefach: sie können durch mechanische Einwirkungen plötzliche Schäden zufügen und sie können durch schädigende Einwirkungen Krankheiten hervorrufen: es können Unfälle und Erkrankungen in die Erscheinung treten.

Die Eisenbahnunfälle unterscheiden sich von den in anderen Betrieben vorkommenden Unfällen insbesondere dadurch, dass sie, entsprechend der grossen Gewalt der einwirkenden Kräfte, die denkbar schwersten Verletzungen, Zerreissungen und Zermalmungen hervorrufen: es gehört daher die Leistung der ersten Hilfe auch zu den gemüthlich aufreibendsten Aufgaben des Arztes.

Als ihre vorwiegende Ursache sehen wir Entgleisungen und Zusammenstösse; während die ersteren der unrichtigen Handhabung des Zugsdienstes, der falschen Stellung der Weichen und der ungenügenden oder schadhaften Beschaffenheit des Betriebsmaterials zuzuschreiben sind, pflegen letztere hauptsächlich durch die falsche Aufstellung und ungenügende Signalisirung ruhender Fahrzeuge bewirkt zu werden oder durch die falsche Weichenstellung für die in Gang befindlichen oder die Nichtbeachtung der Signale durch das Bedienungspersonal der in Gang befindlichen Fahrzeuge. In beiden Fällen, bei Entgleisungen und Zusammenstössen, entstehen häufig die dem Eisenbahnbetrieb eigenen Massenverletzungen, denen gegenüber die durch allerlei Möglichkeiten des Betriebes, mit oder ohne Schuld des Verletzten, entstandenen Einzelverletzungen eine beachtenswerthe Rolle nicht spielen und sich von Unfällen in anderen Betrieben kaum unterscheiden.

Nur eine Gruppe von Unfällen verdient noch eine besondere Erwähnung — die sog. traumatische Neurose, das Kreuz der Aerzte, der Versicherungsanstalten, aber auch der unglücklichen Verletzten selbst.

Dieses Gebiet sollte das gemeinsame Arbeitsfeld der Nervenärzte und Bahnärzte bilden, die oft abweichender Meinung sind. Seit der ersten Arbeit über diesen Gegenstand, Erichsen's Abhandlung, ist der Widerstreit der Meinungen bis heute noch nicht zur Ruhe gekommen, und es ist noch nicht gelungen, eine Alle befriedigende Erklärung dieses interessanten, aber theilweise noch dunklen Krankheitsgebietes zu geben.

Gegenüber Erichsen, der eine chronische Entzündung des Rückenmarks und seiner Häute als die Ursache des ja allen Aerzten geläufigen Krankheitsbildes ansah, betonten, sonst seinem Standpunkte nahe stehend, Leyden, Erb und Westphal vor allem den Shock, während Riegler 1879 seinen Standpunkt klar aussprach, indem er das Krankheitsbild als Siderodromophobie (Eisenbahnangst) bezeichnete. Charkot fasste es als männliche Hysterie auf, Oppenheim begründete es in langen, vielfach bekämpften Arbeiten als eine Psychoneurose (Geistes- und Nervenstörung), unter dem Widerspruche vor allem Seligmüllers, der 1890 in einer Arbeit über die Errichtung von Unfallskrankenhäusern sich gegen den Missbrauch der Diagnose „traumatische Neurose“ wendete und auf die Bedeutung der Simulation hinwies. Im Gegensatze zur Simulation hat von Strümpell auf die Bedeutung der Autosuggestion (Selbstvorstellung) — u. E. das wichtigste Moment der ganzen Frage — hingewiesen und diese nicht zu unterschätzende Thatsache in den Vordergrund der Beurtheilung gehoben.

Aus dem Widerstreit der Meinungen gegenüber diesem vielgestaltigen Krankheitsbilde mit hohen funktionellen Störungen, aber meist ohne anatomische Grundlagen und ohne nachweisbare Organveränderungen lassen sich als für den Eisenbahnhygieniker feststehende Grundsätze herausschälen:

1. dass die traumatische Neurose keine eigenartige Eisenbahnunfallsfolge darstellt, sondern ein zwar noch vieldeutiges, aber auch nach anders gearteten Unfällen eintretender Symptomenkomplex ist;
2. dass es wissenschaftlich berechtigt und praktisch erstrebenswerth ist, unter Fallenlassen dieses Sammelnamens von einer traumatischen Neurasthenie, Hysterie, Melancholie usw. zu sprechen, Sätze, die jetzt einem wesentlichen Widerspruch wohl nicht mehr begegnen.

Es würde den Rahmen dieses Vortrages überschreiten, ausführliche Unfallskrankengeschichten zu berichten, soviel werthvolles Material auch in den Akten der Eisenbahnverwaltungen der Bearbeitung wartet. Nur eines Falles muss gedacht werden um des besonderen Interesses willen, das die Diagnose bietet, die bisher Niemand unanfechtbar gestellt hat, weder die behandelnden Bahnärzte, noch die zugezogenen Nervenärzte oder Chirurgen. Einzelnen der Zuhörer wird der Verletzte unter dem Namen des schlafenden Schaffners bekannt geworden sein. Es handelt sich um einen im Dezember 1882 durch Zerreissung des Zuges abgestürzten Bremser, der wegen Weichtheilkopfverletzungen und Körperkontusionen zuerst im Krankenhause Freiberg und seit Januar 1883 in seiner Wohnung in Löbtau-Naussslitz in Behandlung steht. Nach völliger Wundheilung trat im März 1883, drei Monate nach der Verletzung, ein schlafähnlicher Zustand ein, der bis heute, also 17 Jahre lang, ununterbrochen anhält. Seit dieser Zeit hat der Verletzte kein Wort gesprochen, keinen Schritt gethan: er liegt wie ein lebendig Todter im Bette. Steter unwillkürlicher Harnabgang, stete Stuhlverhaltung, steter Nystagmus (Augenzittern) und stete Bewegung in der Gesichtsmuskulatur charakterisiren jetzt das Krankheitsbild, das früher häufig durch Konvulsionen noch verwickelter wurde. Das Schlucken flüssiger Nahrungsmittel erfolgt, sobald der Löffel die Zunge berührt. Jahrelang war der Verletzte zum Skelet abgemagert und es bestand tiefer decubitus (Durchliegen), während der Kranke jetzt in genügendem Kräftezustand und in guter Hautbeschaffenheit ist. Alle Diagnosen, die es gibt, sind bereits gestellt und verworfen worden. Was sind hier anatomische, was funktionelle Störungen bei diesem Krankheitsbilde, das drei Monate nach geheilten Weichtheilverletzungen und beim Fehlen erkennbarer Schädelverletzungen entstanden ist?

Aus dem übrigen grossen Stoffe der Eisenbahnunfallslehre sei nur auf zwei Thatsachen die Aufmerksamkeit gelenkt, auf die statistisch nachgewiesene alljährliche Verminderung der Unfälle der Reisenden und die Häufung von Eisenbahnunfällen zu gewissen Zeiten im gleichen Betriebe. Auch im Eisenbahnunfallswesen gilt das Gesetz von der Wiederholung der Fälle, und es mag unentschieden bleiben, ob dieselbe Ursache im allgemeinen die Unfälle verschuldet oder nicht vielmehr eine krankhafte Nervosität des Betriebspersonals, wie sie nach jedem Unfalle sofort steigernd in Erscheinung tritt.

Während durch die Betriebsunfälle neben dem in erster Stelle gefährdeten Personal auch das reisende Publikum Schädigungen ausgesetzt ist, brauchen wir bei den durch die schädlichen Einwirkungen des Eisenbahnbetriebes auftretenden Krankheiten vorwiegend nur des Eisenbahnpersonals zu gedenken: der Reisende leidet im allgemeinen an seiner Gesundheit durch den hygienisch geregelten Betrieb keinen Krankheitsschaden. Denn von den Schädigungen durch überheizte Wagenabtheile und durch Zugluft brauchen wir uns um so weniger zu unterhalten, als diese dauernd zwischen den Reisenden zu unliebsamen Auseinandersetzungen Anlass gebenden Verhältnisse mit der geplanten und theilweise schon durchgeführten Ausstattung der Wagen mit Thermometern einer wesentlichen Besserung ent-

gegengehen. Die Beobachtungen aber über die Schädigungen des Nervensystemes durch anhaltendes Fahren in Schnellzügen sind in ihren Ergebnissen noch unsicher und bedürfen der Nachprüfung.

Anders beim Personal, das mannigfachen, eigenartigen und je nach seiner Thätigkeit verschiedenartigen Schädigungen in seinem Berufe ausgesetzt ist.

Die Unregelmässigkeit des Dienstes, der Ernährung, des Schlafes und bei einzelnen Beamtengruppen das hohe Maass der steten persönlichen Verantwortung sind die wichtigsten der schädigenden Momente, theilweise die vielleicht auch jetzt noch zu lange anhaltende Dienstzeit*); erst in zweiter Linie stehen die direkten Schädigungen des Betriebes: die stete schnelle Fortbewegung auf starrem Fuhrwerk und die dadurch bedingte Erschütterung, die Unbilden des Wetters, die Entwickelung von Staub und Russ, die Erzeugung von Dampf und Hitze.

Unter diesen letzten Einflüssen, vor allem unter der Erschütterung, leidet zweifellos am schwersten das Maschinenpersonal, bei dem auch Riegler die häufig eintretenden Erkrankungen des Nervensystems zu einem besonderen Krankheitsbild zusammenfasst.

Dass aber auch alle anderen im Aussendienste beschäftigten Eisenbahner Erkrankungen der Athmungs- und Verdauungsorgane und des Nervensystems, sowie rheumatischen Erkrankungen anderen Berufsarten gegenüber in gesteigertem Grade ausgesetzt sind, steht statistisch fest.

Interessanter noch als diese sofort erklärlichen Thatsachen sind die Statistiken, welche Erkrankungen, Invalidität und Tod nach der besonderen dienstlichen Thätigkeit ordnen. Zillmer hat berechnet, dass die Zugförderungsbeamten (Lokomotivführer, Feuerleute) nach einem mittleren Dienstalter von 19,7 Jahren bereits dienstunfähig werden, die Zugbegleitungsbeamten (Schaffner, Bremser) nach einer Dienstzeit von 21 Jahren, die Bahnbewachungsbeamten (Bahnwärter) nach einer Dienstzeit von 27,1 Jahren, die Stationsbeamten (Inspektoren, Assistenten, Fahrkartenausgeber, Weichenwärter) nach einer Dienstzeit von 27,3 Jahren.

Die Zahlen Zillmer's erscheinen nach den Erfahrungen für Sachsen unter allen Umständen richtig, was die Abstufung nach der Thätigkeit anbelangt; was dagegen die so frühzeitige Pensionirung der Zugförderungsbeamten betrifft, sind die Zahlen wohl etwas zu ungünstig.

Unter dem Büropersonal mehrt sich die Neurasthenie; diese Thatsache steht auch für die sächsischen Verhältnisse fest. Die verschiedenartigsten Ursachen wirken hier zusammen, ganz gewiss kann aber von einer dienstlichen Ueberarbeitung bei einer Bürozeit von täglich 7½ Stunden nicht die Rede sein. Ungünstig freilich ist für das Nervensystem die meist durchgehende Arbeitszeit und bei den im Rechenwesen Beschäftigten die eintönige, aber dabei sehr anspannende Beschäftigungsart. Am auffallendsten ist es, wie häufig sich die Neurasthenie direkt an die neuerdings eingeführten Beförderungsprüfungen bezw. an die dafür benöthigten Vorarbeiten anschliesst; es ist zweifellos in den 40er Lebensjahren der Mensch im allgemeinen nicht mehr gut fähig, auswendig zu lernen und Gedächtnissstoff zu verarbeiten.**) Nicht zu unterdrücken ist die Bemerkung, dass auch der Alkoholgenuss dabei eine Rolle spielt, und der Arzt muss sich bemühen, nach dieser Richtung in gewissen Grenzen Aenderungen anzustreben.

Zur Abwehr der durch den Eisenbahnbetrieb entstehenden Schädlichkeiten und Gefahren sind nach den Worten Brähmers drei Bedingungen erforderlich: 1. eine zweckmässige Beschaffenheit und Einrichtung der Betriebsmittel und des Betriebes; 2. ein gesundes, der Verantwortlichkeit gewachsenes Eisenbahnpersonal; 3. eine zweckmässige Organisation des ärztlichen Bahndienstes.

*) Anm. d. Schriftl. Nach Durchführung der zwischen den deutschen Regierungen vereinbarten Bestimmungen über die planmässige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten wird man von einer im allgemeinen zu lange dauernden Dienstzeit nicht mehr sprechen können.

**) Anm. d. Schriftl. Es wird aber auch im Eisenbahndienst verhältnissmässig selten vorkommen, dass jemand noch im 40. Lebensjahre eine Beförderungsprüfung abzulegen hat.

An der Erfüllung dieser dreifachen Aufgabe hat der Arzt den ausgiebigsten und gewissenhaftesten Antheil zu nehmen; er darf vor dieser Aufgabe nicht zurückschrecken, so oft auch hier ärztlich richtige Anforderungen und dienstlich berechtigte Interessen sich widerstreiten, er muss aber auch, beiden Seiten Rechnung tragend und die finanzielle Tragweite seiner Vorschläge prüfend, das unbedingt Erforderliche und Durchführbare sorgsam vom Wünschenswerthen scheiden. Behält er diese Richtschnur für seine Rathschläge und für sein Handeln im Auge, so wird er gewiss stets auf das verständnissvolle Entgegenkommen der Behörde rechnen können.

Die Herstellung zweckmässiger Betriebsmittel und Betriebseinrichtungen gibt dem Arzt verhältnissmässig nur ein geringes Thätigkeitsgebiet, nicht deswegen, weil der Arzt und Hygieniker hier wirklich keine ihn interessirenden Fragen zu beantworten hätte, keine Rathschläge geben könnte, sondern weil Techniker und Verwaltungsbeamte diese Verhältnisse noch mit entschiedenem Recht als ihr alleiniges Arbeitsgebiet ansehen. Denn es ist Aufgabe der Technik, Bau und Einrichtung der Betriebsmittel so zu gestalten, dass Schädigungen für alle Betheiligten möglichst ausgeschlossen sind, und Sache der Verwaltung, den Betrieb so zu leiten, dass niemand Gefahr läuft. Es können daher hier unter Beiseitelassen der überwiegenden rein technischen Fragen nur die einschlägigen hygienischen gestreift werden.

Die längste Zeit verbringen Reisende und Zugpersonal in und auf dem Zuge. Dieser ist hergestellt aus einer grösseren oder geringeren Zahl einzelner, mit einander verkuppelter und durch gemeinsame Bremseinrichtung verbundener Wagen und wird fortbewegt durch die Lokomotive. Erstere dienen den Reisenden und dem Zugbegleitungspersonal, letztere dem Zugförderungspersonal zum Aufenthalt während der Fahrt. Die Verkuppelung der Wagen untereinander hat den einheitlichen Zusammenhalt des Zuges zu gewährleisten, zugleich aber die beim Anziehen und Anhalten des Zuges entstehenden störenden Zug- und Stosswirkungen für die Insassen abzuschwächen, während die Bremsvorrichtungen einen schnellen Stillstand der Züge ermöglichen. Die Bremsen sind, wie jetzt allgemein eingeführt, sowohl durch den Lokomotivführer, wie durch jeden Reisenden bequem in Thätigkeit zu setzen. Die Bauart der Lokomotive muss dem Führer und dem Heizer einen einigermaassen erträglichen Aufenthalt während seiner langen Fahrt ermöglichen. Die Maschine muss auf starken Federn ruhen, um die das Nervensystem schädigenden Stösse etwas abzumildern; sie muss im Vordertheil überdeckt sein, um Schutz gegen Wind und Wetter, gegen niedergedrückten Dampf und Staub zu gewähren. Letztere Forderung ist erst seit etwa 20 Jahren allgemein anerkannt, während bis dahin, vor allem in Frankreich die völlig offene Lokomotive bevorzugt wurde, in der Meinung, dass dadurch der Austausch der durch starke Hitze, Kohlensäure, Stickstoff und widrige Gase verunreinigten Luft gegen die reine Aussenluft schneller bewirkt werde. Die Ausstattung mit einer Sitzgelegenheit ist unbedingt zu verlangen. Trotz alledem bleibt die Thätigkeit dieser zwei Männer, welche in meist 12stündigem*), beinahe ununterbrochenen, Körper und Geist anspannenden Dienste arbeiten, welche, die Hand an der Bremse und das Auge auf die Strecke gerichtet, wo ihnen nichts entgehen darf, unter der Hitze der Maschine und unter der Kälte der Aussenluft leiden, eine ganz ausserordentlich auf-

*) Anm. d. Schriftl. Diese Annahme trifft doch jetzt nicht mehr zu. Nach den oben angeführten Bestimmungen soll die innerhalb einer Dienstschicht im Zugdienst zurückzulegende planmässige Fahrzeit einschliesslich derjenigen Aufenthalte auf den Stationen, während deren die Lokomotive nicht verlassen werden darf, für das Lokomotivpersonal keinenfalls mehr als 10 Stunden betragen.

reibende und zu Krankheiten und zu frühzeitiger Invalidität geneigt machende.

Von der grössten Wichtigkeit für Gesundheit und Wohlbehagen der Reisenden während der Fahrt ist Bauart und Einrichtung der Wagen. Das gesundheitliche Interesse erfordert für lange Fahrten, für den Fernverkehr, die Einstellung der Durchgangswagen (sogen. D-Wagen), durch die es den Reisenden ermöglicht wird, jederzeit sich Bewegung zu machen, bequem den Abort und etwaige Restaurationsräume zu erreichen und sich in ihren Wünschen nach Licht, Luft und Ventilation weniger von den Neigungen der Mitreisenden abhängig zu machen. Für den Nahverkehr genügen die Abtheilwagen. Die ersteren bieten bei voller Benutzung für jeden Reisenden: Sitzbreite in I. Klasse 0,80 m, II. Klasse 0,60 m, III. Klasse 0,47 m, Bodenfläche in I. Klasse 1,04 qm, II. Klasse 0,70 qm, III. Klasse 0,46 qm, Luftraum in I. Klasse 2,24 cbm, II. Klasse 1,50 cbm, III. Klasse 1,00 cbm, während sich bei den Abtheilwagen diese Verhältnisse, in der Sitzbreite annähernd gleich, in Bodenfläche und Luftraum um etwa 25 % verringern. Immerhin ist der dem einzelnen Reisenden zur Verfügung stehende Luftraum kein grosser, aber er ist auch nur bei voller Benutzung des Abtheiles so gering, also meist nur während der eigentlichen Reisezeit, und diese ist glücklicherweise zusammenfallend mit der Zeit, wo man ausgiebig lüften kann. So lange die Jahreszeit es erlaubt und Wind und Staub es nicht hindern, haben wir im Fensteröffnen ein ebenso einfaches wie wirksames System der Lüftung; ist dies aber durch die Verhältnisse unmöglich, so scheint es bisher durch kein Lüftungssystem geglückt zu sein, den Kohlensäuregehalt der Luft dauernd auf 1 ‰ zu erhalten, eine Forderung, die in die Wirklichkeit umzusetzen wir uns bestreben müssen. Das Geeignetste sind Lüftungsvorrichtungen in Oberlichtaufbauten, durch die eine stete Zufuhr frischer Luft vom Wagenobertheil her ermöglicht wird.

Als die gesundheitlich zuträglichste Heizung hat sich die Dampfheizung erwiesen, die von der Lokomotive aus den einzelnen Abtheilen zugeführt und vom Lokomotivführer geregelt wird, aber selbstverständlich der den Reisenden zugänglichen Abstellvorrichtungen nicht entbehren darf. Als die zweckdienlichste und den Augen zuträglichste Beleuchtung werden wir das Gaslicht so lange zu betrachten haben, bis wir mit elektrischem Licht unsere Züge versorgen können. Klar müssen wir uns aber dabei sein, dass das in Behältern mitgeführte und durch ein Röhrensystem vertheilte Gas bei Eisenbahnunfällen auch eine Quelle neuer Gefahren bilden kann. Man erinnere sich an das grosse Unglück bei Wannsee 1885 und an die Explosion auf der Berliner Stadtbahn 1894.

Auf möglichst zahlreiche, bequem und unbemerkt erreichbare Aborte, von denen jeder mit Waschgelegenheit versehen sein muss, ist ärztlich grosser Werth zu legen, besonders aber auf deren tadellose Instandhaltung und Sauberkeit. Als die beste Möglichkeit, dies zu erzielen, hat sich die Anstellung von Dienstfrauen erwiesen, denen die Lüftung, Spülung und Reinigung, gegebenen Falls auch die Desinfektion der Aborte als Dienstpflicht obliegt.

Die innere Ausstattung der Wagen muss derart beschaffen sein, dass Gegenstände und Stoffe, die Staubfänger sind, thunlichst vermieden werden und dass — wie es auch eine Verfügung des Reichseisenbahnamts ausspricht — womöglich das Wageninnere sich abwaschen lässt. In diesem Sinne ist die Verwendung des so ausserordentlich praktischen Plüsches unerwünscht, dagegen die Verwendung von Leder- und geflochtenem Rosshaarbezug und Rohrgeflecht anzustreben. Genauer Erwägungen bedarf es noch, ob sich nicht die Teppiche und Fussdecken, aus welchem Stoffe sie auch sind, selbst für die kalte Jahreszeit entfernen lassen; zwar sind sie bei vielen Reisenden der Wärmehaltung wegen beliebt, doch nicht unbedingt nöthig, zumal neuerdings unter dem Linoleumbelag der Wagenfussböden noch eine Filzschicht angebracht wird; dagegen sind sie vom Standpunkt der Gesundheitspflege zu verwerfen; denn sie sind eine gefährliche und widrige Sammelstelle von Schmutz, Staub, zertretenen Abfällen und Auswurf. Die Forderung nach Spucknäpfen auch in den Wagen muss immer wieder gestellt werden. Doch kann man sich nicht den äusseren Schwierigkeiten verschliessen, die ihrer Unterbringung in Abtheilwagen entgegenstehen. Je mehr in diesem Sinne die innere Ausstattung der Wagen erfolgt, desto leichter wird das erste und wichtigste, eine Reinigung durch Abwaschen, sich ermöglichen lassen und erforderlichenfalls auch eine genügende Desinfektion, ein Erforderniss nicht nur für Epidemiezeiten, sondern auch für den Fall der Verseuchung eines Wagens durch irgend eine ansteckende Krankheit (Scharlach, Pocken usw.). Für letztere Fälle bedarf es der betrieblichen Einrichtungen, um Desinfektionen im grossen vornehmen und die Methoden ausführen zu können, die nach dem jetzigen Stand der allgemeinen Hygiene und Desinfektionslehre genügen, die Wiederbenutzung solcher Abtheile gefahrlos zu gestatten. Das Gleiche gilt für die dem Viehtransport dienenden Wagen, wenn ansteckend-krankes Vieh befördert worden ist.

Wenn man in den nach den neuesten Anforderungen der Technik und Hygiene ausgestatteten Wagen seine alljährliche Erholungsreise antritt, so bedarf es zum Wohlbehagen und ungestörten Schlafe noch eines: die Wagen dürfen den Stoss der Fortbewegung nicht empfinden lassen, sie dürfen nicht werfen. An diesem Vorzuge betheiligen sich in gleichem Maasse die Konstruktion der Wagenuntergestelle, deren verwickeltes Achsen- und Federsystem dies ermöglicht und die tadellose Beschaffenheit des Schienenweges. Es genügt hier hervorzuheben, dass die Herstellung des Schienenweges durch Stahlschienen von 10—12 m Länge auf hölzernen Querschwellen sich im allgemeinen als die beste Bauart erwiesen hat, um das Geräusch und Stossen der Wagen an den Schienenlücken auf das unvermeidbare Mindestmaass zurückzuführen.

Für die dauernd tadellose Erhaltung eines betriebssicheren und hygienisch zuverlässigen Schienenweges ist das Bahnbewachungspersonal verantwortlich. Die Bettung des Schienenweges soll aus Steinschlag oder grobem Kies bestehen, um das Aufwirbeln und Eindringen von Staub in die Wagen thunlichst einzuschränken; alle Verunreinigungen der Strecke, vor allem durch die Zugaborte, werden bei den regelmässigen Kontrolgängen der Bahnwärter beseitigt, während für Epidemiezeiten, Cholera, besondere Desinfektionsvorschriften bestehen.

Erfüllt das Stations- und Zugpersonal gewissenhaft seine Dienstpflicht, wozu in erster Linie die sorgsame Bedienung der Central- und Handweichen, die gewissenhafte Handhabung und Beachtung der sichtbaren farbigen, sowie der hörbaren Signale für den Fahrverkehr gehört, so wird der Reisende wohlbehalten das Ziel seiner Wünsche, eine Station erreichen.

Hier beginnt nun auf dem Bahnhofe, nach Betriebsanlage und Einrichtung, schon wieder des Arztes reichere Thätigkeit; die Station hat dem zuständigen Bahnarzte in hygienischer Beziehung zur Kontrole zu unterstehen. Die Bahnsteige müssen gut überdacht und gegen Wind geschützt sein, in bequemer Weise den Zugang zu sauber gehaltenen Aborten ermöglichen und reichlich gutes Trinkwasser mit handlichen, reinlich gehaltenen Trinkgefässen bieten. In allen Räumen, Diensträumen wie Wartesälen, muss für grösste Sauberkeit gesorgt werden durch regelmässiges Lüften und häufiges Scheuern, durch Aufstellen von Spucknäpfen und Fernhalten von Decken und Teppichen.

(Schluss folgt.)

Die Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung über Gepäckträger und Aufbewahrung des Gepäcks.

Der § 37 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892 (Gepäckträger, Aufbewahrung des Gepäcks) ist in der Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 in zwei Paragraphen zerlegt, und es ist dabei den neuen Bestimmungen eine Fassung gegeben worden, durch welche den Eisenbahnen, in Abweichung von den bisherigen Vorschriften, eine Haftpflicht bezüglich des nicht zur Beförderung aufgegebenen Reisegepäcks in gewissen Fällen auferlegt wird.

Während bis zum 1. Januar 1900 die Eisenbahn für die von Gepäckträgern bewirkte Beförderung des Gepäcks der Reisenden nach und von den Abfertigungsstellen nicht haftete und ebensowenig eine Haftung für das zur vorübergehenden Aufbewahrung hinterlegte Gepäck bestand, haftet jetzt die Eisenbahn in beiden Fällen, im ersteren Falle aus dem durch die Gepäckträger, d. h. ihre Leute (§ 9 der Verkehrsordnung) auszuführenden Transportvertrage unter den im § 34 Abs. 1 und 4 vorgesehenen Beschränkungen, im letzteren Falle als Verwahrer.

Angesichts dieser neuen Rechtslage erscheint eine Erörterung der in den §§ 37, 38 gegebenen Vorschriften und eine Prüfung der Frage angezeigt, ob und inwieweit die bisher bezüglich der Aufbewahrung von Gepäck seitens der Verwaltungen aufgestellten Bedingungen beibehalten werden können.

§ 37.

„Auf den Stationen sind, soweit ein Bedürfniss besteht, Gepäckträger zu bestellen."

Die Bedürfnissfrage unterliegt lediglich der Prüfung der Eisenbahnverwaltung, welche — wenn sie sich in der Bestellung säumig zeigen sollte — durch die Aufsichtsbehörde zu entsprechenden Einrichtungen angehalten werden kann. Ein rechtlicher Anspruch des Publikums, die Bestellung von Gepäckträgern auf einer bestimmten Station verlangen zu dürfen, besteht nicht, und ebensowenig wird aus der Nichtbestellung ein Schadensersatzanspruch von Reisenden hergeleitet werden können.

Im allgemeinen haben die Eisenbahnverwaltungen schon bisher den Verhältnissen Rechnung getragen, insbesondere bestand für die preussischen Staatsbahnen auf Grund des Ministerialerlasses vom 20. Februar 1878 (E.-V.-Bl. S. 42) die Verpflichtung, auf den grösseren Stationen und namentlich auf Uebergangsstationen Gepäckträger zu bestellen.

„Die unter Verantwortlichkeit der Eisenbahnverwaltung im Sinne des § 34 Abs. 1 und 4 dieser Ordnung auf Verlangen der Reisenden deren Reise- und Handgepäck im Stationsbereiche nach und von den Wagen, Abfertigungsstellen usw. zu schaffen haben."

Die Eisenbahn haftet — ohne dass sie die Reisenden wegen ihrer Schadloshaltung an die Gepäckträger verweisen darf — unmittelbar für Verlust und Beschädigung des Gepäcks nach Maassgabe der Bestimmungen im § 34 Abs. 1 und 4. Aus der Bezugnahme auf Absatz 1 und 4 des § 34, worin von Handgepäck überhaupt nicht die Rede ist, und aus dem Umstande, dass durch diese Bezugnahme die Anwendbarkeit des § 34 Abs. 6 — welcher von dem nicht zur Beförderung aufgegebenen Gepäck, wozu das Handgepäck zählt (§ 28 a. a. O.), handelt — ausgeschlossen ist, wird man folgern müssen, dass die Bestimmungen des Abschnittes IV der Verkehrsordnung, soweit sich dieselben auf die Haftung für Verlust und Beschädigung, auf Beschränkung der Haftung usw. erstrecken, auch auf das im § 37 erwähnte Handgepäck beziehen.

Im § 34 Abs. 1 ist bestimmt, dass die Haftung für Reisegepäck sich nach den für die Beförderung von Gütern (Abschnitt VIII der Verkehrsordnung) gegebenen Vorschriften richtet, sofern sich nicht Abweichungen aus den Bestimmungen des Abschnittes IV ergeben.

Demgemäss werden die Eisenbahnverwaltungen zweckmässigerweise von dem im § 81 Abs. 2 a. a. O. gegebenen Rechte,

„die im Falle des gänzlichen oder theilweisen Verlustes oder der Beschädigung von Kostbarkeiten, Kunstgegenständen, Geld und Werthpapieren zu leistende Entschädigung in den Tarifen auf einen Höchstbetrag zu beschränken",

Gebrauch machen, zumal im § 30 Ziffer 5 wegen Beschränkung der Höhe des Schadensersatzes ausdrücklich auf § 81 Abs. 2 verwiesen wird.

Es bleibt den Eisenbahnen ferner unbenommen, die im § 50 B 2 aufgeführten hochwerthigen Gegenstände entweder von der Beförderung als Gepäck auszuschliessen oder nur bedingungsweise zuzulassen (§ 30 Ziffer 5).

Die Eisenbahnen haben bereits im Personen- und Gepäcktarif Theil I vom 1. Januar 1900 in den Zusatzbestimmungen zu § 30 der Verkehrsordnung entsprechende Beschränkungen eingeführt, indem sie „Gold- und Silberbarren, Platin, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere sowie Dokumente" von der Beförderung als Gepäck ausgeschlossen und bezüglich der Edelsteine, echten Perlen, Pretiosen und anderer Kostbarkeiten, insbesondere Waaren aus Gold, Silber und Platina usw. nur Gegenstände im Werthe bis 500 ℳ zur Beförderung als Gepäck zugelassen haben.

Unter Anwendung dieser Bestimmungen auf das im § 37 erwähnte Reise- und Handgepäck ergibt sich, dass die Haftung der Eisenbahnverwaltung sich niemals auf die vorstehend erwähnten, von der Gepäckbeförderung ausgeschlossenen Gegenstände erstreckt und bezüglich anderer, in Zusatzbestimmung 2 zu § 30 der Verkehrsordnung erwähnter Gegenstände beschränkt ist. Bezüglich der letzterwähnten Gegenstände ist natürlich voller Schadenersatz zu leisten, wenn der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn bezw. ihrer Leute herbeigeführt ist (§§ 88, 30 Ziffer 5).

Weiterhin bietet der Abs. 4 des § 34 die Möglichkeit, die Ersatzpflicht für das von den Gepäckträgern beförderte Gepäck allgemein durch die Tarife zu beschränken, wenn auch eine solche Beschränkung wegen der Mitwirkung der Landesaufsichtsbehörde und des Reichseisenbahnamts weniger leicht und nur unter ganz besonderen Verhältnissen zu erreichen sein wird.

Die Haftung der Eisenbahnverwaltung für das von den Gepäckträgern beförderte Gepäck tritt stets nur dann ein, wenn es sich um Transporte „im Stationsbereiche" handelt. Darunter wird man im allgemeinen das Gebiet zu verstehen haben, auf welchem die Eisenbahn die Bahnpolizei ausübt. Wenn es in der in Nummer 1 (des Jahrgangs 1900) der „Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahntransport" veröffentlichten Uebersetzung der Verkehrsordnung heisst: „dans l'intérieur de la gare", so ist hier die örtliche Begrenzung der Haftung zu eng gezogen. Jedenfalls fallen auch die Bahnhofsvorplätze in den Stationsbereich. Wird dagegen Gepäck in den Stationsort geschafft, so haftet die Eisenbahn nicht für Verlust und Beschädigung.

Die übrigen Bestimmungen des § 37 entsprechen den bisherigen Vorschriften.

§ 38.

„Auf grösseren Stationen müssen Einrichtungen bestehen, welche es dem Reisenden er-

möglichen, sein Gepäck gegen eine festgesetzte Gebühr zur vorübergehenden Aufbewahrung niederzulegen."

Auch hier haben die Eisenbahnverwaltungen allein zu bestimmen, wo Aufbewahrungsstellen einzurichten sind, und sie können auch hier nur im Aufsichtswege zu entsprechenden Einrichtungen angehalten werden.

Der Ausdruck „grösseren" ist unbestimmt, ebenso wie die Uebersetzung „dans les gares importantes" in der „Berner Zeitschrift". Es passt auch nicht die Klasseneintheilung der Bahnhöfe in I., II. und III. Klasse, wie sie in Preussen besteht. Ebensowenig kann der Umfang des Personenverkehres immer das entscheidende Merkmal sein. Denn obwohl z. B. auf Bahnhof Bellevue der Berliner Stadtbahn 1898/99 5 231 555 Personen abgefertigt wurden, liegt doch kein Bedürfniss zur Einrichtung einer Aufbewahrungsstelle auf diesem Bahnhofe vor. Es müssen verschiedene Umstände zusammentreffen, um die mit Kosten verknüpfte Einrichtung von Aufbewahrungsstellen zu rechtfertigen: einigermaassen erheblicher Personenverkehr, die Möglichkeit der Gepäckaufgabe (im Berliner Stadt- und Ringverkehr ausgeschlossen), die Gewohnheiten des auf der Station abfahrenden und ankommenden Publikums u. dergl. Bisher haben die Verwaltungen auch ohne Zwang im allgemeinen dem Bedürfnisse Rechnung getragen.

Unter „Gepäck" als dem allgemeineren Ausdrucke wird Reisegepäck und Handgepäck zu verstehen sein.

Sowohl die Höhe der von dem Reisenden für die Aufbewahrung zu zahlenden Gebühr, als auch die Länge der Hinterlegungsfrist werden nach dem Ermessen der Verwaltungen von diesen festgesetzt.

Haftet nun die Verwaltung unbedingt und in vollem Umfange für den Verlust oder die Beschädigung des zur vorübergehenden Aufbewahrung niedergelegten Gepäcks? Der § 38 bestimmt zwar: „Die Verwaltung haftet in diesem Falle als Verwahrer", und es könnte aus dem sonstigen Wortlaut des § 38 gefolgert werden, dass Ausnahmen von der Haftung ausgeschlossen sind. Allein man wird bei Prüfung dieser Frage wieder auf den Begriff „Gepäck" zurückgehen müssen. Als Gepäck und zwar sowohl Reisegepäck, als auch Handgepäck können hier nur diejenigen Gegenstände verstanden werden, welche von der Beförderung als Gepäck nicht zurückgewiesen werden dürfen, d. h. die im § 30 Ziffer 1 der Verkehrsordnung und in Zusatzbestimmung 1 (1) zu § 30 der Verkehrsordnung aufgeführten Gegenstände.

Für alle übrigen im § 30 Abs. 2 bis 4 erwähnten Gegenstände besteht kein Beförderungszwang, soweit dieselben als Gepäck befördert werden sollen, und dasselbe gilt bezüglich Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerther Münzen und Papiere sowie Dokumente (Zusatzbestimmung 2 zu § 30 Verkehrsordnung). Alle diese nicht unter „Reisegepäck" fallenden Gegenstände wird die Eisenbahnverwaltung unbedenklich von der vorübergehenden Verwahrung ausschliessen, bezw. die Haftung für die ohne ihr Wissen (in Behältnissen) niedergelegten Sachen ablehnen können.

Die näheren Vorschriften über die „Verwahrung" finden sich in den §§ 688—700 des Bürgerlichen Gesetzbuches. Sie sind dispositiver Natur, unterliegen also der abweichenden Vereinbarung der Vertragschliessenden. Dies gilt auch bezüglich der im § 38 vorgesehenen Verwahrung mit dem einzigen Unterschiede, dass, während nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches selbstverständlich niemand zum Abschluss eines Verwahrungsvertrages genöthigt werden kann, auf Grund der Verkehrsordnung für die Eisenbahn ein Zwang besteht, gewisse Sachen in Verwahrung zu nehmen. Ob es diesem Zwange gegenüber und mit Rücksicht auf § 276 des Bürgerlichen Gesetzbuches (Haftung für Vorsatz und Fahrlässigkeit) zulässig ist, die Höchstsumme der Entschädigung von vornherein in den für die Aufbewahrung des Gepäcks zu gebenden Bestimmungen, wie bisher üblich, zu beschränken, ist zweifelhaft, möchte aber zu bejahen sein, zumal § 276 a. a. O. anderweite Vereinbarungen zulässt und auch im § 38 der Verkehrsordnung ein Verbot solcher Vereinbarungen nicht enthalten ist. Die vertragliche Beschränkung der Entschädigung bei einem durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit verursachten Schaden ist unzulässig.

Eine Haftung der Eisenbahnverwaltung im Falle, wo das Gepäck nicht bei amtlichen Aufbewahrungsstellen niedergelegt, sondern (auf kleineren Stationen) von Arbeitern, Gepäckträgern usw. in Verwahrung genommen ist, erscheint ausgeschlossen. Holzbecher.

Der Vorstandsbericht des rheinisch-westfälischen Kohlensyndikats für das Jahr 1899

enthält über die mehrfach beklagten Verkehrsstockungen in der Frostzeit des vergangenen Dezember folgende Sätze:

„Im Herbst wurde sodann die Förderleistung dadurch beeinträchtigt, dass, wie alljährlich zur Zeit der Rüben- und Kartoffelernte, Wagenmangel eintrat, der aber, wie wir ausdrücklich hervorheben möchten, in dieser Zeit dank den Anstrengungen der Eisenbahnverwaltungen in erträglichen Grenzen geblieben ist. Leider aber ist, als im Dezember Frostwetter eintrat, eine Verkehrsstörung in die Erscheinung getreten, wie sie wohl kaum jemals im hiesigen Revier dagewesen ist. Es haben an einzelnen Tagen 5 000 und mehr Wagen gefehlt, so dass viele Belegschaften überhaupt nicht anfahren konnten oder nach wenigen Stunden Arbeit zur Niederlegung derselben gezwungen waren. Der dadurch entstandene Förderausfall beträgt, gleiche Leistungen wie im November vorausgesetzt, rund 320 000 t und der dadurch den Arbeitern entgangene Lohn wird in runder Summe mit 1 500 000 ℳ. nicht zu hoch veranschlagt."

Der Bericht meint dann weiter, dass über die Ursachen, welche zu dieser geradezu beispiellosen Stockung geführt haben, die königlichen Eisenbahndirektionen sich bis jetzt in befriedigender Weise nicht geäussert hätten und wendet sich gegen die auch in dieser Zeitung (Nr. 5 d. Jahrg.: „Zum Kohlenmangel") mitgetheilte Erwiderung der königlichen Eisenbahndirektion in Essen, welche den Zechen und grösseren Kohlenverbrauchern zur Vermeidung ähnlicher Stockungen empfahl, sich auf das Lagern grösserer Kohlenmengen einzurichten. „Wir müssen," so fährt der Bericht fort, „wiederholen, was bei früheren Erörterungen dieser Frage in ausreichendem Maasse festgestellt worden ist, dass nämlich sowohl die Art der Kohle, als auch die Art und Weise, unter der sich die weitere Aufbereitung und der Absatz der Kohlen vollzieht, es den hiesigen Zechen verbietet, in ähnlichem Umfange Kohlen auf die Halden zu stürzen, wie die oberschlesischen Gruben, ferner aber auch, dass die beschränkten Raumverhältnisse, mit denen die meisten, namentlich die älteren Zechenanlagen leider rechnen müssen, eine Lagerung grösserer Kohlenmengen unmöglich machen."

„Was die Kohlenverbraucher angeht, so liegen bei denselben zunächst die Raumverhältnisse ähnlich wie bei den Zechen. Namentlich bei der Grosseisenindustrie ist der tägliche Verbrauch so gross, dass das Lagern von Mengen, die den Betrieb für eine nennenswerthe Zeit sichern, ausgeschlossen ist. Ausserdem aber war auch, wie ja allgemein bekannt, das ganze Jahr hindurch der Verbrauch so stark, dass die vom Syndikat bezw. den Zechen zu schaffenden Mengen kaum zur regelrechten Aufrechterhaltung des Betriebes genügten, geschweige denn eine Ansammlung von Vorräthen gestatteten."

„Die königliche Eisenbahndirektion in Essen gibt in ihrer Begründung für die erwähnten misslichen Verhältnisse im Dezember in erster Linie das eingetretene Frostwetter an. Wir unsererseits stimmen mit der Ansicht des früheren Eisenbahndirektionspräsidenten Todt überein, der in einem Artikel „Die Güterbahn", veröffentlicht in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Heft 1, zum Schlusse sagt, dass die letzten Ursachen zu diesen Störungen in der zu gedrängten Betriebsführung und der zu grossen gegenseitigen Abhängigkeit der verschiedenen Linien und Bahnhöfe zu suchen sind."

Auch der Vorsitzende des Vereins ist in der Versammlung der Zechenbesitzer, in der der Bericht mitgetheilt wurde, auf die Lagerungsfrage zurückgekommen. „Jeder Kenner der Verhältnisse auf den Zechen wisse, dass diese überall da, wo die Natur des Produktes eine Lagerung zulasse, wohl darauf eingerichtet seien, vorübergehenden Verkehrsstörungen durch Lagern der Kohlen zu begegnen; wenn aber diese Störungen, wie es im Dezember v. J. der Fall war, tagelang andauern und sich von Tag zu Tag verschärfen, so sei es für die Zechen ein Ding der Unmöglichkeit, den Betrieb aufrecht zu erhalten. In den Tagen vor Weihnachten seien die Lagerplätze auf den betroffenen Zechen vollständig gefüllt und die Einlegung von Feierschichten unvermeidlich gewesen.“

Wir können vom Standpunkt der Eisenbahnverwaltungen aus in diesen Aeusserungen nur den Beweis dafür sehen, dass die Lagerplätze der Zechen für aussergewöhnliche Fälle nicht ausreichen und sich wahrscheinlich auch ohne einen unverhältnissmässigen Kostenaufwand nicht erweitern lassen. Da auch die Eisenbahnverwaltungen trotz des Aufbietens aller Kräfte der Stockungen nicht Herr wurden, da die obigen Erklärungen zeigen, dass auch die Zechenbesitzer nichts Wirksames glauben thun zu können, so ist es nur natürlich, dass der Bericht des Kohlensyndikats auf den Bau von Kanälen als die ultima ratio hinweist. Nachdem die günstigen Aussichten besprochen sind, welche sich der Kohlenausfuhr auf dem Dortmund-Emskanal eröffnen, sobald die Emshäfen mit den nöthigen Ladeeinrichtungen versehen sein und die im Bau befindlichen Seeleichter fertig gestellt sein werden, welche den Hamburger und Bremer Dampfschifffahrtsgesellschaften die westfälischen Kohlen zuführen sollen, heisst es weiter:

„Wir möchten nicht unterlassen, an dieser Stelle wiederholt auf die dringende Nothwendigkeit einer Ergänzung unseres Eisenbahnwesens durch Kanäle, in erster Linie jetzt durch den Mittellandkanal, hinzuweisen. Die Kalamität im November beweist zur Evidenz, dass die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn schon durch den regelmässigen Verkehr so bis zur äussersten Grenze beansprucht wird, dass schon an sich geringfügige Ursachen dieselbe zum Versagen bringen und es also unbedingt nothwendig ist, die Eisenbahn auf irgend eine Weise zu entlasten.“

Nachrichten.

Deutschland.

— Am 6. d. Mts. hat in Berlin die 70. Sitzung der ständigen **Tarifkommission** der deutschen Eisenbahnverwaltungen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten stattgefunden. Die Berathungen über die einzelnen Verhandlungsgegenstände haben zu folgendem Ergebnisse geführt:

Angenommen wurden die Anträge auf: Erhebung von Standgeld bei Verzögerung der Abfertigung infolge Fehlens oder Unzulänglichkeit der Zoll- oder Steuerpapiere usw., Fortfall des § 39 der allgemeinen Tarifvorschriften für den Güterverkehr (Beförderung von Militärbrieftauben), Ergänzung der Tarifposition „Borke“ durch den Zusatz („Rinde“), anderweite Fassung der Tarifposition „Lumpenhalbzeugmasse“, Aufnahme des Artikels „Raffia“ in den Spezialtarif II, Aufnahme von Asphaltsteingutplatten in den Spezialtarif III, Aufnahme von entleimtem Knochenschrot unter die Düngemittel des Spezialtarifes III, Aufnahme von Kalksandbausteinen in den Spezialtarif III, Aufnahme von Thonpfeifen zur Ausfuhr in den Spezialtarif III, den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter und das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter, Aufnahme von Viehzucker in den Spezialtarif III, den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter und das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter, Aenderung der Zusatzbestimmung II 1 zu § 44 der Verkehrsordnung (Begleiterfahrgeld bei Thiersendungen), Tarifirung roh geschnitzter Schrankaufsätze nach Spezialtarif I oder II.

Abgelehnt wurden die Anträge auf: Ergänzung der Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter bei Beförderung nach Binnenstationen, Aufnahme von Mähmaschinen, unzerlegt, unter die sperrigen Güter, Aufnahme von frischen Nüssen und Maronen in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter, Versetzung von Futtermehl in den Spezialtarif II oder III, Versetzung von Abfallmineralöl, beim Waschen von Putzwolle gewonnen, in den Spezialtarif III, Aufnahme von Dünger aus aufgeschlossenen thierischen Abfällen unter die Düngemittel des Spezialtarifes III, Aufnahme von Einstreupulver (aus Superphosphat, Kainit und Gips gemischt) unter die Düngemittel des Spezialtarifes III, Versetzung von Eisenoxyd in den Spezialtarif III.

Vertagt wurden die Anträge auf: Versetzung von denaturirtem Spiritus in den Spezialtarif III, Aufnahme von Chilinit in den Spezialtarif III und Aenderung der Frachtberechnung für lebende Thiere.

— **Preussische Staatseisenbahnkredite.** Von den der preussischen Staatseisenbahnverwaltung zur Verfügung gestellten Krediten waren bis Ende September vorigen Jahres 401 900 000 *M.* noch nicht verausgabt. Hiervon kamen 298 700 000 Mark auf Bewilligungen durch besondere Gesetze und 103 200 000 Mark auf Bewilligungen durch das Extraordinarium des Etats. Als erspart konnten von den 401 900 000 *M.* rund 600 000 *M.* gelöscht werden, so dass 401 300 000 *M.* verblieben. Hiervon entfallen 369 000 000 *M.* auf Bauausführungen und 32 300 000 *M.* auf Betriebsmittelbeschaffung. In dem Bestande für Bauausführungen sind 112 800 000 *M.* für neue Bahnen enthalten, deren Bau noch nicht in Angriff genommen werden konnte, und 15 400 000 *M.* für neue, zunächst noch vorzubereitende Bauten aus dem Etat für 1899. Auf die übrigen hiernach zur Verwendung bleibenden 240 700 000 *M.* sind ferner 10 200 000 *M.* in Anrechnung für Materialien zu bringen, die im laufenden Etatsjahre zu den Bauausführungen aus vorhandenen Beständen entnommen sind, deren Werth aber erst am Jahresschlusse den Baufonds in Rechnung gestellt wird. Ueber den Bestand für Betriebsmittelbeschaffungen von 32 300 000 *M.* ist, soweit es sich um Beschaffungen für die bereits bestehenden Bahnen handelt, mit 12 700 000 *M.* schon vollständig verfügt, in Betreff der übrigen 19 600 000 *M.* ist über die Verwendung insoweit Bestimmung getroffen, als dies durch den Zeitpunkt der Betriebseröffnung der neuen Bahnen bedingt wird. In den genannten Fonds sind die zur Errichtung von landwirthschaftlichen Getreidehäusern und zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse von Arbeitern und Beamten, sowie die ausserordentlichen Dispositionsfonds nicht enthalten.

— In der Budgetkommission des Reichstages ist in diesen Tagen auch der **Bischweiler Eisenbahnunfall** zur Sprache gekommen. Der elsässer Reichstagsabgeordnete Hauss frug, warum man den Postwagen unmittelbar hinter der Lokomotive eingereiht habe, so dass er beim Anprall zusammengedrückt wurde. Der Postwagen sei auch zu schwach gebaut gewesen. Er bittet um Auskunft, ob die Blättermeldung richtig sei, dass den Weichensteller keine Schuld treffe, vielmehr die Weiche ungenügend gewesen sei; auch solle der Lokomotivführer des verunglückten D-Zuges nur ein geprüfter Heizer gewesen sein. Der Regierungskommissar erklärte, es werde stets thunlichst vermieden, Postwagen unmittelbar hinter der Lokomotive anzuhängen. Bei D Zügen sei es aber meist nicht möglich, den Postwagen in die Mitte zu bringen. Fahre der Wagen hinten, so sei das Arbeiten der Beamten infolge des Schüttelns erschwert. Deshalb sei die Post oft gezwungen, falls sie auf Mitnahme ihrer Wagen rechne, das Risiko zu tragen. Die Hauptschuld an dem Unglück in Bischweiler treffe den Weichensteller, da er versäumt habe, die Weiche in die richtige Grundstellung zu bringen. Allerdings habe auch der Apparat, der das Einfahrtssignal regelt, in diesem Falle zufällig versagt. Uebrigens schwebe noch die Untersuchung, die erhobene Anklage werde jedenfalls volle Klarheit bringen. Die Meldung, dass als Lokomotivführer des Zuges lediglich ein geprüfter Heizer eingestellt worden sei, sei falsch.

— Nach einer in der Reichstags-Budgetkommission auf Anfrage abgegebenen Erklärung des Regierungskommissars wird die **Bahnsteigsperre**, die sich überall bewährt habe, noch in diesem Jahre auch auf den **elsass-lothringischen Reichseisenbahnen** zur Einführung gelangen.

— Nach den auf S. 1267 fg. Jahrg. 1899 d. Ztg. besprochenen **Vorschriften für den Blockdienst auf den preussischen Staats-**

bahnen ist die Erlaubniss zur Vorbeifahrt an einem das Haltesignal zeigenden Signalmaste (S. 1268, 2. Spalte, 2. Absatz, letzte Zeile) nicht nur dem Lokomotivführer, sondern auch dem Zugführer des vor dem Maste haltenden Zuges schriftlich mitzutheilen. Da die Durchführung dieser Vorschrift in Fällen, wo der Packwagen am Schlusse des Zuges steht, auf Schwierigkeiten stösst und die angestellten Ermittelungen ergeben haben, dass die schriftliche Mittheilung an den Lokomotivführer allein ausreichend ist, so ist der Wortlaut der in Frage kommenden §§ 13 und 19 jener Vorschriften vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten dahin abgeändert worden, dass in Zukunft die schriftliche Mittheilung an den Lokomotivführer zur Vorbeifahrt an einem das Haltesignal zeigenden Signalmaste genügt.

— **Frachtermässigung für Futtermittel und Kartoffeln an die durch Hochwasser geschädigten Bewohner des Spreewaldes.** Für Futtermittel, Speise- und Saatkartoffeln, die in der Zeit vom 22. Januar d. J. bis zum 31. Mai d. J. von den durch die Ueberschwemmungen des vergangenen Jahres betroffenen Einwohnern der zum Spreewalde gehörigen Theile der Kreise Calau, Cottbus, Lübben und der am Schwielochsee gelegenen Orte des Kreises Lübben bezogen werden, wird seitens der preussischen Staatsbahnen die tarifmässige Fracht oder der Frachtantheil der preussischen Staatsbahnen im Rückvergütungswege um die Hälfte (50 %) ermässigt. Die Frachtbriefe zu den betreffenden Sendungen dürfen nur an folgende Vermittelungsstellen gerichtet sein: Darlehnskasse in Burg bei Cottbus, Darlehnsverein in Straupitz, Schlepzig und Neuzauche, landwirthschaftlicher Verein Goyatz am Schwielochsee, z. H. des Amtmanns Buder in Lamsfeld, Polizeiverwaltung in Lübbenau, Amtsvorsteher in Schloss Lübbenau.

Die Rückerstattung des Frachtunterschiedes erfolgt, und zwar auch bei Frankosendungen, nur auf Antrag der vorgenannten Vermittelungsstellen an diese gegen Vorlage des Frachtbriefes und einer Bescheinigung des zuständigen Kreislandraths darüber, dass bei Vertheilung der Futtermittel und Kartoffeln ein Unternehmergewinn nicht erzielt worden ist, sowie dass die Käufer zu den durch das Hochwasser des Jahres 1899 Geschädigten gehören und die Sendungen zur Verwendung im eigenen Betriebe bezogen haben. Erstattungsanträge müssen bis zum 1. Juli d. J. bei der Eisenbahndirektion Halle eingereicht sein.

— **In der Sitzung der Aeltesten der Kaufmannschaft** von Berlin vom 5. d. Mts. wurde u. a. folgendes verhandelt:

Im Berlin-nordostdeutschen Gütertarife bestehen für den **Verkehr zwischen verschiedenen Stationen der vormaligen Stargard-Posener Eisenbahn** Woldenberg, Wronke usw. einerseits und **Berlin, Ostbahnhof, sowie Schlesischer Bahnhof** andererseits **Ausnahmetarifsätze für Getreide**, welche den bei Umexpedition in Kreuz (Ostbahnstaffeltarif) sich ergebenden Frachtziffern entsprechen. Auf die übrigen Berliner Staatsbahnhöfe und Ringbahnstationen ist dieser Ausnahmetarif nicht ausgedehnt, weshalb für solche nach diesen Bahnhöfen bestimmte Sendungen bei direkter Aufgabe die Sätze des höheren Spezialtarifs I in Anrechnung gebracht und ebenso bei nachträglicher Ueberführung in Berlin zum Zwecke der Entladung oder Lagerung auf einem anderen Berliner Bahnhofe Mehrfrachten zur Erhebung kommen, welche weit über die regelrechten Frachtunterschiede zwischen den Tarifsätzen für die verschiedenen Berliner Bahnhöfe hinausgehen (11 bis 13 anstatt 3 bis 4 ℳ. für den Wagen von 10000 kg). Zur Vermeidung der Frachtvertheuerung sowie der Ungleichheiten, welche die Möglichkeit billigerer Umkartirung für verschiedene Verkehrsbetheiligte im Gefolge hat, richteten die Aeltesten an die königliche Eisenbahndirektion zu Berlin das Ersuchen, den erwähnten Ausnahmetarif unter Berücksichtigung der Umexpedition in Kreuz auf die übrigen Berliner Bahnhöfe zu übertragen. Es würden sich diesfalls gegenüber der Abfertigung zu den Sätzen des Spezialtarifs I Ermässigungen von 7 bis 9 ℳ. für den Wagen ergeben.

Ferner kam zur Sprache, dass infolge der erheblichen Verkehrssteigerung auf dem **Anhaltischen Güterbahnhofe in Berlin** bei der Eisenbahnverwaltung angeregt worden ist, den gesammten **Zoll- und Steuerverkehr dieses Bahnhofes nach dem Packhofe zu verlegen.** Die Aeltesten, zur gutachtlichen Aeusserung hierüber aufgefordert, erklärten, dass nach den in den Kreisen der Verkehrsbetheiligten eingezogenen Erkundigungen gegen eine solche Verlegung Bedenken dann nicht geltend zu machen wären, wenn 1. die Abfertigungszeit des Packhofes um so viel verlängert wird, dass gegenüber der Abfertigung bei der Anhalter Steuerstelle keine Fristverkürzung eintritt, also bis 4 Uhr Nachmittags, 2. dem vermehrten Raumbedarf auf dem Packhofe Rechnung getragen wird, 3. die Eisenbahnverwaltung für genügend schnelle Ueberführung der betreffenden Zollgüter nach dem Packhofe Sorge trägt, 4. aus dem auf dem Packhofe geltenden, von der hiesigen Kaufmannschaft wiederholt angefochtenen hohen Lohntarifen den Interessenten keine wesentlich höheren Ausgaben erwachsen, als die Gebühren, welche sie heute bei Abfertigung auf dem Anhaltischen Bahnhofe zu entrichten haben.

— **Der elektrische Betrieb der Wannseebahn** soll nach den neuesten Bestimmungen mit dem 1. April d. J. eingeführt werden. Die für die Stromleitung hergestellten, etwa einen Fuss hoch vom Erdboden entfernten und neben den Gleisen der Eisenbahn herlaufenden Schienen sind den „B. N. N.“ zufolge schon bis Zehlendorf, wo der elektrische Betrieb vorläufig enden soll, durchgeführt. Dagegen ist die Verbindung mit dem Wannseebahnhof am Potsdamer Bahnhof noch nicht fertig, denn hier reichen die Leitungsschienen erst bis zu der Bude am Schöneberger Ufer hin.

— **Berliner elektrische Hoch- und Untergrundbahn.** Der Bau der Brücke über die Ring-, Potsdamer und Wannseebahn hinweg wird jetzt, wie die Arbeiten an der Hochbahn überhaupt, in eifrigster Weise gefördert. Die Brücke wird bekanntlich bei dem Hause Dennewitzstrasse 70 ausmünden, welches Gebäude in seinem schon jetzt gänzlich unbewohnten Zustande sich auffallend von den Nachbarhäusern abhebt, jedoch nicht lange mehr auf seinen Abbruch zu warten haben wird. Hinter dem Grundstücke erheben sich bereits die mächtigen Pfeiler für die in derselben Eisenkonstruktion wie die neue Siegfriedbrücke in Schöneberg zu errichtende Hochbahnbrücke. Diese Pfeiler sind aus gelben Backsteinen und bestem Sandstein aufgeführt und machen in ihrer kolossalen Höhe einen grossartigen Eindruck. Die Eisenkonstruktion, welche von dieser Seite begonnen ist, ragt den „B. N. N.“ zufolge augenblicklich schon über die Wannseebahn hinweg bis zu der Potsdamer Fernbahn hin und wird dann den ersten der beiden gemauerten Pfeiler auf der entgegengesetzten Seite vor dem Bahndamm der Ringbahn wieder erreichen. Hier auf dieser östlichen Seite reiht sich fast ohne Unterbrechung bereits Bogen an Bogen der Hochbahn, von denen ein Stockwerk, das niedrigere, nach dem Potsdamer Bahnhof, und von hier unterirdisch weitergeleitet wird, das andere aber sich nach dem Osten wendet. Die Fertigstellung der Brücke ist jetzt in verhältnissmässig kurzer Zeit zu erwarten, wenn nicht unvorhergesehene Ereignisse eine Stockung verursachen sollten.

— Die Generalversammlung der **Eisenberg-Crossener Eisenbahn** vom 3. d. Mts. hat, wie bereits in Nr. 11 S. 159 d. Ztg. kurz gemeldet, den Verkauf der Bahn an den preussischen Staat beschlossen. Es waren, wie das „Leipz. Tagebl.“ berichtet, 543 Stimmen vertreten einschliesslich der 204 Stimmen, welche der Stadt Eisenberg für ihren Aktienbesitz zukommen, und der 240 Stimmen des herzoglich altenburgischen Staatsfiskus. Das preussische Angebot ging dahin: für jede Aktie Lit. A (in Privatbesitz) werden 500 ℳ. und für jede Aktie Lit. B (in Staatsbesitz) 600 ℳ. baar gewährt nebst 4 % Zinsen vom 1. April 1900 ab bis zum Tage der Zahlung. Preussen übernimmt alle Rechte und Pflichten, auch alle Schulden der Gesellschaft und entschädigt den Vorstand und Kassirer durch Abfindungssummen, endlich baut es eine Bahn von Eisenberg über Bürgel nach Westen zum Anschluss an die Saalbahn, wenn eine Verständigung mit der weimarischen Staatsregierung zu Stande kommt; anderenfalls eine Bahn von Eisenberg nach einem zu vereinbarenden Punkte der Zeitz-Camburger Eisenbahn. Nach einem vom altenburger Landtag bereits genehmigten Staatsvertrag zwischen Preussen und Altenburg beschafft letzteres seinerseits den erforderlichen Grund und Boden innerhalb seines Gebietes. Zur Genehmigung des vorgelegten Verkaufsvertrages sind nach den Satzungen $^3/_4$ aller anwesenden Stimmen erforderlich. Die Vertreter der 204 städtischen Aktien hatten den Auftrag, nur dann für den Verkauf zu stimmen, wenn seitens Preussens die Verpflichtung eingegangen würde, die Bahnlinie nach Westen, am liebsten direkt nach Jena, fortzusetzen. Obwohl beruhigende Erklärungen darüber abgegeben wurden, hielten sich die städtischen Vertreter an ihren Auftrag gebunden. Es wurde eine Pause beschlossen, während der die städtischen Kollegien eine Sitzung abhielten und beschlossen, von dem Vorbehalte abzusehen und für unveränderte Annahme der Vorlage zu stimmen. Diese wurde in der wieder aufgenommenen Generalversammlung mit 532 Stimmen genehmigt.

— Als Nachtrag zur **Genehmigungsurkunde der elektrischen Bahn Halle-Leipzig** wird von der königlichen Regierung zu Merseburg folgendes veröffentlicht: 1. Die im § 2 Abs. 1 der Genehmigungsurkunde vom 26. Juli 1897 für die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn vorgeschriebene zweijährige Frist wird um weitere zwei Jahre, vom Tage der Veröffentlichung dieses Nachtrages an gerechnet, verlängert. — Hierbei wird jedoch besonders zum Ausdruck gebracht, dass die Kleinbahn entsprechend dem § 1 Abs. 2 des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 thatsächlich dem örtlichen Verkehre innerhalb eines

Gemeindebezirkes und der benachbarten Gemeindebezirke zu dienen, die Einrichtung eines Schnellbetriebes zwischen nicht benachbarten Orten, z. B. zwischen Halle und Leipzig, also zu unterlassen hat. 2. Die Nummer 13 der Genehmigungsurkunde vom 26. Juli 1897 erhält folgenden Zusatz: Der Schnellbetrieb zwischen nicht benachbarten Orten wird ausgeschlossen. Hierunter ist die Beförderung solcher Züge zu verstehen, welche auf keiner oder nur dem geringen Theile der Zwischenstationen zum Zwecke der Aufnahme und des Absetzens von Fahrgästen anhalten.

— Eine ausserordentliche Generalversammlung der **Dessauer Strassenbahngesellschaft** hat die Umwandelung der bisherigen nicht rentablen Gasbahn in eine elektrische Bahn beschlossen. Die Umwandelung soll von der süddeutschen Eisenbahngesellschaft (Bachstein-Berlin) längstens in 18 Monaten hergestellt werden. Zur Weiterführung der Bahn bis vorläufig nach Elbhaus (Wallwitzhafen) und später, wenn weitere Genehmigung erfolgt, nach Rosslau soll eine Kapitalerhöhung des jetzt von 500 000 *M.* auf die Hälfte verminderten Aktienkapitals von 250 000 *M.* auf 1 300 000 *M.* erfolgen.

— **Vorkonzessionen für elektrische Bahnen in Bayern.** Das bayerische Staatsministerium hat dem Fabrikbesitzer Zettler in München die Bewilligung zur Vornahme von Vorarbeiten für elektrische Eisenbahnen von Bayerischzell über Wörnsmühl nach Westerham mit einer Abzweigung von Wörnsmühl nach Miesbach auf die Dauer eines Jahres ertheilt, sowie die dem Herrn von Hartlieb bereits im vorigen Jahre ertheilte gleiche Bewilligung für eine elektrische Eisenbahn zwischen dem Starnberger- und dem Ammersee auf die Dauer eines weiteren Jahres verlängert.

— **Bayerisches Eisenbahn-Reisealbum.** Die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen hat der Firma Steiner in München gestattet, das in Nr. 97 S. 1570 Jahrg. 1899 d. Ztg. erwähnte Reisealbum ausser in den Abtheilungen der von der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung beigestellten direkten Kurswagen und der übrigen in den Schnellzügen laufenden bayerischen Personenwagen nunmehr auch in allen Abtheilungen I. und II. Klasse der in den Personenzügen verkehrenden bayerischen Wagen auszulegen.

— **Tarifirung von Calciumkarbid.** Nachdem der sächsische Eisenbahnrath in seiner Sitzung vom 1. d. Mts. die Versetzung des Artikels Calciumkarbid aus der allgemeinen Wagenladungsklasse in den Spezialtarif I befürwortet hat (siehe Nr. 10 S. 144 d. Ztg.), ist von der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen ein entsprechender Detarifirungsantrag bei der ständigen Tarifkommission eingebracht worden.

— Aus Anlass der in diesem und im nächsten Jahre stattfindenden kirchlichen Jubiläumsfeierlichkeiten in Rom werden, wie die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen bekannt gibt, in Chiasso und Luino besonders **ermässigte Rückfahrkarten nach Rom und Pompeji**, sowie Rundreisekarten für italienische Strecken ausgegeben. Die Gültigkeitsdauer der in München zur Ausgabe gelangenden Rückfahrkarten nach Chiasso und Luino wird durch Bestätigung der Fahrkartenausgabe in Chiasso und Luino von 15 auf 60 Tage verlängert, wenn daselbst solche Rückfahrkarten oder Rundreisekarten gelöst werden.

Für die preussischen Staatsbahnen ist in gleicher Angelegenheit folgendes verfügt: Während der Jahre 1900 und 1901 finden in Rom und Valle-Pompeji aus Anlass der Jahrhundertswende kirchliche Festlichkeiten statt. Zur Erleichterung des Besuches dieser Festlichkeiten lässt die italienische Bahnverwaltung an die theilnehmenden Pilger in Chiasso besondere, im Preise ermässigte Rückfahrkarten ausgeben. Die von den Theilnehmern zur Fahrt bis Chiasso gelösten Rückfahrkarten erhalten eine Geltungsdauer von 60 Tagen, sofern in dem Hefte durch die Fahrkartenausgabestelle Chiasso die Zulösung einer Rückfahrkarte nach Rom oder Valle-Pompeji bescheinigt worden ist.

— Ein **Unfall im Vorortbahnverkehr** ist am 4. d. Mts. auf der Strecke **Berlin-Oranienburg** durch das Defektwerden einer Maschine herbeigeführt worden. Der betroffene Zug ist der den Stettiner Bahnhof um 9 Uhr 45 Minuten verlassende Vorortzug. Auf der Fahrt zwischen Reinickendorf und Dalldorf hörten die Reisenden plötzlich einen starken Knall; bald darauf kam der Zug zum Stehen. Von den Fenstern aus sah man, dass eine dichte Dampfwolke die Maschine umgab; das zur Stelle eilende Zugpersonal fand den Lokomotivführer und den Heizer nicht unerheblich verletzt vor. Es stellte sich heraus, dass während der Fahrt ein Bolzen am Siederohr aus Gründen, die bis jetzt nicht ermittelt sind, herausgesprungen war; die in den Raum, in dem sich beide Beamte befanden, ausströmenden Dämpfe hatten die Verletzungen zur Folge gehabt. Schwere Verbrühungen hatte namentlich der Lokomotivführer davongetragen, der ohne Rücksicht darauf, dass ihn der Strahl des Dampfes unmittelbar traf, seiner Pflicht entsprechend in heldenmüthiger Aufopferung zum Ventil der Maschine vorgedrungen war und es geöffnet hatte. Ein Heilgehilfe, der aus der nächsten Sanitätswache herbeigeholt wurde, legte beiden Verunglückten, die sich noch auf der Maschine befanden, Nothverbände an; eine telegraphisch angeforderte Maschine schleppte dann den Vorortzug nach Hermsdorf. Einem von Stralsund kommenden Schnellzug wurde hier das Haltesignal gegeben, damit er die verletzten Beamten nach Berlin mitnehmen konnte.

— **Personenverkehr in Berlin.** Im Jahre 1899 wurden in Berlin durch die Stadt- und Ringbahn, die Strassenbahnen und Omnibusse im ganzen über 414 000 000 Personen befördert; das macht auf den Tag berechnet durchschnittlich 1 136 116 Personen und gegen das Jahr 1898 eine Zunahme von 142 706 Personen, die täglich diese Verkehrsmittel mehr benutzt haben. Im ganzen Jahre beträgt die Zunahme des Personenverkehres 52 000 000. — Von den 414 000 000 benutzten über 244 000 000 die Strassenbahnen, 94 000 000 die Stadt- und Ringbahn und 75 000 000 die Omnibuslinien.

— **Befreiung vorübergehender Dienstleistungen von der Versicherungspflicht.** Aus Anlass der neuen Fassung des § 4 Abs. 1 des deutschen Invalidenversicherungsgesetzes ist vom Reichskanzler unter dem 27. Dezember 1899 verfügt worden, dass Dienstleistungen zur schleunigen Hilfe bei Unglücksfällen oder Verheerungen durch Naturereignisse oder zur schleunigen Beseitigung von Verkehrs- oder Betriebsstörungen, sofern diese Dienstleistungen nach ihrer Art die Dauer von zwei Arbeitstagen voraussichtlich nicht übersteigen werden, sowie Dienstleistungen von Bediensteten ausländischer Eisenbahnverwaltungen in Eisenbahnbetrieben des Inlandes, soweit diese Bediensteten in letzteren vorübergehend beschäftigt werden, endlich Dienstleistungen im Inlande von Bediensteten ausländischer Betriebe, soweit diese mit einzelnen Betriebshandlungen vorübergehend in das Inland hinübergreifen, als eine die Versicherungspflicht begründende Beschäftigung im Sinne des § 4 Abs. 1 a. a. O. nicht anzusehen sind.

Oesterreich-Ungarn.

— Das **Tiroler Landesgesetz** vom 24. Oktober 1899 trifft neue **Bestimmungen** über die **Herstellung und Erhaltung von Zufahrtstrassen** zu Bahnhöfen und Aufnahmestationen der Eisenbahnen. Darnach hat bei der Erbauung von Eisenbahnzufahrtstrassen (d. s. öffentliche Strassen, welche die Verbindung der Bahnhöfe und Aufnahmestationen mit der nächst erreichbaren geeigneten öffentlichen Fahrstrasse oder mit dem bebauten Gebiete der nächst gelegenen Ortschaft vermitteln) die zuständige Bezirkshauptmannschaft über deren Nothwendigkeit und Anschluss an die öffentliche Fahrstrasse oder an das Gebiet einer Ortschaft, über die Richtung, die bauliche Anlage, den Konkurrenzbezirk und die Vertheilung der Beitragsantheile ein Gutachten abzugeben, insofern nicht in dem einen oder anderen Punkte schon anlässlich der Stationskommission rechtskräftige Bestimmungen getroffen wurden. Bei der zu diesem Zwecke vorzunehmenden kommissionellen Begehung ist ein Vertreter des Landesausschusses beizuziehen und ein gütliches Uebereinkommen zwischen sämmtlichen Betheiligten über die Ausführung des Baues, sowie über die Bildung einer Konkurrenz, betreffend die Herstellung und Erhaltung der Zufahrtstrassen, zu versuchen (§§ 1 und 2). Kommt hierüber zwischen den Betheiligten ein Uebereinkommen zu Stande, so ist es dem Landesausschusse zur Genehmigung vorzulegen, welcher hierbei im Einvernehmen mit der Landesbehörde vorzugehen hat. Findet der Landesausschuss den Vergleich zur Genehmigung nicht geeignet, so hat er im Einverständnisse mit der Landesbehörde das Erkenntniss zu fällen (§ 3). Wenn zwischen dem Landesausschusse und der Landesbehörde ein Einverständniss nicht erzielt wird, so entscheidet das Ministerium des Innern einverständlich mit dem Eisenbahnministerium in letzter Instanz (§ 4). Bleibt der Vergleichsversuch fruchtlos oder wird der zustandegekommene Vergleich nicht genehmigt, so ist die Konkurrenz durch den Landesausschuss im Einvernehmen mit der Statthalterei fortzusetzen. Wird hierbei ein Einverständniss nicht erzielt, so ist die Entscheidung vom Ministerium des Innern einverständlich mit dem Eisenbahnministerium zu treffen (§ 5). In diese Konkurrenz sind einzubeziehen: a) die betreffende Eisenbahnunternehmung, b) die Gemeinden, welche aus dieser Zufahrtstrasse einen erheblichen Nutzen ziehen, ferner c) jene Grund- oder Werkbesitzer und Unternehmungen, deren

Interessen durch die betreffende Strasse in hervorragender Weise gefördert werden.

Allfällige vom Staat und Land zum Zwecke der Eisenbahnzufahrtstrassen geleistete Beiträge kommen ausschliesslich den vorstehenden unter b und c angeführten Konkurrenten zugute (§ 6). Sollten seitens der Bauunternehmung bei Anlage neuer Bahnstationen zur Ermöglichung der Bauführung bereits Fahrwege hergestellt worden sein, welche als Bahnhofzufahrten gelten können, so ist die Unternehmung verpflichtet, diese Wege gegen nöthigenfalls im Enteignungswege zu ermittelnde Entschädigung der Konkurrenz zu überlassen (§ 7).

Nach Festsetzung des Konkurrenzbezirkes ist ein Konkurrenzausschuss zu bilden. Derselbe ist das beschliessende Organ und hat sogleich nach seinem Zusammentritt zu bestimmen, welche von den dem Bahnhofe zunächst gelegenen Ortsgemeinden verpflichtet ist, die Arbeiten zur Herstellung und Erhaltung der betreffenden Zufahrtstrassen zu leiten, zu beaufsichtigen und die zur Verfügung gestellten Mittel zu verwenden (§ 8). Erfolgte die Bildung der Konkurrenz durch freiwilliges Uebereinkommen, so steht den Betheiligten auch die freie Vereinbarung über die Zusammensetzung des Konkurrenzausschusses zu. Diese bedarf aber gleichfalls der Genehmigung seitens der Statthalterei und des Landesausschusses. In allen Fällen, wo ein Uebereinkommen über die Zusammensetzung des Konkurrenzausschusses nicht zustande kommt, entscheidet der Landesausschuss im Einvernehmen mit der Statthalterei. Bei Zufahrtstrassen, zu deren Herstellung oder Instandhaltung ein Beitrag vom Aerar oder aus dem Landesfonds geleistet wird, ist die Regierung und der Landesausschuss ermächtigt, einen Bevollmächtigten für den Konkurrenzausschuss zu ernennen (§ 9). Wenn die auf Grund des Gesetzes Beitragspflichtigen die zur Herstellung oder Erhaltung der Strasse erforderlichen Beiträge oder Leistungen verweigern, so kann der Landesausschuss auf ihre Kosten die mangelnde Leistung ausführen lassen. Ebenso kann der Landesausschuss gegen Mitglieder von Gemeindevorstehungen oder Konkurrenzausschüssen, die ihren Verpflichtungen und erhaltenen Aufträgen nicht nachkommen, Ordnungsstrafen im Betrage von 1 fl. bis 25 fl. verhängen, die in den Strassenkonkurrenzfonds fliessen.

Die Beiträge der Konkurrenzpflichtigen sind auf Ansuchen des Landesausschusses von der Bezirkshauptmannschaft nöthigenfalls im Wege der Zwangsvollstreckung einzuziehen (§ 18).

Die politischen Behörden sind berechtigt und verpflichtet, darauf zu dringen, dass die Eisenbahnzufahrtstrassen in gutem Stande erhalten werden (§ 19).

— **Ermässigung der Kohlen- und Holztarife.** Angesichts der durch die Arbeiterausstände in den Kohlenrevieren hervorgerufenen Kohlennoth hat sich das österreichische Eisenbahnministerium veranlasst gesehen, auf den westlichen Staatsbahnlinien für Brennholztransporte während der Dauer des Monats Februar die Sätze des billigsten, den Selbstkosten nahekommenden Ausnahmetarifes II anstatt des Ausnahmetarifes I zuzugestehen. An die Privatbahnverwaltungen wurde die Einladung gerichtet, den Brennholztransport in ähnlicher Weise zu unterstützen.

Für Kohlentransporte von Petroseny und Lupeny hat die Direktion der ungarischen Staatseisenbahnen für ihre Linien bis zu den österreichisch-ungarischen Grenzstationen die Frachtsätze des Ausnahmetarifes II bewilligt, wodurch für derartige Transporte eine namhafte Frachtermässigung geboten erscheint. Wegen thunlichster Beschleunigung der Kohlentransporte auf den Linien der österreichischen Staats- und Privatbahnen hat das Eisenbahnministerium Aufträge an die Staatsbahndirektionen, sowie die Verwaltungen der in Betracht kommenden Privatbahnen gerichtet.

— **Die Januarbeförderungen bei den österreichischen Staatsbahnen.** Diese Beförderungen, welche vor kurzem veröffentlicht wurden, sind, wenn man berücksichtigt, dass am 1. November v. J. eine allgemeine Gehaltserhöhung bei den Staatsbahnen durchgeführt wurde, als günstige zu bezeichnen. Im ganzen sind 389 Beamte befördert worden, und zwar 4 Beamte (3 Techniker und 1 Mittelschüler) zu Oberinspektoren in die V. Dienstklasse (Gehalt 6 400 Kr.). 10 Beamte (3 Mittelschüler, 1 Jurist und 6 Techniker) zu Inspektoren in die VI. Dienstklasse (Gehalt 4 800 Kr.). In die VII. Dienstklasse (Gehalt 3 600 Kr.) wurden insgesammt 35 Beamte (und zwar 12 Mittelschüler und 13 Techniker), in die VIII. Dienstklasse (Gehalt 2 800 Kr.) 114 Beamte (61 Mittelschüler, 9 Juristen und 44 Techniker) und in die IX. Dienstklasse (Gehalt 2 200 Kr.) 228 Beamte befördert. Hervorzuheben ist, dass die Beförderung der Juristen von der X. in die IX. Dienstklasse nach $1^1/_2$jähriger Dienstzeit und nach Ablegung der vorgeschriebenen Fachprüfungen erfolgte, während die Techniker ausnahmslos ohne Rücksicht auf Dienstzeit und Ablegung der Fachprüfungen in die IX. Dienstklasse befördert wurden.

— **Die Januareinnahmen der Aussig-Teplitzer Bahn und der Buschtěhrader Bahn** sind hauptsächlich infolge des anhaltenden Ausstandes der Kohlenarbeiter in den böhmischen Braunkohlenrevieren erheblich gegen den gleichen Monat des Vorjahres zurückgeblieben. So beförderte die Aussig-Teplitzer Eisenbahn im Monat Januar d. J. um 85 312 t weniger und blieb die Einnahme gegen das Vorjahr um rund 133 000 Kr. zurück. Gleichwie bei der Aussig-Teplitzer Bahn hat auch bei der Buschtěhrader Bahn der Kohlenarbeiterausstand einen Rückgang des Güterverkehres um 64 000 t und der Einnahmen aus dem Güterverkehr um rund 110 000 Kr. zur Folge gehabt. Die Gesammteinnahme ist bei der Buschtěhrader Bahn im Januar um etwa 101 000 Kr. geringer als im Vorjahre.

— Der Bericht des **niederösterreichischen Landesausschusses** über seine Amtswirksamkeit vom 1. Juli 1898 bis 30. Juni 1899 enthält auch Mittheilungen über seine **Thätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues.** Danach befinden sich die Linien Gmünd-Litschau-Heidenreichstein und Gross-Sieghart-Raabs in Ausführung. Für erstere hat eine Vergebung des Baues an Privatunternehmungen nicht stattgefunden, da es dem Landesausschusse zweckdienlicher erschien, den Bau selbst zu führen. Die Bauausführung der Linie Gross-Sieghart-Raabs als Fortsetzung der Lokalbahn Göpfritz-Gross-Sieghart hat der Staat übernommen. Hinsichtlich der Bahnverbindung Gmünd-Weitra-Gross-Gerungs, welche mit der Linie Gmünd-Litschau-Heidenreichstein zu einem einheitlichen Unternehmen mit der Bezeichnung „Niederösterreichische Waldviertlerbahn" vereinigt werden soll, ist die Abhaltung der Linienfeststellung zu gewärtigen und besteht die Absicht, den Bau dieser Strecke gleichfalls als eigene Unternehmung des Landes durchzuführen. Für eine Verbindung von Mariazell mit der Station Lunz der Ybbsthalbahn oder mit der Station Kirchberg an der Pielach der Pielachthalbahn, für welche Projekte der Landesausschuss die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten erhalten hat, werden allgemeine Vorstudien gemacht, welche jedoch noch nicht zum Abschlusse gelangt sind. Was die Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn betrifft, so steht zu erwarten, dass dieses Projekt bald der Verwirklichung zugeführt werden kann.

Die mit finanzieller Betheiligung des Landes sichergestellten Lokalbahnen Stockerau-Absdorf und Waidhofen an der Thaya-Zlabings dürften von staatlicher Seite gebaut werden. Die Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg an der Pielach-Mank, deren Betrieb seit der Betriebseröffnung (Juli 1898) durch das niederösterreichische Landeseisenbahnamt auf Rechnung der Lokalbahngesellschaft geführt wird, weist in ihrem Rechnungsabschlusse für das Jahr 1898 einen Betriebsüberschuss von rund 16 000 fl. auf, welcher Umstand die günstige Entwickelung dieses ersten durch die Landeseisenbahnaktion ins Leben gerufenen Bahnunternehmens erkennen lässt.

— **Die Lokalbahnbewegung in Böhmen.** Im böhmischen Landesausschusse dürfte das neue Lokalbahnprogramm in Kürze festgestellt sein und eine bezügliche Vorlage dem Landtage zweifellos gleich bei dessen Wiederzusammentritt zugehen. Mit Rücksicht auf die langsame technische Durchführung der bereits gesetzlich sichergestellten Projekte, sowie die weitgehende Inanspruchnahme der Landesfinanzen wird das Programm wohl ein bescheidenes sein und nur eine geringere Anzahl von Projekten umfassen. Unter den einzubringenden Lokalbahnen werden sich, wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt" meldet, voraussichtlich die Projekte Laun-Libochowitz und Libochowitz-Jenschowitz, Rakonitz-Laun und die Kaadener Lokalbahnen befinden. Ausserdem dürfte sich der böhmische Landtag auch mit einer Aenderung bereits früher beschlossener Projekte zu befassen haben.

— Wie bereits gemeldet, hat der niederösterreichische Landesausschuss beschlossen, dem Landtage den Antrag auf Bewilligung einer Beihilfe von 1 000 000 Kr. durch Uebernahme von Stammaktien in dem gleichen Betrage für die **Lokalbahn Krems-Grein** zu unterbreiten. Im oberösterreichischen Landtage wird vom Landesausschusse voraussichtlich die Zeichnung eines Betrages von 400 000 Kr. in Stammaktien beantragt werden.

— **Eine Reklamation ist nicht als Mahnung, sondern als aussergerichtliche Geltendmachung eines Anspruchs aufzufassen.** Mit einer Rekursentscheidung des Handelsgerichts Wien vom 29. Dezember 1899 wurde ausgesprochen, dass eine Reklamation (wegen Verlustes, Minderung usw.) nicht als Mahnung im Sinne des § 1334 a. b. G. B., sondern als aussergerichtliche Geltendmachung eines Anspruches aufzufassen ist, dass daher die Eisenbahn nicht kostenpflichtig ist, wenn der Reklamant vor Erledigung der Reklamation mit Erfolg Klage führt. Dem steht nach der Begründung der Entscheidung auch

der Umstand nicht entgegen, dass die Zustellung der Reklamationserledigung an den Kläger längere Zeit sich verzögert hat und dass infolge dessen die Gefahr einer Klageverjährung eintreten konnte, weil der Kläger rechtzeitig die Erledigung bei der beklagten Eisenbahn allenfalls unter Einräumung einer entsprechenden Frist bei sonstiger Klageeinbringung betreiben oder den Verzicht auf die Einrede der Verjährung als Bedingung des weiteren Zuwartens stellen kann.

— **Bestellung von Lokomotiven für die ungarischen Staatsbahnen.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat auf Grund der Genehmigung des Handelsministers sechs Lokomotiven für Gebirgsbahnen, nach System Mallet, bei der Staatsmaschinenfabrik in Bestellung gebracht.

— **Elektrische Bahnen in Budapest.** Die „Wochenschrift des ungarischen Ingeniör- und Architektenvereins" bringt folgende Zusammenstellung über die Länge der Ende des Jahres 1899 in Budapest in Betrieb gestandenen Strassenbahnen mit elektrischer Triebkraft, sammt der Zahl der in Betrieb befindlichen Motor- und Beiwagen.

Name der Bahn	Länge in Kilometer			Wagenanzahl		
	Unterirdische Stromzuleitung	Obere Stromzuleitung	Zusammen	Motorwagen	Beiwagen	Zusammen
Budapester Strassenbahngesellschaft (ehemals Pferdebahn)	12,80	44,15	56,95	297	66	363
Budapester Stadtbahn (ehemals Siemens & Halske)	13,70	13,45	27,15	120	20	140
Budapester Franz Josefs-Untergrundbahn . . .	—	3,60	3,60	20	—	20
Budapest-Neupest-Rákos-Palotaer Bahn . . .	—	11,15	11,15	24	20	44
Budapest - Promontorer Lokalbahn	—	7,90	7,90	10	10	20
zusammen	26,50	80,25	106,65	471	116	587

Zum klaren Verständniss dieser Zusammenstellung ist zu bemerken, dass auf den dem linken Donauufer angehörenden beiden Ringstrassen, sowie auf den aus dem Mittelpunkt der Stadt strahlenweise herausführenden Hauptverkehrsadern der Leitungsstrom in einem Kanal unter dem einen Schienenstrang geführt wird, während die übrigen Strecken oberirdische Stromzuleitung besitzen.

Vereinsausland.

— **Ueberwachung der Arbeitsdauer der französischen Eisenbahnbediensteten.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Baudin, überschüttet jetzt die Eisenbahngesellschaften förmlich mit Erlassen. So hat er dieser Tage wieder einen solchen an die Kontrolbeamten der Eisenbahngesellschaften gerichtet, damit diese die zuständigen Beamten auffordern, die Anwendung des neuen Reglements über die Dauer der Arbeit der Eisenbahnbediensteten zu überwachen. Es handelt sich darum, zu beobachten, ob die Fahrzeit der Maschinisten, Heizer und des Zugpersonals genau befolgt und die Ruhezeit innegehalten wird. Diesen Feststellungen betreffs des Zugpersonals sollen vom 1. April d. J. ab entsprechende für die Bahnhofsbediensteten folgen. Für letztere soll die Kontrole weiter prüfen, ob die angeschlagenen Diensteintheilungen den Reglementsbestimmungen für das ganze Personal entsprechen, dessen Dienst für die Sicherheit wichtig ist. Gerade zu dieser Zeit sollen die Aufsichtsbeamten, ohne die Aufmerksamkeit von der Regelung betreffs des Zugpersonals abzulenken, mitwirken bei der Ueberwachung der Dauer der Arbeit, indem sie auf allen Bahnhöfen, wohin ihre Dienstreisen sie führen, zu den entsprechenden Feststellungen schreiten. Minister Baudin will die Erlasse vom 4. und 23. November 1899 streng und genau durchführen.

— **Lieferung nordamerikanischer Kohlen nach Frankreich.** Nach dem „Moniteur des intérêts matériels" hat die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn mit grossen nordamerikanischen Kohlenwerken einen Lieferungsvertrag von 75 000 t amerikanischer Kohlen erster Sorte zum Preise von 2 D. 5 Cents abgeschlossen. Der Preis stellt sich einschliesslich Fracht und Spesen auf ungefähr 16,5 Frcs. Die französischen Staatsbahnen unterhandeln gleichfalls wegen Bezuges grösserer Mengen amerikanischer Kohlen.

— **Besoldungen der Beamten der zukünftigen schweizerischen Bundesbahnen.** Der Vorstand des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten hatte eine Abordnung bezeichnet, die der parlamentarischen Kommission die Ansichten und Wünsche des Personals in Bezug auf das Bundesgesetz, betreffend die Besoldungen bei den künftigen Bundesbahnen, vortragen sollte. Auf eine Anfrage an den Präsidenten der Kommission des Ständeraths hat dieser geantwortet, er werde der Kommission das Gesuch um Empfang dieser Abordnung in empfehlendem Sinne unterbreiten.

— **Alpenbahnen.** Zu den in Nr. 10 S. 147 d. Ztg. besprochenen neu auftauchenden Projekten von Alpendurchstichen ist weiter zu bemerken, dass die Handelskammer von Chiavenna, welche im Verein mit einem aus maassgebenden Persönlichkeiten der Provinz Sondrio gebildeten besonderen Ausschuss an der Spitze der Bewegung in Norditalien für den Bau einer Bahn über den Splügen steht, neulich vom italienischen Handelsminister die Zusicherung erhalten haben soll, die italienische Regierung werde diese Bahnbestrebungen kräftig unterstützen. Angeblich wäre eine englische Bankgesellschaft zu Unterhandlungen für Uebernahme des Baues bereit. Schweizerischerseits hat soeben der Tessiner Nationalrath Bolla, angesichts der Anstrengungen Italiens und besonders der Provinz Sondrio für eine Splügenbahn, dem Tessiner Staatsrath eine Denkschrift unterbreitet, wonach den schweizerischen Bundesbehörden mitzutheilen wäre, dass der Kanton Tessin nicht geneigt sei, sich von der Mitbewerbung um einen dritten Eisenbahnalpenübergang ausschliessen zu lassen. Er befinde sich vielmehr in der Lage, mit dem Lukmanierprojekt eine Lösung vorzuschlagen, welche besser als das Splügenprojekt nicht nur den schweizerischen Interessen, sondern auch denjenigen des grossen internationalen Durchgangsverkehres diene. Der Tessiner Staatsrath übermittelte die Denkschrift empfehlend dem Bundesrath. Infolge der Bewegung für einen neuen Alpendurchstich im Osten Oberitaliens werden auch im Westen alte und neue Pläne wegen Durchbohrung der Cottischen Alpen laut. Jene wie diese dürften vorerst Zukunftsmusik bleiben.

Die von uns in Nr. 10 S. 147 erwähnten Ausführungen des Direktors Wuest von der Gotthardbahn über Rentabilität der Alpenbahnen im allgemeinen und über die Lötschbergbahn insbesondere finden aus dem Kanton Bern lebhaften Widerspruch. Der Berner „Bund", der auch Beziehungen zum Bundesrath hat, tritt lebhaft für eine Hebung der Staatsfinanzen und neue Einnahmequellen ein und schreibt: „Herr Scheurer (Finanzdirektor und Regierungsvertreter) hat es bereits ausgesprochen: „Ohne Finanzrekonstruktion kein Lötschberg." Er hat aber auch, unter deutlicher Anspielung auf eine jüngst in Luzern gehaltene Lötschbergfeindliche Rede eines an der Spitze der Gotthardverwaltung stehenden Mannes erklärt, dass der Lötschberg das Ziel der Bernischen Politik sein und bleiben werde, trotz aller Spötteleien, mögen sie von Luzern oder anderswoherkommen."

In der italienischen Abgeordnetenkammer hat der Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Lavaca, auf die Anregung, dass der Staat die italienischen Zufahrtslinien zum Simplon übernehmen und bis zur Eröffnung des Simplontunnels fertigstellen solle, versichert, diese Linien würden rechtzeitig vollendet werden.

— Von den seitens der **italienischen Mittelmeerbahn** in Aussicht genommenen **Zufahrtslinien zum Simplon** hat der Staatsrath in Rom die Linie Domo d'Ossola-Iselle unter Vorbehalt einiger Aenderungen jetzt genehmigt. Die zur Südseite des Simplontunnels führende Linie erhält nach diesem Projekte eine Länge von 19 km, einschliesslich eines 3 km langen Kehrtunnels, mit 18 ‰ Höchststeigung im Tunnel und 25 ‰ Höchststeigung auf offener Strecke. Der zu überwindende Höhenunterschied zwischen Domo d'Ossola (271 m ü. M.) und Iselle (633 m ü. M.) beträgt 362 m. Auf dem doppelspurig anzulegenden Bahnkörper soll zunächst nur ein Gleise ausgeführt werden. Den ursprünglichen Kostenvoranschlag von 22 000 000 Frcs. hat der Staatsrath auf 18 000 000 Frcs. herabgesetzt.

— **Saharabahn.** Die Eröffnung einer weiteren Eisenbahn nach dem südlichen Algier, der Strecke von Ain-Sefra

nach Djenien-Bou-Rezg, welche dieser Tage mit grossen Veranstaltungen stattgefunden, sowie die Besitznahme der Oase Insalah durch die Franzosen, hat die alten französischen Projekte einer Transsaharabahn wieder zur Erörterung gebracht. Es ist schon zwei Jahrzehnte her, dass der Oberst Flatters, der die ersten Studien nach dieser Richtung machen wollte, von den Tuareks ermordet wurde. Neu tauchten die Pläne auf, als im Laufe der letzten Jahre Frankreichs weitgehende Kolonialerwerbungen oder -Projekte das ganze nordwestliche afrikanische Festland einschliesslich des Tschadsees umfassen wollten. Die Demüthigung durch die Engländer in Faschoda gab abermals einen Anstoss. Damals suchte Leroy-Beaulieu zu beweisen, wie die französische Saharabahn schon aus militärischen Rücksichten nothwendig sei, um England in Afrika, unabhängig von den Streitkräften auf dem Meere, Schach bieten zu können. Die Festreden, welche bei der jetzigen Eröffnungsfeier gehalten wurden, blieben indess trotz der natürlichen Hochstimmung in bescheideneren Grenzen. Der Generalgouverneur von Algier betonte nur allgemein in Mascara, dass Frankreich weiter nach dem Süden vordringen werde, und die Abgeordneten Etienne und Laferrière drückten den Wunsch der Verlängerung der Bahn bis Touat aus. Andererseits berichten französische Blätter, der Kriegsminister habe der Eisenbahnkommission den demnächstigen Bau einer Saharabahn von Biskra nach Ouargla angekündigt. Dazu ist zu bemerken, dass erstens beide Bahnen doch nur Theilstrecken einer Transsaharabahn wären, und dass sie zweitens mit einander in Wettbewerb treten würden. Thatsächlich wird auch heute noch im Ernst an die Durchführung einer Transsaharabahn in Paris nicht gedacht.*) Der „Temps“, welcher hier die in zuständigen Kreisen vorherrschende Anschauung wiederspiegeln dürfte, erklärt eine Transsaharabahn als durchaus nicht im Verhältniss stehend zu den zu erzielenden Ergebnissen; wenn sie aber einmal möglich erschiene, so wäre sie in der Richtung nach Timbuktu, also mehr nach Westen, nicht nach der Richtung des Tschadsees mit seinen noch unbekannten Gebieten zu führen. Die Linie Biskra-Ouargla würde parallel mit der jetzt eröffneten Bahn nach Djenin-Bou-Rezg laufen.

Allgemeines.

— **Neuer Geschwindigkeitsmesser.** Die Herren E. Guesserin und A. Lasmoles haben vor kurzem einen selbstthätigen Geschwindigkeitsmesser verfertigt, welcher, der „Revue Technique“ zufolge, im wesentlichen aus zwei Kontakten und einer Uhr besteht. Je zwei Kontakte sind in einer bestimmten Entfernung von einander unter den Schienen angebracht. Sobald ein Kontakt von dem fahrenden Zug bethätigt wird, setzt sich ein Uhrwerk, das mit beiden Kontakten elektrisch verbunden ist, in Bewegung, die solange dauert, bis der zweite Kontakt berührt wurde. Man kann daher in einfachster Weise die Zeit und damit die Geschwindigkeit ablesen, welche der Zug zur Zurücklegung der bestimmten Strecke (zwischen den beiden Kontakten) gebraucht hat.

Gerichtsentscheidungen.

I. Frachtrecht.

1. Nach Abgang der Sendung kann eine Berichtigung des Frachtbriefs bezüglich der Bestimmungsstation nur gegen Vorzeigung des Duplikats verlangt werden. Art. 6, 7, 15 des Int. Ueb. ü. d. Eis.-Fr.-V.

Oberlandesgericht Wien 20. Okt. 1897 (Zeitschr. f. d. int. Eis.-Transport VII S. 316).

2. Die Uebergabe einer Waare an die Bahn gilt als zur unmittelbaren Beförderung erfolgt und angenommen, wenn nicht vom Auflieferer einstweilige Einlagerung bedungen oder aber diese durch die Bahn wegen derzeitiger Beförderungsunmöglichkeit geschehen ist. Die unterlassene Abstempelung des Frachtbriefs hat weder auf den Frachtvertrag, noch auf den Inhalt des Frachtbriefs und dessen Rechtswirkung einen Einfluss. Ist in demselben eine unrichtige Bezeichnung der Waare enthalten, so kann der Frachtzuschlag nicht deshalb verweigert werden, weil der Frachtbrief noch nicht abgestempelt ist. Die Haftung für dessen Inhalt beginnt mit der Uebergabe an die Bahn.

Handelsgericht Budapest 14. Jan. 1898 (Ztschr. f. d. int. E.-T. VII S. 317).

3. Sofern nicht erkenntlich ist, dass die Sendung raschem Verderben unterliegt, braucht die Bahn die Annahmeverweigerung erst dann dem Absender mitzutheilen, wenn diese ihr gegenüber endgültig und unbedingt erfolgt ist.

Handelsgericht Antwerpen 24. Mai 1899 (ebenda S. 478).

4. Der Empfangnahme steht bezüglich ihrer entlastenden Rechtswirkungen die Präsentation zur Empfangnahme gleich. Deren Zeitpunkt ist auch für den Verjährungsbeginn der Entschädigungsforderungen maassgebend.

Handelsgericht Charleroy 28. Juni 1899 (ebenda S. 597).

II. Bürgerliches Recht.

5. Bei beiderseitigem Verschulden ist dasjenige für die Haftpflicht bestimmend, welches den Unfall verursacht hat. Wenn auch den Beamten ein Verschulden trifft, welcher einen Zug hat abfahren lassen, bevor die Reisenden ausgestiegen sind, so hätte der Unfall in der zur Aburtheilung stehenden Sache sich nicht ereignet, wenn nicht der Getödtete aus dem wieder in der Fahrt begriffenen Zuge ausgestiegen wäre. Bei diesem Aussteigen erfolgte die tödtliche Verletzung, deren Ursache mithin auf das eigene Verschulden des Getödteten zurückzuführen ist.

Reichsgericht 14. Februar 1899 (Jur. Wochenschrift 1899 S. 185).

6. Ein eigenes Verschulden liegt nicht ohne weiteres darin, dass der auf dem Strassendamm Gehende vor einem Wagen ausweichend auf ein Gleis tritt, das auf der Strasse liegt. Wird er hierbei durch einen Zug getödtet, so liegt ein Betriebsunfall vor, für den die Bahn haftbar ist.

Reichsgericht 4. April 1899 (Rossow-Küntzel, Beiträge zur Erl. d. d. R.'s 1899 S. 760).

7. Findet das Reichshaftpflichtgesetz Anwendung, so kann der Begriff des Verschuldens nicht aus dem Landesrecht ergänzt werden.

Steigt ein Reisender auf der unrichtigen Seite aus dem Zuge, weil die Thür auf der zum Aussteigen bestimmten Seite trotz der Bemühungen der Beamten nicht zu öffnen und kein anderer Ausgang vorhanden war, und bricht er sich bei dem Herabspringen vom Trittbrett den Fuss, so trifft ihn kein eigenes Verschulden an diesem Betriebsunfall.

Reichsgericht 25. April 1899 (ebenda S. 1209).

8. Wenn ein Strassenbahnwagen mit der gewöhnlichen Geschwindigkeit neben einem anderen vorbeifährt und dabei einen Fahrgast verletzt, der hinter dem einen Wagen her kommend vor dem anderen das Gleise zu überschreiten sucht, so liegt darin ein die Haftpflicht der Strassenbahnverwaltung begründendes Verschulden derselben, welches die Untersuchung erübrigt, ob ein eigenes Verschulden des Getödteten in einem zu unvorsichtigen Ueberschreiten der Gleise liegt.

Reichsgericht 28. April 1899 (ebenda S. 1206).

9. Ein Betriebsunfall ist in einem Falle angenommen, in dem eine Frau gleich nach Ueberschreiten der Strassenbahngleise kurz vor einem Wagen der Strassenbahn von einem hinter diesem verdeckt fahrenden Fuhrwerk erfasst und verletzt wird. Liegt in dem in einer Grossstadt unvermeidlichen Gleisüberschreiten wenige Schritte vor einem fahrenden Strassenbahnwagen noch kein eigenes Verschulden, so kann andererseits in dem nahen Vorbeifahren eines anderen Fuhrwerkes ein Fall von höherer Gewalt nicht gefunden werden, so dass die Strassenbahn für einen derartigen Unfall haftbar bleibt.

Reichsgericht 6. Dez. 1898 (ebenda S. 1208).

10. Das Reichshaftpflichtgesetz, sowie das preussische Gesetz vom 3. Mai 1869 haben keine rückwirkende Kraft auf Unfälle, die vor deren Erlass eingetreten sind.

Reichsgericht 2. Febr. 1899 (ebenda S. 1085).

11. Selbstverschulden des Verletzten liegt vor, wenn er einen auf das Zahnrad gefallenen, nicht werthvollen Gegenstand durch Hineingreifen mit der Hand entfernen will, ohne die Maschine abzustellen, und dabei Verletzungen erleidet (Art. 2 des schweizerischen Haftpflichtgesetzes vom 1. Juli 1875 stimmt im wesentlichen mit § 1 des Reichshaftgesetzes überein).

Bundesgericht Bern 20. Okt. 1898 (Eger, Eisenbahnrechtl. Entsch. u. Abhdl. Bd. XVI S. 28).

*) Anm. d. Schriftl. Die Anschauungen Leroy-Beaulieu's sind in unserem in Nr. 11 S. 163 d. Ztg. enthaltenen Bericht über die Saharabahn näher dargelegt.

12. Wenn auch die Anlieger öffentlicher Strassen Erhaltungs- und Verbesserungsarbeiten ohne weiteres dulden müssen, so wird aber ihr Schadenersatzanspruch nicht beschränkt, wenn die Veränderung eine wesentliche Einwirkung auf die Verbindung der anstossenden Häuser mit der Strasse hat. Hierher gehört vor allem die Erschwerung des Zuganges oder der Zufahrt, welche die Höher- oder Tieferlegung der Strasse verursacht.

Etwaige Vortheile, welche eine derartige Veränderung den anstossenden Häusern bringt, können bei Aufhebung der Verkehrsmöglichkeit nicht in Betracht kommen, da die Häuser gerade durch diese Aufhebung ihrer Hauptnutzung an der Strasse beraubt werden.

Reichsgericht 15. März 1899 (Rassow-Küntzel, Beiträge z. Erl. d. d. R. 1899 S. 945).

13. Privatrechtliche Nutzungen eines Grundstückes drücken nicht dessen Enteignungswerth herab (z. B. die Ueberlassung des Grundstückes an andere als Privatweg. § 8 d. preuss. Enteignungsges. v. 11. Juni 1874.

Reichsgericht 4. Jan. 1899 (ebenda S. 1098).

III. Versicherungsrecht.

14. Das Ruhen der Alters- und Invalidenrente wird nach § 34 des Invaliditätsgesetzes nicht durch eine Rente des Haftpflichtgesetzes bedingt.

Reichsversicherungsamt 15. März 1899 (Die Inv.- u. A.-Versicherung 1899 S. 183).

15. Die preussischen Schrankenwärterinnen sind nach dem Inv.- u. A.-Versicherungsgesetze versicherungspflichtig.

Reichsversicherungsamt 28. März 1899 (ebenda S. 183).

IV. Verwaltungsrecht.

16. Die auf Grund der Verordnung vom 20. Juni 1855 in Bayern verliehene Bau- und Betriebskonzession einer Bahn ist ein rein verwaltungsrechtlicher Akt, der kein Eingriffsrecht in die Privatrechte anderer, insbesondere nicht dasjenige der Zwangsenteignung, gewährt.

Verwaltungsgerichtshof München 16. Juli 1897 (Entsch.-Samml. dess. Bd. XIX S. 4).

17. Es ist zulässig, für Arbeiterwohnungen, welche dem Betriebsunternehmer gehören, durch Polizeiverordnung bestimmte Erfordernisse im Interesse des Schutzes der Arbeiter aufzustellen.

Kammergericht Berlin 12. Dez. 1898 (Deutsche Juristenzeitung Bd. IV S. 219).

18. Nach § 66 Tit. 8 Th. I des preuss. allg. Landrechts ist die Voraussetzung des polizeilichen Bauverbotes nur eine grobe Verunstaltung der Strassen. Darunter ist die Schaffung eines an sich hässlichen, d. i. das ästhetische Gefühl verletzenden Zustandes zu verstehen. Ob ein solcher vorliegt, ist nach der Anlage, Bedeutung und architektonischen Ausgestaltung der umgebenden Strassen zu ermessen.

Preuss. Oberverwaltungsgericht 24. März 1898 (Eger, Eisenbahnrechtl. Entsch. u. Abhdl. Bd. XVI S. 20).

19. Lokomotiven gehören zu den „Mengen von Sachen" im Sinne der Anmerkung zu Tarifnummer 4 des Reichsstempelgesetzes von 1894.

Reichsgericht 20. Febr. 1899 (Jur. Wochenschr. 1899 S. 236).

20. Auf den von einer Staatsbahn abgeschlossenen Schwellenlieferungsvertrag findet die Stempelbefreiung der Ziffer 3 zu der Tarifstelle 32 des preussischen Stempelsteuergesetzes vom 31. Juli 1895 keine Anwendung.

Reichsgericht 20. Okt. 1898 (Rassow-Küntzel, Beiträge z. Erl. d. d. R. 1899 S. 1143).

21. Eisenbahnschwellen gehören nicht zu den Sachen oder Waaren, welche zum unmittelbaren Gebrauche in einem Gewerbebetriebe dienen sollen.

Reichsgericht 4. Nov. 1898 (ebenda S. 1149).

22. Baumaterialien zur Erstellung der Gebäude und des Unterbaues einer Eisenbahn gehören nicht zu den gewerblichen Betriebsmaterialien, die einen bezüglichen Lieferungsvertrag nach preussischem Recht steuerfrei machen. Unwesentlich ist, dass diese Materialien dem Gewerbebetriebe der Eisenbahnen mittelbar dienen.

Reichsgericht 9. Febr. 1899 und 4. März 1897 (ebenda S. 1065 und Jur. Wochenschr. S. 248).

Mülhausen i. E. W. Coermann, Amtsrichter.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Der an der Bahnstrecke Mülhausen-Altmünsterol neu eingerichtete, von der Station Dammerkirch 5,336 km und von der Station Altmünsterol 2,784 km entfernt gelegene Haltepunkt Gottesthal wird am 10. Februar d. J. für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Linie Zakopane-Chabówka zwischen den Stationen Zakopane und Nowy-Targ gelegene Halte- und Ladestelle Poronin ist am 5. Februar d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Lieferfristen.

Die wegen aussergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse seitens der niederländischen Staatseisenbahnen, der niederländischen Centralbahn und der holländischen Eisenbahngesellschaft auf das Dreifache der gewöhnlichen Fristen festgesetzten Lieferfristen (vergl. „Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung" in Nr. 1 und 2 des lfd. Jahrgangs der Vereinszeitung) sind am 1. Februar d. J. wieder ausser Kraft gesetzt worden. Vom genannten Tage an werden daher die reglementsmässigen Lieferfristen wieder Gültigkeit haben.

Entwurf der neuen, vom 1. Juni 1899 ab gültigen Fahrscheinverzeichnisse.

Den zur Prüfung der Entwürfe neuer Fahrscheinverzeichnisse berufenen Stellen sind mit Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung vom 5. Februar d. J. Nr. 204 die I. Entwürfe eines neuen alphabetischen und arithmetischen Fahrscheinverzeichnisses zur Prüfung, sowie zur Eintragung der zweiten Anmeldung von Aenderungen jeder Art zugegangen. Der geschäftsführenden Verwaltung ist je ein ergänztes und berichtigtes Exemplar des arithmetischen und alphabetischen Fahrscheinverzeichnisses bis **spätestens am Abend des 18. Februar** d. J. zurückzusenden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 220 vom 31. Januar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Unterausschusses zur Vorberathung der Frage, betreffend die Ausgabe von französischen Fahrscheinheften in Verbindung mit Vereinsfahrscheinheften; Begleitschreiben zum Protokoll der am 12./13. Januar d. J. in Berlin abgehaltenen Sitzung des obenbezeichneten Unterausschusses (abgesandt am 6. Februar d. J).

Nr. 220 vom 31. Januar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend die Ausgabe von französischen Fahrscheinheften in Verbindung mit Vereinsfahrscheinheften (abgesandt am 5. Februar d. J.).

Nr. 250 vom 5. Februar d. J. an die Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, welche dem nach Ziffer III des Protokolls Nr. 65 eingesetzten Unterausschusse nicht angehören, betreffend die Niederschriften über die Sitzungen des Unterausschusses zur Vorberathung der Anträge auf Abänderung der Art. 15 und 25 des Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement d. d. Düsseldorf, den 4./10. 1899 und München, den 5./6. Dezember 1899 (abgesandt am 8. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. März d. J. wird der an der Bahnstrecke Leutzsch-Zeitz gelegene Haltepunkt Bösdorf (Elster), welcher bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für den Gepäck- und Expressgutverkehr eröffnet.

Halle a/S., den 5. Februar 1900. (347)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrswiederaufnahme.

Königl. ungarische Staatseisenbahnen.
Der seit 11. November v. J. zwischen den Stationen Gombos und Erdöd eingestellt gewesene Eisenbahntrajektverkehr wurde am 20. Januar a. c. wieder eröffnet.

Budapest, am 28. Januar 1900. (348)

3. Güterverkehr.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2.
Die Frachtsätze der Holzausnahmetarife 2 D und 2 F (Grubenholz bis und über 6 m Länge, sowie dünne Brettchen bis und über 1,5 m Länge) treten infolge Kündigung der österreichischen Bahnen mit dem 31. März l. J. ausser Kraft.

Breslau, den 5. Februar 1900. (349)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinischer Nachbar-Güterverkehr.
Zum Gütertarif vom 1. Mai 1899 tritt am 15. Februar d. J. der 1. Nachtrag in Kraft. Er enthält u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Rhynern und Wengern des Direktionsbezirks Essen, Jürgesbruch und Tönisheide des Direktionsbezirks Elberfeld und Oberwinter des Direktionsbezirks Köln, Frachtsätze für die in den Ausnahmetarif 5 b einbezogenen Stationen Caternberg Süd des Direktionsbezirks Essen und Niederdollendorf des Direktionsbezirks Köln, sowie Druckfehlerberichtigungen. Soweit letztere Frachterhöhungen zur Folge haben, treten sie erst am 1. April d. J. in Wirksamkeit. Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von welchen der Nachtrag auch bezogen werden kann.

Köln, den 6. Februar 1900. (350)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Theil IV, Heft 1 vom 1. Januar 1894.
Mit Gültigkeit vom 1. Februar l. J. gelangen direkte Holzfrachtsätze von Taxenbach nach Allach, von Vöcklabruck und Schwanenstadt nach Bruckmühl und Rosenheim, von Eben nach Marquartstein und Uebersee zur Einführung; ferner wurde die Station Brannenburg in den direkten Holzverkehr mit den Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft einbezogen.

München, den 3. Februar 1900. (351)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutscher Getreideverkehr nach österreichischen Grenzstationen.
Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. werden die Stationen Kreuz und Woldenberg des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg in den Ausnahmetarif für den oben bezeichneten Getreideverkehr vom 1. August 1899 einbezogen.
Die Frachtsätze sind von diesen Stationen zu erfahren.

Breslau, den 3. Februar 1900. (352)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutscher Ostafrikaverkehr über Hamburg.
Infolge aussergewöhnlicher Erhöhungen der Betriebskosten der Rhederei, welche zumeist auf die in Südafrika herrschenden kriegerischen Wirren zurückzuführen sind, hat die deutsche Ostafrikalinie sich genöthigt gesehen, ihre Frachtraten zu erhöhen. Im obigen Verkehre werden deshalb vom 20. d. Mts. ab bis auf Widerruf feste Zuschläge zu den Frachtsätzen der einzelnen Tarifklassen erhoben werden. Ueber die Höhe dieser Zuschläge geben die Verbandsverwaltungen (einschliesslich der deutschen Ostafrikalinie in Hamburg), sowie die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Altona, den 5. Februar 1900. (353)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Russisch-ostpreussischer Verkehr über Grajewo.
Ausnahmetarif 7 für Getreide etc.
Zu dem mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 n. St. herausgegebenen Tarif ist ein Berichtigungsblatt erschienen, welches von unserer Fahrkarten-Ausgabestelle Südbahnhof unentgeltlich bezogen werden kann. Dasselbe enthält Berichtigungen der im Tarif enthaltenen Druckfehler.

Königsberg, 4. Februar 1900. (354H&V)
Direktion
der ostpreussischen Südbahn.

Rechtsrheinisch-hessischer Güterverkehr (Gruppen VI/VII).
Am 10. Februar 1900 tritt der Tarifnachtrag IX in Kraft; derselbe enthält eine Aenderung der „Besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung“, Entfernungen und Sätze für die Stationen Hergershausen, Kranichstein, Niedergebra, Jürgesbruch, Rhynern, Tönisheide und Wengern, sowie für die später zur Eröffnung gelangenden Stationen Horst i. Westf. und Hugo, ferner Aenderungen und Ergänzungen mehrerer Ausnahmetarife und sonstige Berichtigungen, darunter auch einige vom 25. März d. J. ab gültige Entfernungserhöhungen.
Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Essen, den 4. Februar 1900. (355)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
Einführung eines Ausnahmetarifes für die Beförderung von Gänselebern mit Schnellzügen.
Mit Gültigkeit vom 1. März 1900 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von frischen Gänselebern mit Schnellzügen im Verkehr zwischen Budapest-Józsefváros (Josefstadt), Budapest nyugoti p. u. (Westbahnhof) und Lipótvár, Stationen der k. ungarischen Staatseisenbahnen einerseits und Paris, Station der französischen Ostbahnen andererseits in Kraft.
Exemplare dieses Ausnahmetarifes sind bei der Direktion der königl. ungarischen Staatseisenbahnen zum Preise von 10 Hellern = 10 Centimes für das Stück erhältlich.

Wien, am 1. Februar 1900. (356)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Tarif-Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.
Einführung eines Frachtsatzes.
Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900 gelangt für in den Ausnahmetarif 12/c des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes rangirende Artikel (Eisen und Stahl) bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief im Verkehre von Mähr.-Ostrau nach Rath der Frachtsatz von 3,66 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Wien, am 1. Februar 1900. (357)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband, Tarifheft 1.
Am 1. April d. J. treten für den Verkehr zwischen Franzensbad (sächs. Staatsb. und Buschtêhrader E. B.) einerseits und Klosterneuburg-Weidling, Wien II (K. F. J. B.), Nussdorf, Wien (Lagerhaus) Wien (Praterkai) und Wien (Donaukaibhf.) andererseits an Stelle der auf Seite 398 des Tarifheftes 1 vom 1. Februar d. J. enthaltenen Frachtsätze in Kraft, die mit wenigen Ausnahmen Frachterhöhungen

mit sich bringen. Sie sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Dresden, am 7. Februar 1900. (358)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Quebrachoholz treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz nach Lipto=Szt. Miklos	182 ₰
Von Schönpriesen=Umschlag nach Lipto=Szt. Miklos	177 ₰
Von Dresden=Elbkai nach Lipto=Szt. Miklos	218 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 5. Februar 1900. (359)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung von Nachträgen zum Lokalgütertarife Theil II, Heft 1, 2 und 3, gültig vom 1. Januar 1900.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1900 gelangt zum Lokalgütertarife Theil II, Heft 1, 2 und 3 je ein Nachtrag I zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten:

Aenderungen bezw. Ergänzungen und Berichtigungen.

Exemplare der genannten Nachträge sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Hellern — per Stück — zu beziehen.

Wien, am 5. Februar 1900. (360)

---

4. Eisenbahneffektenverkehr.

Ludwigs-Eisenbahngesellschaft.

Betreff: Dividende.

Durch Beschluss der heute abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre der Ludwigseisenbahngesellschaft wurde die Dividende für das Jahr 1899 auf 29 ℳ. für jede Aktie festgesetzt. Dieselbe kann vom Mittwoch, den 14. Februar 1900 ab bei dem Bankhause der Herren Carl Conrad Cnopf & Sohn hier Vormittags von 9–12 Uhr und Nachmittags von 2–4 Uhr gegen Abgabe der auf 30. Juni 1899 und 1. März 1900 verlautenden (nebeneinander befindlichen) Kupons, welche ungetrennt eingereicht werden wollen, erhoben werden.

Nürnberg, den 8. Februar 1900. (361)

Das Direktorium.
Ley.

Verloosung.

Am 2. Januar 1900 sind zum Zwecke der privilegmässigen Tilgung nachstehende 4½ % Prioritätsobligationen der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Em.) ausgeloost worden:

à 3000 ℳ. Nr. 17 18 49 112 167 185 188 209 220 283 445 475 484 495 579 633 679 682 684 854 876 892 972 987 995 1003 1065.

à 1500 ℳ. Nr. 1151 1312 1411 1416 1457 1476 1516 1517 1523 1525 1577 1624 1640 1747 1822 1829 1995 2063 2073 2008 2171 2189 2195 2208 2230 2312 2326 2362 2408 2463 2473 2512 2523 2548 2588 2665 2710 2859 2893 2918 2926 2947 2948 2951 2958 2969 3062 3093 3114 3217 3234 3293 3323 3339 3346 3385 3399 3423.

à 300 ℳ. Nr. 3628 3667 3669 3713 3737 3887 3901 3926 3954 4055 4085 4123 4134 4151 4171 4188 4215 4216 4220 4424 4425 4426 4473 4515 4524 4543 4578 4713 4714 4743 4757 4787 4794 4815 4823 4852 4871 4892 4921 4928 4954 5035 5061 5093 5113 5168 5187 5281 5322 5323 5325 5326 5364 5374 5616 5713 5725 5775 5840 5881 5925 6058 6084 6135 6172 6254 6266 6277 6285 6287 6290 6310 6366 6367 6445 6469 6495 6541 6573 6703 6759 6807 6829 6843 6931 6969 7055 7102 7110 7205 7245 7253 7254 7294 7315 7346 7471 7508 7522 7534 7540 7549 7581 7649 7843 7986 7987 8035 8052 8087 8121 8164 8180 8266 8302 8312 8315 8409 8480 8514 8574 8577 8608 8650 8668 8721 8836 8856 8899 8903 8919 8952 8991 9019 9036 9112 9178 9294 9298 9324 9349 9365 9366 9431 9452 9455 9464 9468 9470 9486 9551 9552 9581 9587 9672 9674 9684 9705 9714 9795 9803 9887 9919 9969 9985 10005 10017 10158 10160 10335 10346 10354 10423 10550 10557 10572 10620 10645 10722 10768 10799 10850 10976 11026 11102 11104 11108 11131 11176 11202 11207 11210 11227 11372 11378 11399 11785 11829 11897 11908 11930 11993 12018 12127 12134 12144 12237 12385 12426 12470 12496.

Diese Obligationen mit den Zinsscheinen Reihe III Nr. 12 bis 20 und Talon sind vom 1. April 1900 ab bei der königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg, sowie bei dem Bankhause Lehmann, Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und bei der Berliner Handelsgesellschaft daselbst, zur Einlösung zum Nennwerthe unter Vergütung der Stückzinsen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1900 einzureichen.

Die Verzinsung dieser Obligationen hört mit dem 31. März 1900 auf.

Magdeburg, den 9. Januar 1900. (362)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung, Aufstellung, sowie der Anstrich der Eisenkonstruktionen für die Ueberführung des Dresdener Ferngleises über das Vorortgleis von Zossen nach Berlin, über die Vorortgleise der Anhalter Bahn und über den Weg von Schöneberg nach Mariendorf (Bauwerk 8 der Anhalter Vorortgleise), ca. 292 t Flusseisen und 14 t Gussstahl, soll öffentlich vergeben werden. Angebote sind bis Sonnabend, den 3. März 1900, Mittags 12 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen. Angebotshefte nebst Zeichnung sind in unserem Centralbüreau, Zimmer 420, einzusehen, beziehungsweise von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 21,00 in Baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Angebote ohne Zeichnungen werden abgegeben zum Preise von 1,00 ℳ. für das Stück.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen. Fertigstellungsfrist: 1. März 1901.

Berlin, den 2. Februar 1900. (363)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Erd-, Fels-, Rodungs-, Böschungs- und Tunnelarbeiten, sowie **Maurerarbeiten für Brücken und Durchlässe** der Bahnstrecke Petersdorf-Ober=Polaun sollen im Ganzen oder in 5 Loosen im Wege öffentlicher Ausschreibung verdungen werden. Ausschreibungsunterlagen können hier eingesehen oder gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ. für jedes Loos in Baar (nicht Briefmarken) bezogen werden. Die Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Ausführung der Erd- etc. Arbeiten für die Bahnstrecke Petersdorf-Ober=Polaun“ versehen bis zum Eröffnungstermin, **Mittwoch, den 28. Februar d. J., Vorm. 10 Uhr**, an die unterzeichnete Bauabtheilung versiegelt und postfrei einzusenden. **Zuschlagsfrist 8 Wochen.**

Hirschberg i/Schl., 1. Februar 1900. (364)

Königl. Eisenbahn-Bauabtheilung II.

Lieferung von Werkstattsmaterialien und Inventarien.

Die für das Rechnungsjahr 1. April 1900 bis 31. März 1901 erforderlichen Werkstattsmaterialien und Inventarien sollen vergeben werden.

Loos I. Eisenguss, Roststabeisen, Stahlguss.
„ II. Feilen.
„ III. Schrauben.
„ IV. Feilenhefte, Hahnenhefte, Hämmer, Nägel, Schaufeln, Schlösser und Schlüssel.
„ V. Hammer-, Besen-, Bickel- und Hackenstiele.
„ VI. Firniss, Kitt und Lack.
„ VII. Säure, Salmiak, Salmiakgeist, Schwämme, Bimsteine, Borax.
„ VIII. Gummischläuche.
„ IX. Glas, weisses und farbiges, geschliffene Scheiben.
„ X. Leder.
„ XI. Kuppelungen zur Dampfheizung.
„ XII. Lampentheile.
„ XIII. Röhren, eiserne, schwarze und verzinkte
„ XIV. Inventarien: Trinkbecher, Besen, Schrubber, Bohrer, Bürsten, Betttücher, Durchschläge, Eimer, Steinschlaggabeln, Feuerhaken, Handfeger, Handtücher, Erd-, Kreuz-, Rode-, Stopfhacken, Wasserkannen, Schiebekarren, Kohlenkasten, Lampen, Meisel, Schaufeln, Schippen, Scheeren, Lampenschirme, Schraubenschlüssel, Stosseisen, Tintengläser, Spucknäpfe, Kneifzangen, Gashahnschlüssel.

Termin ist auf den 20. Februar 1900, Vormittags 10 Uhr, im Saal 72 des diesseitigen Verwaltungsgebäudes anberaumt. Zuschlagsfrist bis zum 6. März 1900.

Die einzureichenden Muster sind an das Werkstattsmaterialienmagazin Mainz=Neuthor, diejenigen für Loos XIV an die Inventariensammelstelle Mainz=Neuthor einzusenden. Die Angebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Werkstattsmaterialien, Loos

Nr. —“ bezw. „Angebot auf Inventarien, Loos Nr. XIV“ versehen bis zum angegebenen Termin einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Verzeichniss der anzuliefernden Materialien können hier eingesehen, bezw. gegen post- und bestellgeldfreie Zusendung von 25 ₰ (nicht in Briefmarken) von unserem Centralbüreau bezogen werden.

Mainz, den 31. Januar 1900. (365)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Lieferung von Inventarien.

Die Lieferung der für das Rechnungsjahr 1900 erforderlichen Holzäxte, Nagelklauen, Drahtbürsten, Schienennagelhämmer, Harken, eisernen, Spitz-, Kreuz-, Rode-, Erd-, Kraut- und Stopfhauen, Reservestahlstopfer, Dechsel, Giesskannen, Kies-, Erd-, Gras- und Schneeschaufeln, eisernen, Schaufeln, hölzernen und Schienenzangen soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am
27. Februar d. J.,
Vormittags 11 Uhr
im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum **17. März 1900.**

Magdeburg, den 6. Februar 1900. (366)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die **Lieferung** von Betriebs- und Werkstättenmaterialien pro 1900/1901 für die uns unterstellten Bahnen soll auf dem Submissionswege vergeben werden. Angebote mit der Aufschrift „Submission auf Betriebs- und Werkstättenmaterialien“ sind bis spätestens am 1. März cr., Vorm. 10 Uhr, einzureichen an die unterzeichnete Stelle, bei welcher auch die Lieferungsbedingungen eingesehen resp. gegen Einsendung von 75 ₰ bezogen werden können.

Darmstadt, im Februar 1900. (367 RM)
Süddeutsche Eisenbahngesellschaft,
Maschinentechnisches Büreau.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Bahnbau Steinsfurth-Eppingen.
Vergebung von Eisenkonstruktionen.

Die Lieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktionen für die Neubaustrecke Steinsfurth-Eppingen (13 km) für 10 Uebergangswerke mit folgenden Gewichten:

Flusseisen . . .	147 990 kg
Gusseisen . . .	2 780 „
Gussstahl . . .	4 100 „
Flussstahl . . .	500 „
Gesammtgewicht	155 370 kg
Blei	30 „

soll im Wege öffentlichen Angebotsverfahrens vergeben werden.

Bedingungen, Pläne und Gewichtsberechnungen sind auf unserem Geschäftszimmer einzusehen und können nebst Angebotsformularen gegen portofreie Einsendung von 18 ℳ 25 ₰ in baar von der unterzeichneten Stelle bezogen werden.

Die Angebote haben ausser den Einheitspreisen pro 100 kg noch die Angabe des vom Unternehmer sicher einzuhaltenden Vollendungstermins zu enthalten.

Angebote mit der Aufschrift: „Eisenkonstruktionen Steinsfurth - Eppingen“ sind portofrei längstens bis zum Eröffnungstermin am
Montag, den 26. Februar d. J.,
Vormittags 11 Uhr 45 Min.,
bei der unterzeichneten Stelle einzureichen; die Bewerber haben zu der Eröffnungsverhandlung Zutritt.

Die Zuschlagsfrist beträgt 14 Tage.

Eppingen, den 3. Februar 1900. (368)
Grossh. Eisenbahnbaubüreau.

Verdingung
der Lieferung von 224 000 kg Leitungsdraht, 27 000 Isolatoren mit und ohne Stützen, 4 600 Schraubenstützen und 4 000 kg isolirtem Draht für die Direktionsbezirke Hannover, Münster, Altona, Erfurt und Cassel am
Mittwoch, den 28. Februar 1900,
Vormittags 11 Uhr.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) vom Rechnungsbüreau hier, Joachimstrasse 7, abgegeben.

Hannover, den 3. Februar 1900. (369)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.

Die Lieferung nachstehender Materialien und Ausstattungsgegenstände ist zu vergeben:

1. Bessemer - Federflachstahl, Kessel-, Blech- und Fassnieten,
2. Gasrohr, rohe Schlüssel, eiserne Bettstellen, Verbindungsösen aus Temperguss,
3. Hobel, Hobeleisen, Stemmeisen,
4. Waschgestelle, emaillirte Waschbecken und Wasserkrüge, Expeditionslampen und Wandlaternen,
5. Güterdecken, Leinwand, Scheuertuch,
6. Putzwolle, Oelkissen, Dochte, Filzstreifen für Stopfbüchsen,
7. Kokosmatten, Rosshaare, Waldwolle, Waldgras, Schwämme, Blattgold,
8. Posamenten, verschiedene und Nähseide,
9. Seilerwaaren,
10. Pinsel, verschiedene,
11. Bürstenbinderwaaren einschl. Piassavabesen,
12. Filz und Pappe,
13. Gummiringe,
14. Schiebeböcke, hölzerne Kohlenkasten, Feilenhefte, hölzerne Dichtungsringe für Achsbüchsen,
15. Streichschalen, Sand- und Schmirgelpapier, Schmirgelleinwand,
16. Rohrendkonen und Mittelstücke aus Rothguss zur Dampfheizung.

Lieferungsbedingungen, in welchen auch die Angaben über die ausgeschriebenen Mengen enthalten sind, nebst Angebotsbogen können gegen Einsendung von 25 ₰ für jedes Stück und von 25 ₰ für 1 Stück der zugehörigen allgemeinen Bedingungen von der **königl. Generaldirektion, Werkstättenbüreau in Dresden-A., Strehlenerstr. Nr. 1,** bezogen werden. Der Betrag ist mittelst Postanweisung unter Hinzurechnung von 5 ₰ Bestellgeld einzusenden und dabei der Lieferungsgegenstand **genau** zu bezeichnen. Die Zusendung der Bedingungen und Zeichnungen erfolgt auf Kosten des Empfängers. Die Lieferungsangebote sind spätestens bis **20. Februar 1900** an das genannte Werkstättenbüreau postfrei einzureichen. Die Oeffnung der Angebote erfolgt in Gegenwart der erschienenen Bieter **im Dienstgebäude der königl. Generaldirektion in Dresden-A., Wienerstr. Nr. 4, am 21. Februar 1900, Vormittags 10 Uhr.** Die Bewerber bleiben **bis zum 31. März 1900** an ihre Gebote gebunden.

Dresden, am 5. Februar 1900. (370)
Königliche Generaldirektion.
Donath.

Verdingung von 1 000 Stück gepressten Stahlblechschaufeln für Heizer und 3 000 Stück gepressten Schraubenschlüsseln aus Flusseisen in je einem Loose für den Direktionsbezirk Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 27. Februar 1900, Mittags 12 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.,** Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 0,50 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 20. März 1900.

Berlin, den 5. Februar 1900. (371)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von 302 000 kg Gastheer und 29 000 kg Kohlenwasserstoff im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 22. Februar d. J., Nachmittags 1 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.,** Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 10. März 1900.

Berlin, den 7. Februar 1900. (372)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf von 11 ausgemusterten Lokomotiven

am Dienstag, den 27. Februar 1900, Vormittags 10½ Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst W., Schöneberger Ufer Nr. 1—4, Zimmer 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven“ an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 420 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in baar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 6. Februar 1900. (373)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 13 | 14. Februar 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Die Aufgaben der Eisenbahngesundheitslehre.

Von Dr. med. **Gilbert**, Vertrauensarzt der königlich sächsischen Staatsbahnen.

(Schluss aus Nr. 12.)

Eine besonders wichtige und erfahrungsmässig recht schwierige Obliegenheit der im Bahnbetriebe thätigen Aerzte ist die Auswahl, Heranbildung und Erhaltung eines seiner Verantwortung gewachsenen gesunden Betriebspersonals; es ist dies die zweite Aufgabe, die Brähmer zur Bekämpfung der aus dem Eisenbahnbetrieb stammenden Schädigungen aufstellt. Ohne ein tüchtiges unteres Betriebspersonal stockt und gefährdet der Verkehr, denn in der Hand keiner anderen Berufsklasse der Welt liegt so im Augenblick das Wohl und Wehe von Hunderten. Wir bedürfen eines körperlich und geistig gesunden Betriebspersonals, denn es werden hohe Ansprüche nach körperlicher Spannkraft und opferwilliger Arbeitsleistung an dasselbe gestellt; aber weil wir diese im Interesse des Betriebes stellen müssen, so erwächst uns die Pflicht, alles aufzubieten, ihm die Frische des Körpers und des Geistes zu erhalten und sein äusseres Leben nach Möglichkeit so zu gestalten, dass es fähig und gern in der Lage ist, seinem Dienste vorzustehen.

Diese Forderung erfüllt der Staat, indem er durch auskömmliche Entlohnung seinen Leuten ein sorgenfreies Einkommen zugebilligt hat, und jeder Landtag bringt da neue Aufbesserungen. Vor allem aber bietet sich dem Arzt ein reiches und dankbares Gebiet fürsorgender Thätigkeit. Bei der zunehmenden Steigerung der Miethpreise müssen vom Staate reichlich Beamten- und Arbeiterhäuser gebaut werden; diese müssen gesund gelegen sein, aber dabei doch thunlichst in der Nähe der Station, damit nicht der lange Zu- und Abgang die freien Stunden für Schlaf und Erholung zu sehr kürzt. Die Dienstkleidung muss bequem und praktisch sein: sie muss im Sommer leicht sein, aber für die ungünstige Jahreszeit den benöthigten Schutz gewähren, ohne den Träger durch Schwere in der Ausübung des Dienstes zu behindern. Vor allem muss aber die Dienstzeit selbst unter ärztlichem Beirath genau geregelt sein, und zwar nach einem dreifachen Gesichtspunkte. Festzustellen ist das Höchstmaass der an einem Tage zulässigen ununterbrochenen Dienstzeit und das Mindestmaass der zu fordernden ununterbrochenen täglichen Ruhezeit, sowie ein Mindestbetrag der monatlich zu gewährenden völligen Ruhetage, und zwar in besonderer Berücksichtigung der Funktion des Personals, da ja die nach Arbeitsleistung und Verantwortung verschiedenartigen Pflichten auch verschiedenartige Ansprüche an die Ruhezeit erheischen. Diese Regelung möglichst gewissenhaft vorzunehmen, ist in gleichem Maasse eine Pflicht der Menschlichkeit gegen das gesund zu erhaltende Personal, wie eine öffentliche Pflicht im Interesse der Betriebssicherheit. Denn es ist bekannt, dass nicht selten Betriebsunfälle durch die Schuld übermüdeten Personals entstanden sind.

Diese Erwägungen haben nun für den sächsischen Eisenbahnbetrieb zur Aufstellung ganz bestimmter Regeln und Dienstpläne geführt, die im allgemeinen den berechtigten Interessen des Dienstes wie der gesundheitlichen Schonung des Personals entsprechen.*) Die wesentlichen Bestimmungen sind:

1. Die tägliche Dienstdauer darf im monatlichen Durchschnitt nicht mehr als 11 Stunden betragen; 2. die einzelne

*) Anmerk. d. Schriftl. Vergleiche die in Nr. 69 des vorigen Jahrgangs dieser Zeitung veröffentlichten, zwischen den deutschen Bundesregierungen vereinbarten Bestimmungen über die planmässige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten.

Dienstschicht darf 16 Stunden nicht überschreiten; Dienstschichten bis zu dieser Dauer dürfen nur angesetzt werden, wenn sie durch ausgiebige Pausen unterbrochen werden; 3. auf eine längere Dienstschicht soll in der Regel eine längere Ruhe in der Heimath folgen, die soweit als möglich in die Nachtzeit zu legen ist; 4. die Zeit, während der das Personal vor Antritt und nach Beendigung der Fahrt zur Uebernahme und Uebergabe der Geschäfte usw. dienstlich in Anspruch genommen wird, ist sowohl in der Heimath als auch ausserhalb als Dienst anzurechnen; 5. jeder im Betriebsdienste ständig beschäftigte Beamte soll mindestens monatlich zwei Rasttage haben. Bei einzelnen Beamtenklassen besteht, auch in Sachsen noch, der achttägige Wechsel zwischen Tag- und Nachtdienst, der entschieden als gesundheitlich unzuträglich zu bezeichnen ist. Naturgemäss bringt aber auch der zweckmässig geregelte Dienst unvermeidbare Schwierigkeiten und Unannehmlichkeiten mit sich, vor allem Unregelmässigkeit in der Beköstigung, in der Schlafzeit und unzulängliche Ruhe während der in der Dienstzeit liegenden Freistunden.

Die Frage der Beköstigung der Leute während der ausserhalb der Station verbrachten Dienstzeit ist noch nicht in einer befriedigenden Weise gelöst, weder bei uns, noch bei den anderen, nichtsächsischen Verwaltungen. Zwar haben Bahnärzte, wie vor allem Beetz in München, gerade auf diesen wunden Punkt immer erneut hingewiesen und Vorschläge gemacht, aber einer Regelung dieser Frage stellen sich viele Schwierigkeiten entgegen, denn die einzuführende Beköstigungsart muss dienstlich durchführbar, gesundheitlich richtig und dem Personal selbst erwünscht sein, drei Bedingungen, die, so einfach es aussieht, doch so schwer einer gemeinsamen Erfüllung zugänglich sind. Zur Zeit wird die Beköstigung vom Personal sehr verschieden durchgeführt: während die einen für eine 12—14 stündige Dienstzeit sich nur Butterbrot mitnehmen oder höchstens noch etwas Kaffee, den sie an der Station der Ruhe sich wärmen, nehmen sich die anderen zubereitet Suppe, Fleisch und Gemüse zur Erwärmung mit; nur ein verschwindender Theil isst am Ruheort frisch gekochtes Essen. Den grössten Fehler machen die ersten, denn ihre Ernährung ist unzweckmässig und ganz ungenügend und sie greifen nothgedrungen zum Alkohol, als einem irrthümlichen und gefährlichen Ausgleich; den geringeren Fehler machen die zweiten, denn sie nehmen eine nach Nährwerth meist genügende, aber oft unschmackhaft oder unverdaulich gewordene Kost; bei den dritten fühlt den Fehler der Einrichtung nur der Geldbeutel des Essers, der die Kost meist zu theuer bezahlen muss. Das Ziel ärztlicher Wünsche ist eine zwangsweise vorgeschriebene Naturalverpflegung, die darin besteht, dass die Leute zur erwarteten Zeit ihrer Zugankunft in der Bahnhofswirthschaft des Stationsortes — Mittagsstation — eine schmackhafte und nahrhafte, frisch zubereitete Hausmannskost für billiges Geld vorfinden; die Schwierigkeit dafür besteht weniger in den Lieferern, denn dies kleine Opfer zu Gunsten des Personals können und werden die Eisenbahndirektionen den von ihnen abhängigen Bahnhofswirthen auferlegen, sobald ausser dem ärztlich behaupteten Nutzen auch die Durchführbarkeit erwiesen ist, als vielmehr in den Abnehmern selbst, dem Personal, das z. Th. von dem gesundheitlichen Vortheil sich nicht überzeugen kann, z. Th., da es natürlich keine Auswahl unter Speisen geben kann, sich ablehnend verhält.

Auch besteht eine Erschwerung für das Personal der Güterzüge darin, dass diese oft gerade an kleinen Orten, wo nichts zu bekommen ist, ihre längeren Haltepausen haben. Man kann aber die Ueberzeugung hegen, dass mit einer allerdings noch in die Ferne gerückten Regelung der Beköstigungsfrage auch viele Magen- und Darmstörungen unter dem Personal behoben würden und damit ein nicht geringer Bruchtheil an jetzt vorübergehend erkrankten Beamten dem Dienst erhalten bleiben würde.

Mit um so grösserer Freude zu begrüssen ist daher die zum Theil schon erfüllte, zum Theil bald sich erfüllende Regelung einer zweiten, noch wichtigeren Frage, die geplante und theilweise schon durchgeführte Herstellung von den Ansprüchen der Gesundheitslehre genügenden Uebernachtungs- und Unterkunftsräumen für das Fahrpersonal. Es ist beim Eisenbahnbetriebe nicht zu vermeiden, dass das Fahrpersonal trotz hygienisch geregelter Dienstzeit über die Zahl seiner Dienststunden vom Stationsorte abwesend ist; es muss auswärts übernachten. Zwei- bis dreistündige Ruhepausen zwischen einer Hin- und Rückfahrt sind für Fahrten nach entfernten Orten, auch ohne benöthigte Uebernachtung, nichts seltenes. Stations- und Arbeiterpersonal dagegen hat am Orte seiner Thätigkeit Ruhe- und Mahlzeitspausen, die es meist zu einem Gange nach seiner Wohnung zu benutzen nicht in der Lage ist, sondern am Orte der Beschäftigung verbringen muss. Diese natürlichen Verhältnisse des Betriebes haben schon lange die Aufmerksamkeit der Bahnärzte auf sich gezogen, vor allem hat Stich eingehende Untersuchungen und Arbeiten gemacht. Sie erheischten auch bei der sächsischen Verwaltung eine gewissenhafte Durchsicht der bestehenden Einrichtungen und führten mich zu dem dringenden Vorschlag der baldigen reichlichen Herstellung von Unterkunfts- und Uebernachtungsräumen und zur Aufstellung bestimmter, an solche Räume zu stellender Anforderungen. Ohne auf das Nähere dieser Bestimmungen einzugehen, sei nur kurz erwähnt, dass die benannten Räume nach Lage, Luftraum und Einrichtung, nach Heizung und Beleuchtung, nach Beigabe von Baderäumen, Aborten, Kochräumen und Trockenräumen für die Kleidungsstücke, nach Festsetzungen für Instandhaltung und Sauberkeit genauest begrenzt wurden. Die königliche Generaldirektion hat diese Vorschläge mit nicht nennenswerthen Aenderungen zum Beschluss erhoben und als ihre Folge ist bei dem jetzigen Landtage für die zu diesem Zwecke benöthigten Umbauten, Neubauten und Neuanschaffungen eine Forderung von rund 700000 *M.* eingestellt, von der wir zuversichtlich hoffen, dass sie in beiden Kammern eine günstige Aufnahme findet trotz der im Eisenbahnwesen gerade jetzt dringend benöthigten Sparsamkeit. Alle im einzelnen eine grössere Ausgabe nicht erheischenden Aenderungen sind bereits ausgeführt. Für diejenigen, die diesen Verhältnissen ein besonderes Interesse entgegenbringen, sei erwähnt, dass der Bahnhof Dresden-Friedrichstadt Unterkunfts- und Schlafräume bereits in tadelloser Beschaffenheit bietet, während bei dem neuen Hauptbahnhof etwas eingeengte Verhältnisse bestehen und die Räume leider unter einer geräuschvollen Hochgleisanlage (Bismarckstrasse) untergebracht werden mussten. Wir erhoffen von diesen Einrichtungen für die Gesunderhaltung und Erholung des Personals im Dienste grossen Nutzen. Insbesondere ist sicher zu hoffen, dass das Personal dadurch an Widerstandskraft gegenüber den Anstrengungen des Dienstes gewinnen wird, während es jetzt bei vielen, die die 50er Lebensjahre überschritten haben, fast zur Regel gehört, dass sie alljährlich ohne irgend welche Krankheit, nur infolge allgemeiner Abspannung und Entkräftung, vorübergehend den Dienst aussetzen müssen.

Allbekannt ist, wie wohlthuend ein solches zeitweises Ausspannen für den ganzen abgearbeiteten Menschen ist. Darum ist der bestimmungsmässig auch ohne Bedürftigkeitsnachweis den Beamten zu gewährende alljährliche Urlaub eine dringende gesundheitliche Forderung. Er ist abzustufen nach der Art der Dienststellung und nach den Dienstjahren in dem Sinne, dass die in verantwortungsvollen Stellen befindlichen Beamten und die durch die Länge der Dienstjahre abgenutzten älteren Beamten ausgiebiger beurlaubt werden. Unsere sächsischen Vorschriften gewähren den Beamten in genügender Länge Urlaub, den unteren, Dienstklasse 9—12, zwei, den oberen, Dienstklasse 7—8, drei Wochen, aber leider zunächst noch als eine besondere Wohlthat, noch nicht als ein allen zustehendes Recht.

Ueber eine andere Schwierigkeit kommen wir aber trotz besten Willens beim Personal des untersten Dienstes nicht hinweg. Während das des Erholungsurlaubes ebenfalls bedürftige Büropersonal fast jeder Zeit abkömmlich ist, wird in der Sommer-

zeit, wo der Mensch sich am ausgiebigsten erholen kann, das Betriebspersonal dringend gebraucht. Es ist daher völlig unvermeidbar, dass ein Theil desselben sich seinen Urlaub auf die ungünstige Jahreszeit verlegen lassen muss. Selbstverständlich wird krankem und erholungsbedürftigem Personal auf Antrag des zuständigen Bahnarztes Urlaub stets in liberalster Weise bewilligt. Die von manchen Seiten angeregte Gründung von Erholungs- und Genesungsheimen für Eisenbahnbeamte wäre natürlich an sich sehr erfreulich, doch schiesst sie vielleicht über das erstrebenswerthe Ziel hinaus und geht über das berechtigte Maass an Opfern, das man einer Verwaltung ansinnen kann, hinaus. Dagegen erscheint es zweckmässig und Pflicht, durch Anschluss an andere bestehende Kranken- und Erholungsstätten für das Personal zu sorgen. Die sächsische Verwaltung unterstützt ihre Leute zum Gebrauch von Bädern wie Teplitz, Wolkenstein, Augustusbad, Oppelsdorf, sie hat mit der Lungenheilstätte „Albertsberg“ ein Abkommen getroffen, Kraft dessen erkrankte Beamte und Arbeiter, im wesentlichen auf Kosten der Verwaltung, dort Aufenthalt finden.

Der thunlichsten Einschränkung der Tuberkulose wird fortgesetzt rege Aufmerksamkeit gewidmet: ausgiebige Lüftung und Reinlichkeit in den Diensträumen wird angestrebt, das leider immer wieder in Vergessenheit gerathende Rauchverbot in den gemeinsamen Diensträumen wird erneut wieder eingeschärft; das Ausspucken ist nur in die allenthalben aufgestellten, mit Wasser gefüllten Spucknäpfe gestattet; durch eine den Dienstschriften beigegebene kleine Belehrung über Wesen und Bedeutung der Tuberkulose werden die Angestellten auf die Bedeutung dieser Verhältnisse hingewiesen. In der That dürfen wir uns auch rühmen, nur eine geringe Sterblichkeit an Tuberkulose zu haben; sie kann allerdings nicht in Zahlen angegeben werden, aber sie ist nach meiner Schätzung weit unter der allgemeinen Bevölkerungssterblichkeit an Tuberkulose. Natürlich ist dabei nicht zu vergessen, dass unser Menschenmaterial ein ausgesuchtes ist. Auch nach anderen Richtungen belehrend auf die Eisenbahnangestellten im Interesse der Gesunderhaltung zu wirken, erscheint dringende Pflicht; vor allem muss mit Nachdruck auf die schädigenden Einwirkungen des Alkoholverbrauches hingewiesen, aber gleichzeitig mit unerbittlicher Strenge gegen im Dienst Trunkene eingeschritten werden.

Schafft die Verwaltung so einerseits fortgesetzte Verbesserungen und Erleichterungen im Interesse der Gesundheit des angestellten Personals unter grossen Opfern, die nur Verblendung oder agitatorische Verhetzung übersehen kann, so hat sie naturgemäss andererseits ausgleichend das Recht, zugleich aber aus gesundheitlichen Gründen wie Betriebsgründen die Pflicht, an die Beschaffenheit des einzustellenden Personals und an dessen weiteren Tüchtigkeitszustand grosse Anforderungen zu richten. Bei dem grossen Andrange der Bevölkerung zum Eisenbahndienst ist sie glücklicher Weise in der Lage, sich ihre Leute auszusuchen, und sie thut es durch ihre, die körperliche Beschaffenheit begutachtenden Bahnärzte.

Persönlich stehe ich auf dem Standpunkte, bei dem ersten Eintritt in den Eisenbahndienst einen möglichst strengen Maassstab anzulegen. Die bei der ersten Annahme möglichst streng vorgenommene Untersuchung stellt eine That der Menschlichkeit gegen die Leute dar, denn dieselben erst annehmen, dann aber im weiteren Vorwärtskommen aus gesundheitlichen Gründen behindern zu müssen, ist eine missliche Sache; doch habe ich mich den vom Standpunkte der Verwaltung vorgebrachten, anzuerkennenden anderen Gesichtspunkten zur Zeit leider fügen müssen. (Es ist inzwischen eine Aenderung im Sinne meiner Vorschläge bereits eingeleitet.) So geschieht jetzt die Untersuchung behufs Annahme zum Eisenbahndienst in Sachsen nur in kurzer, nicht genügend gründlicher Weise: eine ungefähre Schätzung des ganzen Menschen nach Konstitution, Seh- und Hörvermögen, nur unter Untersuchung auf Herz und Lungen und event. Bruchschäden. Erst die höhere Stufe der dienstlichen Verwendung — die Annahme als ständiger Arbeiter — bedingt eine genauere Untersuchung des ganzen Gesundheitszustandes sowie des Seh- und Hörvermögens; der Anstellung als Beamter hat eine dritte, in gleichem Umfange ausgiebige Untersuchung vorauszugehen. Da mit einziger Ausnahme der Militäranwärter im Eisenbahndienst, im inneren wie im äusseren, jeder von unten auf zu dienen hat, so macht er mit seinem Aufrücken zu arbeitsreicheren und verantwortungsvollen Stellungen eine wiederholte bahnärztliche Kontrole seines Gesundheitszustandes durch, und es wird im allgemeinen glücken, gesundheitlich ungeeignete Elemente fern zu halten.

Als Vorbedingung für die Möglichkeit einer gewissenhaften Untersuchung ist zu betrachten, dass der Untersuchte im Falle der Ablehnung vom erhobenen Befunde keine Kenntniss erlangt, weil sonst dem Bahnarzte unvermeidlich Schwierigkeiten entstehen, deren Häufung naturgemäss seine Kritik beeinträchtigt In gerechter Würdigung dieser der Behörde ausgesprochenen Wünsche ist seit zwei Jahren bei der sächsischen Verwaltung die Verfügung getroffen, dass bahnärztliche Untersuchungsbefunde das Eigenthum und Dienstgeheimniss der Behörde bleiben.

Im Bürodienste sind naturgemäss die gesundheitlichen Anforderungen nicht sehr hochgestellte: verlangt muss werden noch mittelkräftige Körperkonstitution und normale geistige Fähigkeiten. Epileptiker, Neurastheniker, Trinker, Tuberkulöse sind unbedingt auszuschliessen, gut kompensirte leichte Herzfehlerkranke werden anzunehmen sein. An Gehör und Gesicht werden dieselben Ansprüche erhoben, wie an die in nicht verantwortungsvollen Stellen des äusseren Betriebes Verwendeten. Wesentlich strengere Anforderungen haben die Verwendbarkeit im äusseren Dienst zu bestimmen. Ausgeschlossen sind alle körperlich Schwachen, Nervenkranke (Epileptiker, Neurastheniker, psychisch erkrankt Gewesene, Trinker), Herzkranke, Tuberkulöse. Für alle anderen organischen Störungen gilt als leitender Grundsatz, dass sie die Annahme nicht hindern, wenn trotz ihrer Einschränkung der körperlichen Leistungsfähigkeit oder eine voraussichtliche Beschränkung der Dienstfähigkeit oder der Lebensdauer nicht statt hat.

Besonderes Gewicht ist der genauen Prüfung des Seh- und Hörvermögens und der Verwerthung dieser Prüfungsbefunde beigelegt oder, besser gesagt, wird künftig beigelegt werden: die betreffenden, auf Grund langer gemeinsamer Arbeiten mit den Herren der Verwaltung und des Betriebes aufgestellten Normen werden zu Beginn des Jahres 1900 in Geltung treten. Es ist natürlich für dringend nöthig erachtet worden, an die im Eisenbahndienst Angestellten besondere Anforderungen für Gehör und Gesicht, je nach ihrer dienstlichen Verwendung, zu stellen, und die dienstliche Verwendbarkeit nach den durch die Bahnärzte gewonnenen Prüfungsbefunden abzugrenzen; für nöthig im Interesse des Dienstes, aber auch im Interesse des bei ungenügend scharfen Sinnesorganen leicht selbst gefährdeten Personals.

Betreffend die Hörschärfe wird künftig verlangt werden, dass ein im Eisenbahndienst Angestellter mittellautem Gespräch mit abgewendetem Gesicht folgen und Flüstersprache auf 5 m verstehen kann — auf jedem Ohr einzeln zu prüfen.

Betreffend die Sehschärfe werden die Angestellten künftig in Klassen getheilt;*) die Verwendbarkeit in einer Stellung der

---

*) Die Tafeln waren im Vortragssaal aufgehängt. Es gehören zur Sehschärfeklasse I A: Bahnwärter, Schlagzieher, Schaffner, Wagenwärter, Bremser, Zugführer, Lokomotivführer, Stationsassistenten, -Verwalter, -Aspiranten, -Gehilfen, Bahnhofsinspektoren, Weichenwärter, Schirrmeister, Wagenrückevormänner, Bahnverwalter; zur Sehschärfeklasse II A: Feuerleute des Lokomotivdienstes, technische Zugrevisoren, Heizhausvorstände, Vorstand des Elektrizitätswerkes, Streckenarbeiter, Wagenrücker, technische Eisenbahnsekretäre, technische Betriebssekretäre, technische Büroassistenten, Oberwerkmeister, Werkmeister, Werkführer (letztere drei in Betriebswerkstätten); zur Sehschärfeklasse I B: Bahnmeister, -Assistenten, Streckenvormänner, Stationsportiers, -Hilfsportiers, Stationswächter, -Hilfswächter; zur Sehschärfeklasse II B: Bahnsteigschaffner

Klasse 1 A und 2 A erfordert eine Sehschärfe von mindestens $^2/_3$ des Snellen'schen Einheitsmaasses auf jedem Auge; die Verwendbarkeit für eine Stellung der Klasse 1 B und 2 B erfordert eine Sehschärfe von mindestens $^2/_3$ auf dem einen und $^1/_3$ auf dem anderen Auge; für die Verwendbarkeit in einer Stellung der Klasse 3 genügt eine Sehschärfe von $^1/_2$ auf dem einen, $^1/_6$ auf dem anderen Auge. Bei Klasse 1 A, 2 A und 1 B muss die verlangte Sehschärfe durch das blosse Auge erreicht sein, während für Klasse 2 B und 3 die verlangte Sehschärfe durch ein Augenglas hergestellt werden darf. Leute mit Augengläsern sollen also im eigentlichen Aussendienst thunlichst nicht mehr verwendet werden; sie sind zu vielen, unberechenbaren Zufällen (Anlaufen, Zerbrechen der Gläser usw.) ausgesetzt. Darum wird als eine nicht durch den Arzt, sondern seitens der Verwaltung nachzuprüfende Anforderung aufgestellt, dass die in Klasse 1 A und 2 A zu Verwendenden die Weichensignale auf 300, die in 1 B und 2 B zu Verwendenden diese auf 200 m erkennen müssen.

Die Untersuchung des Farbenunterscheidungsvermögens hat nach dem Holmgren'schen Verfahren mittelst farbiger Wollbündel zu erfolgen, erfährt aber eine Abmilderung insofern, als künftig — da jetzt nur weisse, rothe und grüne Farbensignale im Dienst Anwendung finden — nur auf die schnelle und sichere Unterscheidung dieser Farben seitens des Betriebspersonals Gruppen 1 A, 2 A und 1 B und 2 B, der entscheidende Werth gelegt wird, während die kleineren oder in anderer Richtung sich bewegenden Mängel des Farbenunterscheidungsvermögens in der Regel einen Ausschluss auch vom äusseren Bahndienste nicht mehr bedingen werden. Für die Gruppe 3 ist das Farbenunterscheidungsvermögen belanglos.

Die Untersuchungsformulare werden die Sehschärfeklassen künftig auf der Rückseite aufgedruckt erhalten, so dass, abgesehen von der einmaligen Durchsicht einer kurzen Erläuterung, den Bahnärzten ein Mehr an Arbeit nicht erwachsen wird, dabei aber künftig die Möglichkeit gegeben ist, auf genaue Fragen auch eine genaue Antwort zu geben und die für die Beurtheilung der dienstlichen Verwendbarkeit richtigen Schlüsse zu ziehen. Denn daran krankte bisher das ganze Untersuchungsverfahren, dass trotz bester Untersuchung sich die Bahnärzte wegen der ihnen unbekannten Anforderungen und Bedürfnisse des Betriebes eigentlich für eine Entscheidung über die dienstliche Verwendbarkeit unzuständig erklären mussten. Getheilter Ansicht kann man sein über den Nutzen oder die Nothwendigkeit von regelmässigen, in bestimmten Zeiträumen vorzunehmenden Kontroluntersuchungen des gesammten Personals. In Sachsen sind solche bisher nicht eingeführt, doch soll künftig alle fünf Jahre, erstmalig 1900, das Hör- und Sehvermögen geprüft werden, wobei gegenüber den ersten Annahmeanforderungen etwas herabgesetzte Bedingungen die dienstliche Weiterverwendung erlauben.

Hat der Bahnarzt bei den Anstellungsuntersuchungen die Gelegenheit, gesundheitlich untaugliches Personal von der Annahme auszuschliessen, so ist ihm als behandelndem Arzt des erkrankten Personals reichlich Gelegenheit gegeben, das untauglich gewordene, das sich oder den Betrieb gefährdet oder ihm nicht mehr gewachsen ist, kennen zu lernen. Insbesondere hat er der die Untauglichkeit bedingenden Verminderung des Seh- und Hörvermögens seine Aufmerksamkeit zuzuwenden, und pflichtgemäss, aus welchen Gründen auch immer, dauernd unfähige, selbst aber den Dienst nicht aussetzende Beamte zur dienstlichen Entlassung, Pensionirung oder andersartigen Verwendung vorzuschlagen. Besondere Noth macht stets die Entfernung der Paralytiker aus dem Dienste: jedwede bestehende oder durchgemachte Psychose (Geistesstörung) schliesst aber unbedingt die Weiterverwendung im gefährdenden Aussendienst aus.

Packer, Bodenmeister, Wagenrevisoren, Telegraphenassistenten, -Aufseher, Bauaufseher, Stationsarbeiter, Telegraphenwärter, -Arbeiter, Wagenschreiber, Wagennachseher, Telegraphengehilfen, und zur Sehschärfeklasse III: alle im Bürodienst Angestellten und Beschäftigten, sowie alle im Aussendienst Verwendeten, unter I A, II A, I B und II B nicht Aufgeführten.

Der schwere Dienst erfordert ganze Kräfte und der Bahnarzt ist indirekt verantwortlich für Unfälle, wenn er halbinvalides Personal in verantwortungsreichen Stellen belässt. Möchte uns Bahnärzten die Entscheidung gegenüber dem oft frühzeitig abgenutzten, dann aber noch nicht in ausreichenden Pensionsverhältnissen befindlichen Maschinenpersonal bald erleichtert werden dadurch, dass der Staat dessen aufreibende Dienstjahre höher bewerthet.

Es bleibt natürlich bei der eben gekennzeichneten, undankbaren, aber unvermeidbaren Aufgabe nicht aus, dass dem Bahnarzte manche Unannehmlichkeiten entstehen; auch Konflikte zwischen Dienstpflicht und Berufsgeheimniss erwachsen, bei deren richtiger Lösung Gewissenhaftigkeit und Mitgefühl oft bedenklich einander widerstreiten.

Zum Schluss noch wenige Worte über die dritte Aufgabe der Eisenbahnhygiene, die Regelung des ärztlichen Bahndienstes. Es kann hier nicht die Aufgabe sein, die Pflichten des Bahnarztes im einzelnen zu schildern: sie bestehen in einem gewissenhaften Mitwirken bei der Lösung aller der bis jetzt besprochenen gesundheitlichen Fragen, wie in der Behandlung aller erkrankten Beamten, die seine Hilfe begehren und deren Berathung naturgemäss dieselbe sorgfältige und humane zu sein hat, wie gegenüber jedem anderen Kranken.

Hervorzuheben bleibt nun noch die Betheiligung an der Einführung der Maassnahmen, die der ärztlichen Hilfeleistung für reisendes Publikum und Eisenbahnpersonal dienen. Der Eisenbahnverkehr bringt es mit sich, dass Personal wie Publikum durch die Fahrt oder auf der Fahrt Gesundheitsstörungen ausgesetzt sind, Verletzungen, aber auch plötzlich eintretenden Krankheiten. Für die Möglichkeit einer thunlichst schnellen Hilfeleistung in allen diesen Fällen hat die Eisenbahnverwaltung Sorge zu tragen. Die Regelung dieser Frage hat uns in den letzten drei Jahren ausgiebig beschäftigt und zur Anschaffung von mannigfachen Rettungseinrichtungen geführt. Alle Züge sind jetzt mit einem 20 Verbandpäckchen enthaltenden, auf der Lokomotive untergebrachten Hilfskasten ausgestattet, alle Stationen mit Verbandkästen, die grösseren des Landes mit neuen, vor drei Jahren hergestellten Verband- und Medizinkästen eigenen Musters*); auf allen Stationen grösseren Verkehres findet man Krankentragen und Leichenkörbe; 14 Stationen des Landes — die Auswahl fand noch besonderen Bedarfsfragen statt — sind mit Krankenfahrstühlen ausgestattet, deren Obertheil abhebbar und als Trage verwendbar ist. Daneben sind fahrbare Krankentragen, Treppentragstühle, einfache Krankenfahrstühle usw. auf verschiedenen Stationen, je nach Bedarf, in Anwendung. Auf dem Hauptbahnhofe Dresden wird im Januar 1900 ein Arzt- und Krankenzimmer fertig gestellt sein, wo man die zur ersten Hilfeleistung benöthigten Einrichtungen der Ausstattung, Instrumente und Verbandstoffe finden wird, so dass jeder zu erreichende Arzt die erste Hilfe sofort leisten kann. Es sind dies zwei unter der Südhochgleisanlage (an der Bismarckstrasse) zu ebener Erde gelegene, auf breiten Zugängen von allen Seiten bequem zu erreichende, für ihren Zweck geeignete Zimmer. Ihre Gebrauchnahme im Bedarfsfalle wird den Herren Kollegen hierbei empfohlen. Was für Dresden erreicht ist, hoffe ich nach und nach auch für die anderen Grossstädte zu erlangen. Eine Verbesserung ist noch anzustreben in der Richtung einer gewissen Vorbereitung auf etwaige Massenverunglückungen. Erfahrungsgemäss pflegen sich solche meist auf freier Strecke zu ereignen, oft entfernt von grösseren Orten, so dass es dann zur Hilfeleistung, wie an Aerzten, so an Verbandmaterial gebricht. Es erscheint daher rathsam, an vielleicht 10—12 grösseren Stationen, Eisenbahnkreuzungspunkten, in grossen, dicht schliessenden Kästen reiche Mengen an Verbandstoffen und Schienen und die wichtigsten Gebrauchsgegenstände zu vereinigen, so dass auf telegraphische Meldung von auswärts

*) Zwei dieser Kästen waren beim Vortrag ausgestellt.

sofort eine Lokomotive mit Aerzten und diesem Rettungskasten zur ersten Hilfe abgehen kann. Auch erscheint es zweckmässig, die Ausrüstung und Zusammenstellung von Hilfszügen aus Gepäckwagen für den Massentransport Verletzter vorzusehen.

Für den Transport erkrankter Reisender könnte in fast allen Staaten noch besser als bisher gesorgt sein. Zwar ist die sächsische Eisenbahnverwaltung im Besitz zweier für den benannten Zweck besonders hergerichteter, genügender Wagen IV. Klasse. Aber ein wirklich bequemes Reisen ist in diesen ausgeschlossen. Man bedarf aber solcher Wagen in erster Linie für Kranke, die nach entfernten Kurorten reisen oder die sich auswärts operiren lassen wollen.

Soviel bekannt, haben nur Bayern und Ungarn besondere bequeme Krankenbeförderungswagen, dieses nach Angabe des auch sonst in der Eisenbahnhygiene hochverdienten Dr. v. Czatary in Pest, jenes Dank der rührigen Thätigkeit des weitblickenden Organisators des bahnärztlichen Dienstes für Bayern, des Abtheilungsvorstandes in der bayerischen Generaldirektion Dr. von Lippl.

Es versteht sich von selbst, dass wir uns bemühen, auch das Personal über die Leistung der ersten Hilfe bei Unglücksfällen zu unterrichten. In kleinen Städten und auf dem Lande geschieht es durch die Bahnärzte selbst, in grösseren Städten erscheint dies zweckmässiger zu erreichen durch Anschluss an die vom Samariterverein abgehaltenen Unterrichtsübungen, weil dadurch die Gleichmässigkeit der Ausbildung gewinnt. Im übrigen darf man den Nutzen der Unterweisungen auch nicht überschätzen: es entsteht nach meiner Ueberzeugung mehr Schaden durch eine zu vielgeschäftige Versorgung von Wunden seitens der Laien, als dadurch, dass eine Verletzung, zunächst nur feucht verbunden, erst nach 1—3 Stunden endgültige sachgemässe ärztliche Behandlung findet. Eine regere Betheiligung ist ja diesen freiwilligen Kursen noch zu wünschen, wird aber nur zu erzielen sein, wenn sich die Verwaltung entschliesst, die sich freiwillig dazu Meldenden entsprechend dienstlich zu entlasten, denn von der Freizeit opfern unsere Leute begreiflicher Weise nicht gern etwas.

Besondere Zeiten stellen natürlich an die Bahnärzte auch besondere Anforderungen. Epidemien und schon die Gefahr der Einschleppung solcher erheischen besondere Maassnahmen und zur Durchführung besondere Arbeit der ärztlichen Organe. Geregelt ist dies vor allem durch genaue Vorschriften für die Gefahr der Choleraeinschleppung, das Ergebniss internationaler Regelung durch die Cholerakonferenz zu Dresden 1893.

Die neue soziale Gesetzgebung hat mit vielen verantwortungsvollen Arbeiten den Bahnärzten neue Dienstpflichten gebracht, deren Umfang sich von Jahr zu Jahr steigert. Insbesondere ist bei der Festsetzung der prozentualen Erwerbsfähigkeit der im Eisenbahnbetriebe Verletzten und der Auswerfung der Rente die Behörde auf die Objektivität und Gewissenhaftigkeit ihrer Bahnärzte angewiesen.

So erweitert sich für die im Eisenbahnbetriebe thätigen Aerzte wie mit den Fortschritten der allgemeinen Hygiene so mit der Vergrösserung des Betriebes und des Betriebspersonals das Arbeitsgebiet stetig. Es ist zu wünschen, dass es in seinem ganzen hier im Umriss vorgeführten Umfange von den Bahnärzten bestellt und nicht die Krankenbehandlung als der alleinige Wirkungskreis angesehen wird. Dazu wird es noch vieler Jahre bedürfen, in denen die Eisenbahnhygiene sich neue und überzeugte Freunde erobern muss. Dazu wird es bei uns in Sachsen noch vor allem des engeren Zusammenschlusses aller Bahnärzte bedürfen, wie er in Preussen, Bayern und in anderen Staaten schon zustande gekommen ist, zum Nutzen wie der Aerzte, so der Verwaltungen und des Betriebes.

Dem Verbande deutscher Bahnärzte, der alljährlich im Anschluss an eine andere grössere wissenschaftliche Vereinigung tagt und Treffliches auf dem Gebiete der Eisenbahnhygiene geleistet hat, stehen Sachsen und seine Bahnärzte leider noch fern. Es wird anzustreben sein, diesen Zusammenschluss der sächsischen Bahnärzte und den Anschluss an die deutschen zu fördern. Nur war der jetzige Zeitpunkt dazu nicht geeignet, wenn anders nicht der Gedanke aufkommen sollte, es geschehe dies zum Zwecke der Verbesserung der äusseren Stellung der Bahnärzte und der bahnärztlichen Gebühren. Es ist zu hoffen, dass diese im Lande allerseits ersehnte Verbesserung aus der freien Entschliessung der Behörde erfolgen wird, die ihren Bahnärzten gewähren wird, was den Lohn für mühevolle und verantwortungsreiche Arbeit bildet, und es ist zu hoffen, dass darnach Sachsens Bahnärzte sich mit ihren deutschen Kollegen vereinigen werden zur gemeinsamen Arbeit an der Lösung der Aufgaben der Eisenbahnhygiene.

Die Epizykelbahn.

In unserer hastenden und jagenden Zeit ist alles auf Zeitersparniss bedacht. Auch im Verkehrswesen. Auf den Eisenbahnen kann nicht schnell genug und nicht häufig genug gefahren werden und in den Grossstädten zumal kann man sich in der Häufung der Verkehrsmittel nicht genug thun. So bot denn auch insbesondere das grossstädtische Verkehrsleben erfinderischen Köpfen reiche Gelegenheit, ihre Gedanken auf zeitsparende Mittel im Beförderungswesen zu richten. Die Elektrizität bot die Möglichkeit insbesondere des beschleunigten An- und Abfahrens und gestattete so, die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit zu steigern. Man suchte die Aufenthalte noch weiter abzukürzen. Alle diese Bemühungen waren bis zu gewissem Grade von Erfolg gekrönt. Andere strebten dahin, die Aufenthalte der Züge ganz in Fortfall zu bringen, zweifellos ein sehr verdienstliches Vorhaben, das bisher allerdings von wesentlichen Erfolgen nicht gekrönt war, wenn auch die Ausstellungen in Paris (1889), Chicago (1893) und Berlin (1896) gezeigt haben, dass einige Fortschritte auch in dieser Richtung erreicht worden sind. Neben der Zeitersparniss, die dem Reisenden so sehr zu Gute kommt, ist es noch die Frage der Betriebskosten, die die Aufenthaltsbeseitigung für die Bahnen selbst so wichtig macht.

Man hat die Aufgabe zu lösen gesucht durch die verschiedenartigsten Einrichtungen, die dem Publikum die Möglichkeit bieten sollen, das Verkehrsmittel während der normalen Fahrt zu besteigen und zu verlassen. Im folgenden sind einige neuerdings hierfür vorgeschlagene Mittel, die für endlose, ununterbrochen sich fortbewegende Wagenzüge bestimmt sind, erörtert.

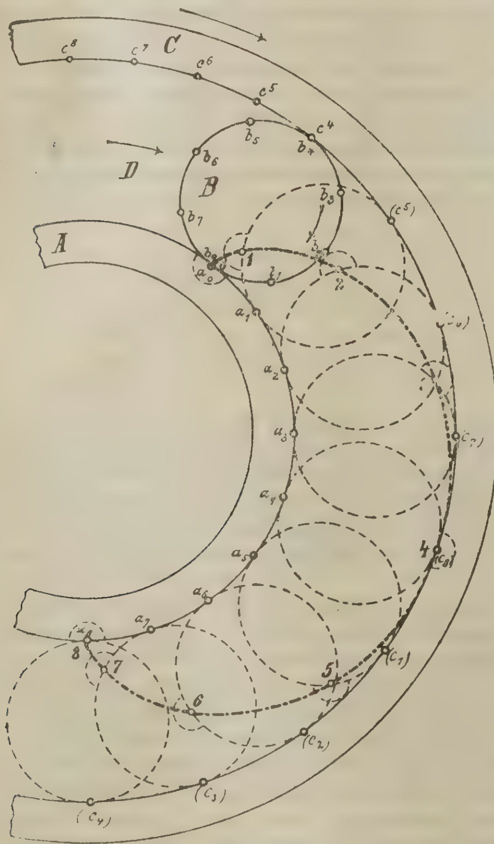
Der Amerikaner Pearson suchte bereits im Jahre 1887 die Aufgabe dadurch zu lösen, dass er eine grosse Anzahl konzentrischer Ringsteige zu einer Ein- und Aussteigevorrichtung so anordnete, dass man von dem innersten, ganz langsam umlaufenden Ring auf den nächsten, etwas schneller umlaufenden, von diesem auf den dritten, wiederum etwas schneller sich bewegenden übertreten und so fortschreitend allmählich auf den äusseren Ring gelangen sollte, der sich mit derselben Geschwindigkeit fortbewegte, wie der in gleicher Richtung um diesen äusseren Ring herumgeführte Zug. Zur Ausführung dieser Idee ist es nicht gekommen. Ohne das Pearson'sche Patent zu kennen, traten 1889 der Oberbaurath Wilhelm Rettig und sein Bruder, der Baurath Heinrich Rettig, in Berlin mit dem wesentlich gleichen Konstruktionsgedanken, jedoch in ausserordentlich erweiterter und verbesserter Form in die

Oeffentlichkeit. In einer Schrift „Die Stufenbahn" wurde der Nachweis versucht, dass diese Bahn ein sehr ernst zu nehmendes Verkehrsmittel für Grossstädte sei, das bei 4,5 m Fahrgeschwindigkeit in der Sekunde imstande wäre, Fahrgäste auf Entfernungen von 4 km nahezu doppelt so schnell zu fahren, wie die Pferdebahn und um die Hälfte schneller als Stadt- und Vorortbahnen, dass sie aber auf grössere Entfernungen bis 10 km immer noch fast doppelt so schnell wie die erstere und um ein Achtel schneller als die örtlichen Dampfbahnen verkehre.

Diese Stufenbahn, die im Jahre 1893 in Chicago und 1896 auf der Berliner Gewerbeausstellung die praktische Probe im kleinen bestanden hat, ist dem Leser durch Beschreibungen auch in dieser Zeitung hinreichend bekannt, so dass hier von einer näheren Erörterung derselben abgesehen werden kann. Bemerkt soll nur werden, dass die Regelung des Geschwindigkeitsverhältnisses zwischen Zug- und Stufenring in beiden Fällen in einer von den Amerikanern Schmidt und Lilsbee angegebenen Weise erfolgte, die ihnen auch in Deutschland durch Patent 57766 geschützt worden ist.

Diese und andere seither bekannt gewordene Vorschläge und Versuche, das Uebersteigen vom festen Bahnsteig in einen fahrenden Zug zu ermöglichen, stimmen darin überein, dass sie den die Ein- und Aussteigevorrichtung benutzenden Personen ein mit mehr oder weniger Schwierigkeiten verknüpftes Ueberschreiten bewegter Theile zumuthen. Der Erfolg dieses Ueberschreitens ist in jedem einzelnen Falle von der richtigen Bethätigung des Willens der ein- oder aussteigenden Person oder auch von der geringeren oder grösseren Geschicklichkeit derselben abhängig.

Demgegenüber wird neuerdings auf eine Einrichtung aufmerksam gemacht, die den ein- und aussteigenden Personen

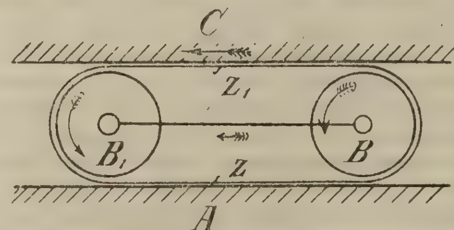


Figur 1.

kein Ueberschreiten bewegter Theile zumuthet, vielmehr auf vollkommen selbstthätige Weise die Beförderung von Personen zwischen einer stillstehenden und einer sich ununterbrochen bewegenden Plattform ermöglicht, die an einem in Bewegung befindlichen Eisenbahnwagen oder Zuge angebracht ist. Diese Einrichtung ist das sogen. Epizykel von Dr. Vietor. Die Einrichtung beruht auf dem kinematischen Gesetz der Cycloidenbewegung. Jeder Punkt einer rollenden Scheibe beschreibt eine Cycloide. Ist die Scheibe — wie vorausgesetzt wird — kreisrund und ist die Rollbahn ein die Scheibe ausschliessender Kreis, so werden von allen Punkten der Scheibenumlinie kongruente Cycloidenbögen beschrieben. Es sei die Kante A (Fig. 1) eines kreisbogenförmigen festen Steiges die Rollbahn, die Umlinie der kreisförmigen Scheibe B die Rollkurve und auf letzterer rolle die Kante C eines konzentrisch zu A liegenden Steiges, der von der Scheibe getragen und mitgenommen werde. Die Scheibe B soll nun einen Personenverkehr zwischen A und C vermitteln, während A stillsteht und C sich fortbewegt. Sowohl zwischen A und B, als auch zwischen B und C kann — etwa vermöge eines Zahneingriffes — jedes Gleiten beim Rollen ausgeschlossen werden. Dann fallen die Punkte $b_0\ b_1\ b_2\ b_3 \ldots$ der Scheibe B nach einander mit den Punkten $a_0\ a_1\ a_2\ a_3 \ldots$ des Steiges A zusammen, während gleichzeitig die auf dem Scheibenumfange diametral gegenüber liegenden Punkte $b_4\ b_5\ b_6\ b_7 \ldots$ mit den in der Richtung des Abrollens der Scheibe fortschreitenden Punkten $c_4\ c_5\ c_6\ c_7 \ldots$ des bewegten Steiges C zusammen treffen. Bei Ausführung dieser Bewegung beschreibt beispielsweise der Scheibenumfangspunkt b die Cycloide 0, 1, 2, 3 . . . ., in welcher 0 und 8 Umkehr-, also Stillstandspunkte sind, und 4 der Punkt grösster Geschwindigkeit ist.

Während sich der Punkt b_0 von 0 bis 4 bewegt, rollen die Theilbogen $b_0 b_1$, $b_1 b_2$, $b_2 b_3$ und $b_3 b_4$ auf A ab, den Theilbogen $a_0 a_1$, $a_1 a_2$, $a_2 a_3$ und $a_3 a_4$ entsprechend. Gleichzeitig rollen die Theilbogen $c_4\ c_5$, $c_5\ c_6$, $c_6\ c_7$ und $c_7 c_0$ auf c ab, den Theilbogen $c_4 c_5$, $c_5\ c_6$, $c_6\ c_7$ und $c_7\ c_8$ entsprechend; folglich rückt der Punkt c_8 von C bis zum Punkt 4 der Cycloide vor, während die Scheibe B auf A von a_0 bis a_4 abrollt.

Wer also in der Absicht, von a_0 aus während der Fahrt von A nach C überzusteigen, in dem Augenblick, da die vorbeirollende Scheibe B den Punkt a_0 von A berührt, auf den Theil b_0 der Scheibe B übertritt und auf dem dort angebrachten Steh- oder Sitzplatz verharrt, wird sich nach dem Abrollen des halben Scheibenumfanges, also dem Punkt a_4 gegenüber, beim Cycloidenpunkt 4 dicht neben dem inzwischen bis hierher vorgerückten Punkt c_8 des Ringes C und zwar in gleicher Geschwindigkeit wie dieser befinden; er kann mithin hier in ganz ebenso bequemer und sicherer Weise von B auf C übertreten, wie er vorher beim Cycloidenpunkt 0 von A nach B übergetreten ist. Das Absteigen vollzieht sich in umgekehrter Weise, indem man beim Cycloidenpunkt 4 auf B übertritt und beim Punkt a_8, wo B sich in augenblicklichem Stillstand befindet, auf A übertreten kann. Theoretisch ist also die Frage des Uebersteigens von festem zu beweglichem Steig und umgekehrt auf die vorstehende

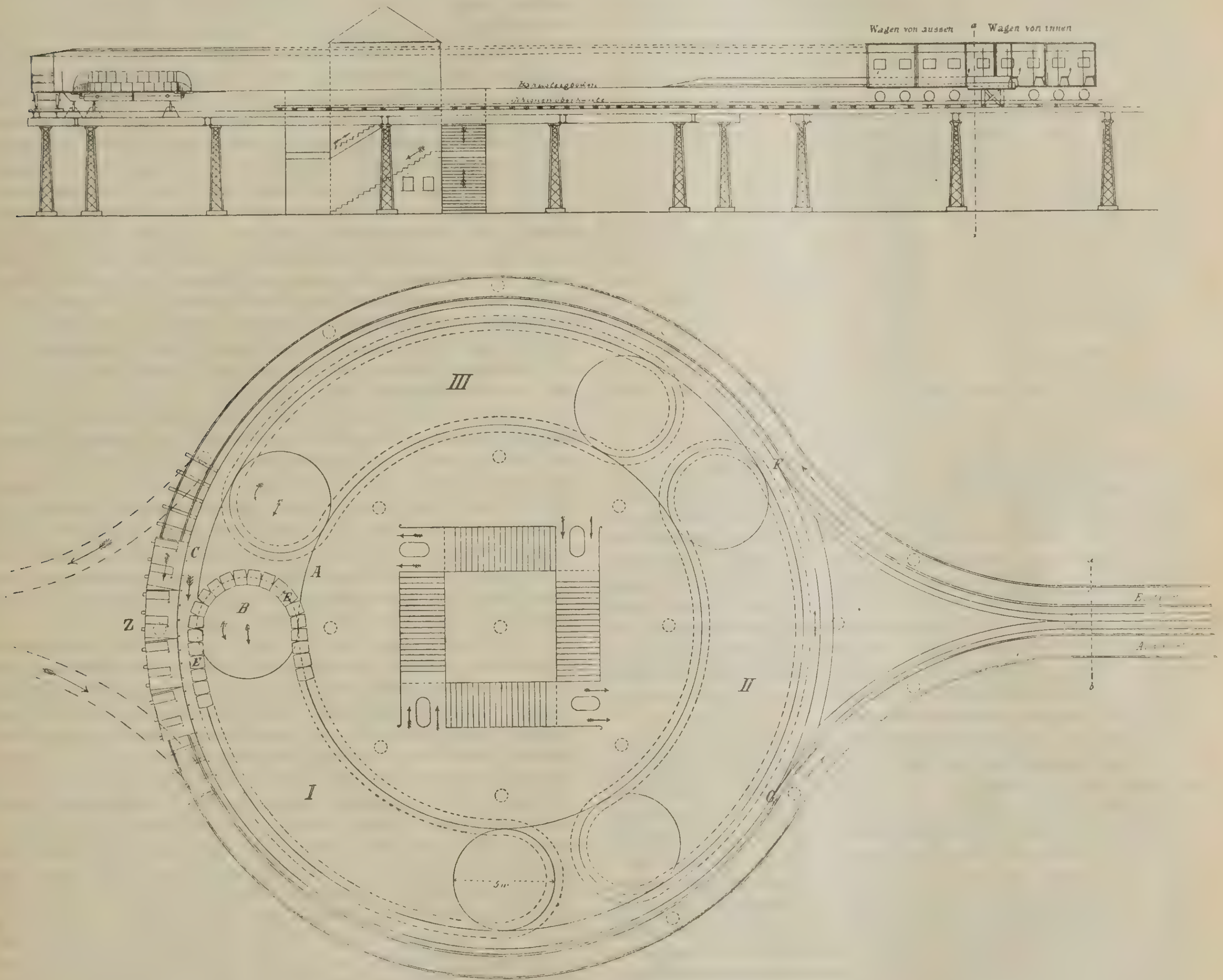


Figur 2.

Weise gelöst. Praktisch wird freilich eine einzelne Scheibe B zur Bewältigung des Personenverkehres auf Bahnhöfen niemals ausreichen; man wird für praktische Zwecke etwa, wie in Fig. 2 angedeutet, zwei miteinander verbundene Scheiben B und B_1 durch ein um beide gelegtes gliederkettenartiges, Steh- oder Sitzplätze tragendes Band $Z-Z_1$ zu einem Scheibenpaar vereinigen.

Die Scheibe B besorgt in diesem Falle die Beförderung von A nach C, B_1 die Beförderung von C nach A. Die an A anliegende Strecke Z des Bandes ist in Ruhe und kann an jedem Punkt von Fahrgästen bestiegen werden, die nacheinander von A nach C mitgenommen werden, wo sie in bequemer Weise an der Bandstrecke Z_1 nach C übersteigen können und umgekehrt.

Die Anwendung des Epizykels auf eine Bahnanlage, und zwar eine zweigleisige Hoch- oder Tiefbahn, ist vom Erfinder des Systemes wie folgt gedacht. In Fig. 3 ist ein Endbahnhof einer Epizykelbahn dargestellt. Derselbe ist im Grundriss kreisförmig und kann auch als Zwischenbahnhof eingerichtet werden, indem man die Gleise links in den punktirten Kurven ebenso ein- und ausmünden lässt, wie auf der rechten Seite. Das Betreten und Verlassen des Bahnhofes erfolgt über zwei paarweise vorhandene Treppen, ähnlich wie bei der Berliner Stadtbahn. Auch die Abwickelung des Fahrscheindienstes mag der Einfachheit wegen in Uebereinstimmung mit dem jetzigen Gebrauch auf der Berliner Stadtbahn gedacht werden, so dass nähere Erklärungen dafür hier überflüssig erscheinen. Gegebenenfalls könnte auch der Fahrscheindienst

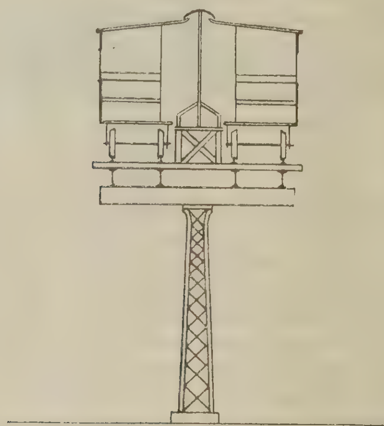


Figur 3.

durch Automaten und Drehkreuze besorgt werden, insbesondere, wenn es sich lediglich um die Verbindung zweier Endbahnhöfe ohne Zwischenbahnhöfe oder überhaupt um einen Betrieb mit Einheitstarif handelt. Der Zug ist endlos und erstreckt sich über die ganze Länge der zweigleisigen Anlage. Er besteht aus einer dicht geschlossenen Folge leicht gebauter Wagen mit Sitzbänken. Die Spurweite des Gleises sei = 1 m, Weichen und Kreuzungen kommen nicht vor; das Gleis kehrt vielmehr in schleifenartiger Anordnung an beiden Enden in sich selbst zurück. Die Länge der Bahn ist unbeschränkt. Die Gesammtbreite des Gerüstes oder des Tunnels beträgt 4,5 m. Die Wagen sind geschlossen auf der Aussenseite, offen auf der Innenseite und sind überdacht. Auf den Stationen läuft dicht neben dem Zuge mit gleicher Geschwindigkeit wie dieser eine Plattform um. Auf der zweigleisigen Strecke zwischen den Bahnhöfen kehren sich die Wagen ihre offenen Seiten zu und schliessen sich auf diese Weise gewissermaassen gegeneinander ab, so dass über den Zügen nur noch ein schmales Dach als letzter Abschluss erforderlich ist. Immerhin würde sich empfehlen, zwischen den nebeneinander herlaufenden Zügen einen Abschluss, etwa eine Mittelwand, herzustellen, die das erwähnte schmale Dach trägt. (Siehe Fig. 4.)

Die Bahn ist elektrisch betrieben zu denken, etwa so, dass die Achsen jedes zehnten Wagens mit Elektromotoren versehen werden, die den erforderlichen Strom aus einer zwischen den Schienen jedes Gleises verlegten Leitung mittelst Schleifkontakten entnehmen. Der Betrieb ist ununterbrochen und es

findet kein Halten der Wagen auf den Bahnhöfen statt. Das Aussteigen und Einsteigen wird vermittelst des vorher beschriebenen Epizykels während der Fahrt selbstthätig bewerkstelligt, indem die einsteigenden Personen allmählich und stetig aus dem Ruhezustand in die Geschwindigkeit und Richtung des Zuges gebracht und zu diesem hinbefördert werden. Wer den Bahnhof betritt, findet sofort Gelegenheit, den unaufhörlich vorbeifahrenden Zug *Z* zu besteigen (Fig. 3). Er hat nur einen der dicht aneinander gereihten um den Umfang des runden Bahnsteiges *A* herum in Ruhe befindlichen Epizykelplätze *E* zu betreten; auf diesem stehend, gelangt er mit allmählich und stetig



Figur 4.

wachsender Geschwindigkeit bis zu dem den Bahnhof mit derselben Geschwindigkeit wie der Zug ständig umkreisenden zweiten Bahnsteig *C*, von dem aus er den Zug so betritt, als ob dieser neben ihm stillstände. Dabei erhöht der Umstand die Bequemlichkeit des Einsteigens, dass die Bodenhöhe der festen Plattform *A*, der Epizykelplätze, der bewegten Plattform *C* und der Wagen des Zuges in einer Ebene liegen, und ferner, dass die Fugen zwischen den Plattformen und dem Zwischenring von der dicht geschlossenen Reihe von Epizykelplätzen überdeckt werden, sodass weder Stufen zu übersteigen, noch klaffende Fugen zu überschreiten sind. Das Aussteigen ist nicht minder einfach und bequem, wie das Einsteigen.

Beträgt die Zuggeschwindigkeit 15 km in der Stunde auf einem Bahnhofsringgleis von $33^1/_3$ m Durchmesser, so braucht ein beweglicher Bahnsteig *C* zur vollen Umkreisung des Bahnhofs 25 Sekunden Zeit. Es sind unter solchen Verhältnissen auf jedem Bahnhof 3 Epizykelbänder (I—III in Fig 2) mit je 84 Plätzen vorgesehen. Der Durchmesser der den Verkehr zwischen dem festen Bahnsteig *A* und dem beweglichen Bahnsteig *C* vermittelnden Uebersteigscheiben *B* betrage 5 m; dann ergibt sich, dass jeder Epizykelplatz etwa 10 Sekunden lang am Rande des festen Bahnsteiges *A* in Ruhe verharrt, dann in Bewegung kommt und während 5 Sekunden mit wachsender Geschwindigkeit eine halbe Epicykloide bis zum beweglichen Bahnsteig *C* beschreibt, mit diesem 15 Sekunden lang neben dem Zug herläuft, darauf während weiterer 5 Sekunden eine zweite halbe Cykloide bis zum festen Bahnsteig *A* zurückbeschreibt, diesmal natürlich mit allmählich auf Null abnehmender Geschwindigkeit, und dann den nämlichen Kreislauf zwischen festem und beweglichem Bahnsteig von neuem beginnt. Auf ein Sechstel des Umfanges des Bahnhofs, zwischen *F* und *G* also, da wo der Zug einläuft und ausläuft, befindet sich der bewegte Bahnsteig *C* nicht unmittelbar neben dem Zug, und der Einsteigende erfährt daher an dieser Stelle eine Verzögerung von höchstens 4, durchschnittlich 2 Sekunden. Die mittlere Dauer des Einsteigens berechnet sich mithin auf rund 20 Sekunden, während die mittlere Dauer des Aussteigens rund 18 Sekunden beträgt.

Die bei 15 km Zuggeschwindigkeit technisch erreichbare höchste Leistungsfähigkeit eines solchen Epizykelbahnhofes beziffert sich bei den vorhin angeführten Abmessungen auf 25 000 einsteigende und 25 000 aussteigende Personen in der Stunde. Sie entspricht derjenigen eines mit 15 km Geschwindigkeit fahrenden endlosen Zuges, der auf alle 1,25 m seiner Länge zwei Plätze aufweist. Durch Aenderung der Abmessungen und der Fahrgeschwindigkeit kann die Leistungsfähigkeit der Epizykelbahn beliebig geändert werden. Das vorhin besprochene Beispiel würde den heutigen Verkehrsverhältnissen in unseren Grossstädten gut angepasst scheinen. Es liefert aber auch, wie der Erfinder ausführt, den Beweis, dass schon ein mässiger Bruchtheil der praktisch erreichten Höchstleistung durchaus genügt, um eine solche Anlage in verkehrsreichen Städten rentabel zu machen, denn die Bau- und Betriebskosten würden sich infolge der geringen Abmessungen der Bahnhöfe und des Bahnkörpers, der Viadukte oder des Tunnels, endlich wegen der geringen Gewichte der Betriebsmittel und der gleichmässigen Lastvertheilung, sowie wegen des Fortfalls des Ab- und Anfahrens im Verhältniss zu der auf andere Weise überhaupt nicht erreichbaren Leistungsfähigkeit der Bahn sehr niedrig stellen; andererseits sichere der Fortfall jedes Wartens auf Züge und ihres Aufenthalts auf Bahnhöfen, an denen man nicht aussteigen will, dem Reisenden schnellste Beförderung. Die Bauart der Einzelheiten und die Ausstattung der Bahn müssten sich nach den jedesmaligen örtlichen Verhältnissen und den an die Bahnanlage zu stellenden Ansprüchen richten. Als weitere Vortheile des Bahnsystems führt der Erfinder an, dass infolge des stetig gleichmässigen ununterbrochenen Betriebes, des Mangels jeglicher Signale und sonstiger, die Gleichmässigkeit des Betriebes störender Einrichtungen, ferner mit Rücksicht auf die geringfügigen Radbelastungen, die nur ein Zehntel bis höchstens ein Fünftel der auf anderen Personenbahnen üblichen Belastungen betragen und daher eine grosse Schonung des Gleises und der Betriebsmittel mit sich bringen, eine Epizykelbahn fast geräuschlos fährt, namentlich wenn Gummireifen Verwendung finden, was bei den leichten Lasten ganz zulässig sei. Sie störe weder die Bewohner der von ihr durchzogenen Strassen, noch habe sie für die sie benutzenden Personen irgend etwas unangenehmes. Letztere müssten vielmehr beim Fahren das Empfinden wohlthuender Ruhe haben, wie man solche bisher auf Eisenbahnen nicht kenne.

In vorstehendem ist den Ausführungen des Erfinders im wesentlichen gefolgt. Die Ausführung seiner Erfindung soll, wie wir hören, auf der bevorstehenden Pariser Weltausstellung gezeigt werden. Man wird dann auch in der Lage sein, den Werth des Systems vom verkehrs- und betriebstechnischen Standpunkte besser zu beurtheilen. Die Stufenbahn, die nun schon so häufig vorgeführt worden ist, ist doch bisher über das Stadium des Versuchs kaum hinausgekommen; die Vorführungen haben bisher nicht dahin führen können, die Fachleute für das System endloser, die ganze Bahn lückenlos überziehender Wagenzüge besonders zu erwärmen. Ob das mit dem neuen Vietor'schen Einsteigesystem anders werden wird, bleibt abzuwarten. Man wird auch die vielen beweglichen Theile, insbesondere in den Stationen, zu bedenken haben, um so mehr, als das Schadhaftwerden eines einzigen Theiles den ganzen Betrieb empfindlich stören kann. Die Frage der Heizung, der Vermeidung des Luftzuges sind ebenfalls zu erwägen. Ob bei der Epizykelbahn eine Steigerung der Fahrgeschwindigkeit über die der bisherigen Stadtbahnen möglich ist, fragt sich; die Frage ist auch, ob die Reisegeschwindigkeit der letzteren nicht sogar grösser ist, als die Fahrgeschwindigkeit der Epizykelbahn. Auch die Frage der Bahnanschlüsse bei letzterer müsste erwogen werden. Wenig glücklich wäre es, die Fahrgäste auf vielfaches Umsteigen anzuweisen.*) Immerhin verdient der neue Gedanke Vietor's lebhaftes Interesse.

---

*) So würde es auch nur aufs lebhafteste bedauert werden können, wenn das geplante Netz Berliner Untergrundbahnen nach dem Schema der Umsteigestationen (Thurmstationen) entworfen und ausgeführt würde. Eine derartige verfehlte Spekulation würden unsere Nachkommen zu büssen haben.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eisenbahnwagen - Bedarfskonferenzen.** Am 8. d. Mts. fand in Berlin die Wagenbedarfskonferenz für die mittleren Direktionsbezirke der preussischen Staatseisenbahnverwaltung statt. Vertreten waren die Direktionen Altona, Berlin, Erfurt, Halle und Magdeburg, sowie aus den Kreisen der Industrie und Landwirthschaft eine grosse Zahl von Interessenten. Die Verhandlungen zur Sache wurden durch einen Bericht des Verkehrsinspektors Walter-Magdeburg eingeleitet, aus dem wir folgendes über den Verkehr der offenen Wagen hervorheben: Der Versand an Kohlen, Koks usw. hat im Herbste 1899 durchschnittlich 11,1 % gegen das Vorjahr mehr ergeben, und zwar betrug das Mehrergebniss im September 12,9 %, im Oktober 12,3 % und im November 8,4 %. Für den kommenden Herbst ist nach schriftlichen Aeusserungen der Interessenten ein Mehrversand von 22,2 % geschätzt. Bei Zuckerrüben hatte der Mehrversand im Herbste 1899 durchschnittlich 5,1 % ergeben und war der Mehrversand für Herbst 1900 auf 17,2 % geschätzt. Der Zugang an neuen Güterwagen nach Abzug der untauglich gewordenen hat in der Zeit vom 1. Oktober 1898 bis 30. September 1899 betragen: bei den bedeckten Wagen 4 630 Stück = + 6 %, bei den offenen Wagen 6 315 Stück = + 3,8 %, bei den langen Wagen 781 Stück = + 7,8 %, bei den übrigen Wagen 276 Stück = + 16,7 %. Nach dem Ladegewicht ergab sich eine Zunahme von 8,6 % bei den bedeckten Wagen und 5,6 % bei den offenen Wagen. Zur Neubeschaffung sind im laufenden Jahr 5 690 offene Güterwagen bestellt. Die anschliessende Besprechung fand zunächst über die offenen Güterwagen statt und wurde dabei seitens der Braunkohleninteressenten erwähnt, dass die Wagengestellung im abgelaufenen Herbste im Allgemeinen zufriedenstellend war. Es musste aber über die kurzen Ladefristen, besonders bei Briketverladungen und namentlich bei Benutzung der 15 t-Wagen für Brikets Klage geführt werden. Es wurde ferner beanstandet, dass von den Stationen theilweise Wagenstrafmiethen auch in solchen Fällen erhoben seien, wo die Wagenstellung seitens der Station unregelmässig erfolgte und es den Werken infolge dessen nicht möglich war, eine plötzlich zugeführte grössere Menge von Wagen in der vorgeschriebenen Ladefrist zu füllen, während die Gruben vorher wegen ungenügender und mangelhafter Gestellung auf ihren Werken feiern mussten. Es wurden hierbei auch die neuerdings vom Minister der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen Bedingungen für Anschlussgleise erwähnt und dabei darauf hingewiesen, dass diese den gehegten Erwartungen nicht entsprächen und die Interessenten sich vorbehielten, nach wie vor ihre Ansprüche, die sie als berechtigt betrachten müssten, weiter zu verfolgen. Seitens der Vertreter der preussischen Staatseisenbahnverwaltung wurde auf die vorgebrachten Beschwerden möglichstes Entgegenkommen zugesichert. Bei der folgenden Abstimmung über die offenen Wagen wurde der Mehrbedarf, abweichend von dem nach den schriftlichen Aeusserungen sich ergebenden Ergebnisse, von 22 % auf etwa 10 % für den kommenden Herbst geschätzt, womit sich auch die Vertreter der Zuckerrübenindustrie einverstanden erklärten. Bei den bedeckten Wagen ergab sich ungefähr das gleiche Ergebniss, nur wurde seitens der Vertreter der Kalifabriksn und der von künstlichen Düngemitteln betont, dass in diesem Frühjahr, dem Monate März, angesichts der ungünstigen Witterungsverhältnisse, welche den Verkehr auf den Wasserstrassen zur Zeit hemmen, eine stärkere Inanspruchnahme des staatlichen Wagenparkes zu erwarten wäre, und wurde diese für den kommenden März auf 15 % mehr gegen das Vorjahr geschätzt.

Zu dem gleichen Zweck fand vor Kurzem auch bei der Eisenbahn-Direktion in Kattowitz, wie die „Kattowitzer Ztg." berichtet, eine Versammlung der Oberschlesischen Grossindustriellen statt, die an der Wagengestellung ein Interesse haben. Auch Vertreter der Eisenbahndirektion Breslau waren erschienen. Von den Grossindustriellen wurde einstimmig festgestellt, dass die Staatseisenbahnverwaltung während des diesjährigen Winters ihren Verpflichtungen bezüglich der Wagenstellung in durchaus befriedigender Weise nachgekommen sei. Von einem Wagenmangel, wie er früher oft eintrat, sei diesmal nichts zu bemerken gewesen. Die Vorrichtungen, welche die Bahn getroffen habe, seien derart, dass der Wagenmangel auf ein ganz geringes Maass zurückgeführt wurde. Um einem späteren Mangel an Fahrzeugen zu begegnen, befragten die Vertreter der Eisenbahnverwaltung die Wageninteressenten. Letztere sprachen die Ansicht aus, dass eine so schnelle Steigerung im Kohlenverkehr, wie sie die letzte Zeit gebracht habe, kaum eintreten dürfte. Man schätzte die Zunahme des Wagenbedarfs für die oberschlesische Industrie auf 6 bis 10 %; demgemäss soll eine Vermehrung des Fahrmaterials eintreten.

— Vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten sind unter Berücksichtigung der Vorschläge des Ausschusses der königlichen Eisenbahndirektionen „**Allgemeine Bedingungen für die Einführung von Kleinbahnen in Staatsbahnstationen**" aufgestellt worden, welche in Nr. 6 des „Eisenbahnverordnungsblattes" abgedruckt sind. Sie bezwecken die bezüglich der Kleinbahnanschlüsse noch offen gehaltene einheitliche Regelung der Vertragsbedingungen nunmehr herbeizuführen und sollen fortan beim Abschluss neuer Verträge zu Grunde gelegt, auch bei sich darbietender Gelegenheit auf bereits bestehende Vertragsverhältnisse übertragen werden. Abweichungen von den Bedingungen hat der Minister — soweit darin nicht eine anderweite Regelung durch die besonderen Vertragsbedingungen ausdrücklich zugelassen ist — seiner Genehmigung vorbehalten.

Im einzelnen sind folgende Bestimmungen von allgemeinerem Interesse: Der Kleinbahnunternehmer hat zwar naturgemäss die gesammten Kosten der für die Einführung der Kleinbahn erforderlichen Anlagen, und zwar einschliesslich der Kosten der erforderlichen Aenderungen und Erweiterungen der Anlagen der Staatseisenbahn zu tragen. Auf die letzteren können jedoch nach billigem Ermessen der Staatseisenbahnverwaltung die Vortheile aus den infolge dieser Aenderungen oder Erweiterungen etwa eintretenden Verbesserungen der Staatsbahnanlagen oder die Ersparnisse an sonst erforderlichen Ausgaben in Anrechnung gebracht werden. Es sollen ferner die durch die Beibehaltung oder betriebssichere Bedienung der Einführungsanlagen entstehenden Kosten von der Staatsbahnverwaltung übernommen werden, wenn in den ersten zehn Jahren seit der erstmaligen Herstellung der Einführungsanlagen deren Aenderung oder Erweiterung wegen einer beim Vertragsabschlusse dem Kleinbahnunternehmer nicht angekündigten Aenderung oder Erweiterung der Staatseisenbahn erforderlich wird.

Die Aenderung der Anlagen der Staatsbahn wird in der Regel von dieser selbst hergestellt. Dem Kleinbahnunternehmer sind, soweit er die Kosten trägt, nur die Selbstkosten in Rechnung zu stellen. Zur Deckung der nicht besonders nachweisbaren Selbstkosten allgemeiner Natur (Generalkosten) werden 5 % der ganzen Auslagesumme in Ansatz gebracht.

Die Benutzung von Grundstücken der Staatseisenbahnverwaltung für Zwecke der Kleinbahn wird nur unter dem Vorbehalte des Widerrufes für den Fall eigenen Bedarfes gestattet, und zwar in der Regel bei ertraglosen Grundstücken unentgeltlich gegen Anerkennungsgebühr, bei nutzbringenden Flächen (Dienstland, Lagerplätze) gegen die ortsübliche Pacht.

Ueber die für Bewachung und Bedienung der Einführungsanlage zu entrichtenden Beträge wird bestimmt, dass innerhalb der ersten fünf Jahre nach Eröffnung des Kleinbahnbetriebes nur die erwachsenden Mehrausgaben erhoben werden sollen. Nach Ablauf dieses Zeitraumes ist für jeden ausschliesslich für Rechnung der Kleinbahn beschäftigten Wärter oder Weichensteller der Staatseisenbahnverwaltung eine jährliche Pauschsumme von 1 200 ℳ zu vergüten, in welcher Summe zugleich die Entschädigung für alle sonstigen Aufwendungen der Staatseisenbahnverwaltung aus Anlass der Bewachung und Bedienung der Einführungsanlagen enthalten ist. Für jeden zugleich für die Zwecke der Staatseisenbahnverwaltung beschäftigten Wärter oder Weichensteller ist nur ein angemessener Theil der Pauschsumme von 1 200 ℳ in Rechnung zu stellen. Eine Ermässigung dieser Sätze bis zum Betrage der innerhalb der ersten fünf Jahre in Rechnung zu stellenden wirklichen Mehrausgaben kann bewilligt werden, falls dies bei billiger Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit der Kleinbahn nothwendig erscheint. Für die zur laufenden baulichen Unterhaltung der Gleise und Weichen erforderlichen Arbeiten werden für das laufende Meter und Jahr 20 ₰ vergütet, wobei die Weichengleise bis zum Stoss vor der Zungenspitze in beiden Strängen durchgerechnet werden.

Für die Unterhaltung, Schmierung und Erleuchtung der Weichen und Kreuzungen nebst Stellvorrichtung, Weichensignalen und Gleisscheiben, sowie der Drehscheiben sind die in Rechnung zu stellenden jährlichen Vergütungen in einer besonderen Tabelle festgestellt.

Feste Grundsätze sind in einem besonderen Paragraph für die Uebernahme des Stations- und Abfertigungsdienstes der Kleinbahn auf der Anschlussstation durch die Staatseisenbahn gegeben. Auch hier sollen in den ersten fünf Jahren seit Eröffnung des Kleinbahnbetriebes nur die Mehrausgaben in Rechnung gestellt werden. Nach Ablauf dieses Zeitraums ist ein dem Maasse der Inanspruchnahme durch die Kleinbahn entsprechender, unter billiger Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit festzusetzender Theil der Kosten zu berechnen.

Die Haftpflicht der Verwaltungen unter einander regelt sich nach den gesetzlichen Bestimmungen mit der Maassgabe, dass jede Verwaltung für das Verschulden ihrer Bediensteten haftet. Hierbei gelten Bedienstete der einen Verwaltung als solche der anderen, so lange sie eine dieser Verwaltung obliegenden Thätigkeit ausüben.

Ein Uebergang von Eisenbahnwagen auf die Kleinbahn ist nur zulässig, wenn deren Oberbau die Beförderung von Wagen mit mindestens 6 t Raddruck gestattet. Die Bedingungen, unter denen ein Wagenübergang von der Staatseisenbahn auf die Kleinbahn und umgekehrt gestattet und insbesondere auch die etwaige Gestellung leerer Wagen für die Kleinbahn von der Staatseisenbahn übernommen wird, sind Gegenstand besonderer Vereinbarung. Die Kleinbahn ist verpflichtet, alle ihr von der Staatsbahnanschlussstation überwiesenen Sendungen zur Weiterbeförderung zu übernehmen, sofern sie zu deren Beförderung berechtigt ist und hierfür ausreichende Einrichtungen besitzt.

Die Frachtbriefe für Sendungen nach Kleinbahnstationen müssen stets die Angabe der Eisenbahnstation enthalten, auf welcher die Kleinbahn abzweigt und ihr die Sendung zu übergeben ist, es sei denn, dass ausnahmsweise ein direkter Tarif mit einer Kleinbahnstation eingerichtet ist.

Hiernach wird das Bestehen direkter Tarife zwischen Staatsbahn und Kleinbahn als etwas ausnahmsweises angesehen.

Fernere Bestimmungen betreffen die Abrechnung der Verkehrseinnahmen, die gegenseitig monatlich gestundet werden sollen, die Haftung für das Gut, die Aufhebung des Vertrags, die beiderseits durch eine sechs Monate vorhergehende Kündigung herbeigeführt werden kann, die Grundsätze, welche bei etwaiger Wegräumung der Einführungsanlage gelten sollen, endlich die der Kleinbahn obliegende Sicherheitsleistung.

Im ganzen athmet der Erlass unzweifelhaft den Geist einer wohlwollenden und streng gerechten Behandlung der Kleinbahnanschlüsse. Namentlich werden die Grundsätze für die Berechnung der den Kleinbahnen aus dem Anschluss an die Staatsbahn erwachsenden Kosten als durchaus billig bezeichnet werden müssen.

— **Einstellung neuer Schnell- und D-Züge.** Die in unserem Bericht über die Niederschrift der Sommerfahrplankonferenz (Nr. 11 S. 157 d. Ztg.) erwähnten neuen N a c h t s c h n e l l z ü g e z w i s c h e n B e r l i n u n d K ö l n über Hannover-Essen, welche nur die beiden ersten Wagenklassen führen, sind nunmehr in der Weise genehmigt, dass sie nicht über Stendal nach der Stadtbahn, sondern über Braunschweig-Magdeburg nach dem Potsdamer Bahnhofe in Berlin und umgekehrt verkehren. Von letzterem erfolgt die Abfahrt um 9 Uhr 30 Min. Abends, die Ankunft in Köln um 7 Uhr 8 Min. Vormittags; in umgekehrter Richtung die Abfahrt aus Köln um 11 Uhr 30 Min. Abends, die Ankunft auf dem Potsdamer Bahnhof um 8,48 Vormittags. Die neuen D-Züge zwischen Berlin und Eydtkuhnen über Frankfurt a. O., Posen, Thorn, Insterburg sollen nach folgendem Fahrplan fahren: ab Berlin, Friedrichstrasse, 9 Uhr 35 Min. Vormittags, ab Posen 2 Uhr 4 Min. Nachmittags, ab Thorn 4 Uhr 7 Min. Nachmittags, an Eydtkuhnen 10 Uhr 10 Min. Abends; umgekehrt ab Eydtkuhnen 6 Uhr 26 Min. Vormittags, ab Thorn 12 Uhr 49 Min., ab Posen 3 Uhr 12 Min. Nachmittags, an Berlin 7 Uhr 26 Min. Abends. Auch das neue T a g e s s c h n e l l z u g s p a a r z w i s c h e n B e r l i n u n d M ü n c h e n über Halle-Jena-Saalfeld-Bamberg-Nürnberg ist jetzt vom preussischen Ministerium genehmigt worden. Der Zug nach München verlässt Berlin 11 Uhr Vormittags und trifft in München 10 Uhr 20 Min. Abends ein, der Gegenzug geht von München um 9 Uhr 35 Min. Vormittags ab und trifft Abends 8 Uhr 50 Min. in Berlin ein. Beide Züge sollen höchstens vier D-Wagen I. und II. Klasse und einen Gepäckwagen erhalten, Postbeförderung soll ausgeschlossen bleiben.

— **Zum Wagenmangel in Rheinland-Westfalen.** In der Sitzung des Vereins der Industriellen des Regierungsbezirks Köln vom 5. d. Mts. gelangte auch der Bescheid der Eisenbahndirektion zu Köln vom 27. Januar auf die an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten unter dem 30. Dezember 1899 gerichtete Eingabe, betreffend die bekannte Stockung im Eisenbahngüterverkehr im Monat Dezember, zur Vorlage. Diese Stockung wird ausschliesslich mit der Wirkung der Dezember-Witterungsverhältnisse erklärt und dazu bemerkt, dass die Eisenbahnverwaltung alles gethan habe, was in ihren Kräften stand, um den Verkehr aufrecht zu erhalten, insbesondere auch die Sonntagsruhe an den Tagen vom 17., 24. und 31. Dezember, sowie an den beiden Weihnachtsfeiertagen und am 6. und 7. Januar unterbrochen habe, wodurch also dem Antrage des Vereins bereits entsprochen worden sei. Auch in Zukunft werde die Staatseisenbahnverwaltung keine Mittel und keine Anstrengung unversucht lassen, um die beklagenswerthen Folgen solcher niemals ganz vermeidbaren Betriebsstörungen möglichst abzuschwächen. Vorsorglicherweise werde aber auch die Industrie sich einen a n g e m e s s e n e n B e s t a n d a n K o h l e n u n d s o n s t i g e m R o h s t o f f halten müssen. Der Vorstand erkannte die Bemühungen der Staatseisenbahnverwaltung zur Beseitigung des beklagten Missstandes dankbar an, betonte aber, dass die Beschaffung von Kohlenvorräthen angesichts der schon lange herrschenden Knappheit an Kohlen und angesichts des starken laufenden Bedarfs der grossen Werke mit zum Theil unüberwindlichen Schwierigkeiten verknüpft sei.

— Der chemischen Industrie ist jetzt in einigen preussischen **Bezirkseisenbahnräthen** Sitz und Stimme zugebilligt worden. Unterm 20. Januar haben die Minister für öffentliche Arbeiten, für Landwirthschaft und für Handel beschlossen, dem Verein zur Wahrung der Interessen der chemischen Industrie Deutschlands in Berlin eine Vertretung in den Bezirkseisenbahnräthen zu Berlin, Hannover und Frankfurt a. M. einzuräumen.

— Mit dem 1. Januar d. J. ist eine vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten erlassene **neue Prüfungsordnung für die mittleren und unteren Staatseisenbahnbeamten** in Kraft getreten, in welcher die seit der Prüfungsordnung vom 16. März 1895 (E.-V.-Bl. S. 255) ergangenen zahlreichen Abänderungen berücksichtigt, auch einige nothwendige Ergänzungen beigefügt sind. Die neue Prüfungsordnung ist in der Nr. 46 Jahrg. 1899 des Eisenbahnverordnungsblattes veröffentlicht. Wir haben in der Nr. 73 S. 1198 Jahrg. 1899 d. Ztg. die wichtigen Aenderungen besprochen, welche durch den am 1. Oktober v. J. in Kraft getretenen Nachtrag zur Prüfungsordnung eingeführt waren und können daher jetzt auf diese Besprechung verweisen, da die neue Prüfungsordnung in der Hauptsache nur in neuer Fassung den durch jenen Nachtrag geschaffenen Zustand darstellt.

— **Besetzung der mittleren nichttechnischen Beamtenstellen I. Klasse bei den preussischen Staatsbahnen.** Gemäss dem Stellenverzeichniss für Militäranwärter sind die Stellen für Hauptkassirer, Betriebskontrolöre, Stationsvorsteher I. Klasse, Güterexpeditionsvorsteher, Stationskassenrendanten und (nichttechnische) Eisenbahnsekretäre einschliesslich der Materialienverwalter I. Klasse zusammen als eine Gruppe mindestens zur Hälfte den Militäranwärtern vorbehalten. Die Vertheilung der Stellen auf die beiden Klassen der Militär- und Civilanwärter soll beim Aufrücken der Beamten aus einer niedrigeren in die höhere Gruppe vorgenommen werden. Der Minister macht nun darauf aufmerksam, dass dementsprechend Verschiebungen der Beamten innerhalb der höheren Gruppe bei der Vertheilung der Stellen auf die beiden Anwärterklassen ausser Betracht bleiben. Dagegen unterliegen die durch solche Verschiebungen in der höheren Gruppe freigewordenen Stellen, soweit sie mit Beamten einer niedrigeren Gruppe besetzt werden, der vorgeschriebenen Vertheilung. Die Stellen der (nichttechnischen) Eisenbahnsekretäre einschliesslich der Materialienverwalter sind für sich im regelmässigen Wechsel mit Militär- und Civilanwärtern zu besetzen. Die Stellen der Stationsvorsteher I. Klasse einerseits, sowie diejenigen der Güterexpeditionsvorsteher und Stationskassenrendanten andererseits sind in jedem Anstellungsbezirk, für jeden der beiden Dienstzweige besonders thunlichst abwechselnd mit Militär- und Civilanwärtern zu besetzen, wobei die Eisenbahndirektionen in der Auswahl und Bevorzugung der tüchtigsten Beamten innerhalb der zu berücksichtigenden Anwärterklassen nicht behindert sind.

— In einer am 8. d. Mts. abgehaltenen Sitzung des Gemeinderaths der Stadt **Metz** ist die **Verlegung des Centralbahnhofes** in der seitens der Festungsverwaltung und der Generaldirektion der Reichseisenbahnen gemeinschaftlich vorgeschlagenen Weise angenommen worden. Als Beihülfe der Stadt Metz wurden 250 000 ℳ bewilligt und davon 100 000 ℳ zur sofortigen Zahlung angewiesen.

— Die Generalversammlung der **Genthiner Kleinbahn-Aktiengesellschaft** beschloss, das Grundkapital der Gesellschaft um 50 000 ℳ zu erhöhen, und zwar durch Aufnahme einer Anleihe. Die Endstation Milow soll ausser dem in der Nähe der Havel belegenen Bahnhof noch einen zweiten, für den Personenverkehr günstiger gelegenen erhalten. Die bisherigen Betriebsergebnisse sind zufriedenstellend. Wenn der Verkehr sich auf der bisherigen Höhe erhält, dürfte eine Verzinsung des Aktienkapitals von 3 bis $3^1/_2$ % eintreten. Man hat hierbei die Einnahmen des Monats Januar in Betracht gezogen, weil der Verkehr in diesem Monat erfahrungsgemäss nicht sehr stark ist. Diese günstigen Ergebnisse werden die Ausführung der nunmehr genehmigten Strecke G e n t h i n - Z i e s a r - T u c h e i m ohne Zweifel beschleunigen.

— Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat der Firma Lenz & Co. in Berlin die Konzession zum Bau einer **Kleinbahn Jauer-Maltsch** ertheilt.

— Zur Herstellung und zum Betriebe einer **Kleinbahn von Polkwitz nach Raudten** mit unmittelbarem Anschluss an die Staatsbahnstation für die Beförderung von Personen und

Gütern mittelst Dampfkraft ist der Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft zu Berlin die Genehmigung ertheilt worden.

— Von den Verhandlungsgegenständen, welche in der am 6. und 7. d. Mts. unter dem Vorsitze des Generaldirektors von Ebermayer abgehaltenen 45. Sitzung des **bayerischen Eisenbahnrathes** zur Berathung standen, sind als die wichtigeren zu erwähnen: 1. die zur Begutachtung gestellte Frage der Auflassung des Sperrigkeitszuschlages für die sogen. rückengewaschene Schafwolle und 2. die neue Fassung der bayerischen Zusatsbestimmungen zur Verkehrsordnung, betreffend die Entladefristen für die von den Empfängern abzuladenden Wagenladungsgüter. Bezüglich des ersteren Berathungsgegenstandes wurde betont, dass die sogen. rückengewaschene Wolle von der Schmutz- oder Schweisswolle, welche keinen Sperrigkeitszuschlag zu tragen habe, sich erheblich weniger unterscheide als von der chemisch gewaschenen Wolle (Fabrikwäsche) und dass im Handel und Verkehr unter gewaschener Wolle allgemein nur die chemisch gewaschene Wolle verstanden werde. Die dem Eisenbahnrathe dementsprechend unterbreiteten Fragen, ob er die Beseitigung des Sperrigkeitszuschlages für die sogen. rückengewaschene Wolle für angezeigt erachte und ob er mit der Stellung eines Antrages an die ständige Tarifkommission dahingehend einverstanden sei, dass gewaschene Wolle in Ballen runder oder cylindrischer Form unter 100 kg Einzelgewicht nur insolange sperrig berechnet werde, als sich nicht die Fracht für 100 kg Einzelgewicht billiger stelle, wurde hierauf einstimmig bejaht. Der zweite Berathungsgegenstand, die Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung, gewähren folgende Entladungsfristen: a) 12 Geschäftsstunden nach Beginn der Entladefrist, wenn der Empfänger innerhalb 5 km von der Station wohnt, wobei jedoch die Entladefrist, wenn sie spätestens um 9 Uhr Vormittags beginnt, mit dem Ablaufe der Geschäftsstunden dieses Tages endigt; b) 18 Geschäftsstunden nach Beginn der Entladefrift, wenn der Empfänger mehr als 5 km von der Station wohnt. Diese Bestimmungen fanden im allgemeinen die Anerkennung des Eisenbahnrathes um so mehr, als hierdurch der Wagenumschlag beschleunigt wird und somit auch dem Wagenmangel einigermaassen vorgebeugt werden würde.

Nach Erledigung dieser Gegenstände wurde noch der Entwurf der Sommerfahrordnung für 1900 eingehender Berathung unterzogen und endgültig festgesetzt.

— In einer Anzahl Zeitungen sind verschiedenartige Angaben über eine bei der **bayerischen Staatseisenbahnverwaltung** zur Einführung gelangende **neue Freifahrtsordnung** enthalten. Wie wir erfahren, sind diese Mittheilungen zum weitaus grössten Theile unzutreffend und kann über diese Angelegenheit zur Zeit nichts zuverlässiges angegeben werden, weil eine Entscheidung hierüber bei der zuständigen Stelle noch nicht getroffen ist.

— Die **Ludwigseisenbahn** (Nürnberg-Fürth) hat im Jahre 1899 eine Gesammteinnahme von 331 362 *M.* erzielt. Die Ausgaben erforderten 279 958 *M.*, es verblieb somit ein Ueberschuss von 51 405 *M.* Die am 3. d. Mts. abgehaltene Generalversammlung der Aktionäre beschloss, hiervon eine Dividende von 29 *M.* auf die Aktie zur Auszahlung zu bringen und den Rest dem Bahnerneuerungsfonds zu überweisen.

— **Linksufrige Neckarbahn Stuttgart - Plochingen.** Die württembergische Staatseisenbahn beabsichtigt eine Eisenbahn von Stuttgart nach Plochingen auf dem linken Ufer des Neckars — von der bestehenden Hauptbahn Stuttgart - Ulm liegt die Strecke Cannstatt - Plochingen auf dem rechten Neckarufer — zu erbauen, und zwar ist eine doppelspurige Hauptbahn mit thunlichster Vermeidung aller Strassenübergänge in Schienenhöhe ins Auge gefasst, also eine Bahn, die gleichzeitig dem grossen Durchgangsverkehr, wie dem Vorortverkehr zu dienen geeignet ist. Die neue Bahn soll ihren Ausgangspunkt auf dem Hauptbahnhofe Stuttgart nehmen und auf dem Bahnhofe Plochingen, wo die Bahn nach Tübingen von der Hauptbahn abzweigt, endigen. Für den Güterverkehr soll durch ein vom Rangirbahnhofe Untertürkheim ausgehendes Verbindungsgleis zwischen beiden Bahnen gesorgt werden. Die Bahn würde in Stuttgart von der rechtsseitigen Bahnhofhalle ausgehen, zunächst der bestehenden Hauptbahn folgen und dann entweder quer durch die königlichen Anlagen und den unteren Theil der Stadt Stuttgart — das Stöckach — mittelst eines Viadukts und mit Hilfe eines Tunnels, oder aber abzweigend beim Rosensteinpark durch den Stuttgarter Vorort Berg nach Gaisburg, dessen Eingemeindung nach Stuttgart bevorsteht, geführt werden, wo die Anlage eines grossen Bahnhofs geplant ist, von wo aus der Verkehr von Gaisburg, der Vororte Berg und Ostheim, der städtischen Gasfabrik, des projektirten Schlachthauses, der anderen schon in der Nähe vorhandenen und künftig entstehenden industriellen Etablissements bedient würde. Von Gaisburg soll die Bahn über Wangen, Hadelfingen, Weil, Esslingen (mit linksufrigem Bahnhofe) nach Plochingen geführt werden, wo sie in die bestehenden Bahnen einmündet. Für die Ausführung der Bahn hätte der Staat sehr grosse Opfer zu bringen; es soll daher angesichts der ganz erheblichen Vortheile, welche die betheiligten Gemeinden aus der neuen Bahnanlage ziehen werden, an die Einbringung der Forderung bei der Ständekammer die Voraussetzung geknüpft werden, dass die von der Bahn berührten Gemeinden ihr Interesse an diesem Bahnbau durch entsprechende Beitragsleistungen bekunden. Neben der unentgeltlichen Stellung des für die Bahnanlage erforderlichen Gemeindeareals wären noch baare Beiträge zu leisten.

— Dieser Tage fand die Gründung der **Leipziger Aussenbahn-Aktiengesellschaft** mit einem Grundkapitale von 1 000 000 *M.* statt. Die „Aussenbahn" bezweckt in Anlehnung an die Grosse Leipziger Strassenbahn die Erbauung von Strassenbahnlinien die Leipzig mit den entfernter liegenden Vororten und Ortschaften der Umgebung verbinden und sowohl der Beförderung von Personen, als auch von Gütern dienen soll.

— Ueber **nachträgliche Kaisersgeburtstagsfeiern** sind uns aus **Hanau** und **Giessen** Berichte zugegangen, aus denen wir hervorheben, dass in beiden Orten neu gebildete Eisenbahnvereine die Feier begingen. Der Verein in Hanau zählt jetzt etwa 800 Mitglieder, Beamte und Arbeiter; die Zahl der Festtheilnehmer betrug etwa 1 000. Das Kaiserhoch brachte Stationsvorsteher Pallas aus. In Giessen waren etwa 450 Beamte und Arbeiter zur Feier versammelt, die Festrede hielt Eisenbahndirektor Schoberth.

— **Personalnachrichten.** Der Regierungsbaumeister W e i s in Bochum ist zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor ernannt.

Im Bereich der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung wurden versetzt: die Abtheilungsingeniöre Max R u i d i s c h vom Oberbahnamt in Würzburg zum Oberbahnamt in München und Gottfried F i s c h e r vom Oberbahnamt in München zur Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Der Betriebsoberinspektor, Finanzrath H ö r n e r bei der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen ist seinem Ansuchen gemäss unter Verleihung des Titels und Ranges eines Oberfinanzraths in den Ruhestand versetzt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— Nach den vorläufigen Einnahmenausweisen stellen sich **die Einnahmen der grösseren österreichischen Privatbahnen im J a n u a r d. J.** gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

	Januar 1900	gegen Januar 1899
	Kronen	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . .	5 976 541	— 304 622
Südbahngesellschaft	7 250 500	+ 279 843
österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft	3 952 843	— 82 191
österr. Nordwestbahn	1 576 372	— 68 260
„ „ (Ergänz.-Netz)	1 006 128	— 36 155
süd - norddeutsche Verbindungsbahn	639 120	— 16 046
Aussig-Teplitzer Bahn	729 272	— 133 186
Buschtêhrader Bahn Lit. A . . .	583 416	— 57 300
„ „ „ B . . .	1 093 424	— 44 300
böhmische Nordbahn	641 211	— 25 395

— **Kommerzielle Vorbereitungskurse bei den österreichischen Staatsbahnen.** Bei den österreichischen Bahnen haben die Anwärter auf Beamtenstellen den Nachweis der erlangten praktisch - theoretischen Kenntnisse in den Bahnvorschriften im Wege der Ablegung von drei Fachprüfungen (Telegraphen-, Verkehrs- und kommerzielle Fachprüfung) zu erbringen. Unter diesen Fachprüfungen stellt die kommerzielle Fachprüfung insbesondere mit Rücksicht auf den sehr umfangreichen Prüfungsstoff an die Aspiranten verhältnissmässig die grössten Anforderungen. Ist dieser Prüfungsstoff schon wegen seines grossen Umfanges schwer zu bewältigen, so bietet er überdies auch aus dem Grunde wesentliche Schwierigkeiten, weil er ohne theoretische Anleitung vielfach schwer verständlich ist. Um daher den Aspiranten die Möglichkeit zu bieten, den Prüfungsstoff der kommerziellen Fachprüfung sich leichter und gründlicher anzueignen, hat die Staatseisenbahnverwaltung die Abhaltung von Vorbereitungskursen für die kommerzielle Fachprüfung in Erwägung gezogen und wurde ein derartiger Kurs zunächst in Linz probeweise eingerichtet. An dem in

Linz im Dezember 1898 abgehaltenen ersten Vorbereitungskurse betheiligten sich 16 Aspiranten, welche bereits die Telegraphen- und Verkehrsprüfung abgelegt und sich während der Vorbereitung zur Verkehrsprüfung unter Anleitung der betreffenden Stationsvorstände auch schon gewisse Grundbegriffe des kommerziellen Dienstes angeeignet hatten. In diesem Kurse, welcher vier Wochen dauerte, wurden in täglich sieben Unterrichtsstunden von mehreren Beamten der Staatsbahndirektion Linz folgende Gegenstände gelehrt, und zwar: Betriebsreglement und Gütertransport, Tariflehre, Personen-, Gepäck- und Militärbeförderung, Eisenbahngeographie, Rechnungswesen, Material- und Inventarverwaltung, endlich die Verrechnung der Verkehrseinnahmen. Die Theilnehmer an dem Kurse wurden nach Vollendung desselben auf geeignete Stationen versetzt; sie haben nahezu insgesammt die kommerzielle Fachprüfung gut bestanden.

Mit Rücksicht auf diese günstigen Erfahrungen wurde im Jahre 1899 ein zweiter kommerzieller Vorbereitungskurs in der verlängerten Dauer von sechs Wochen für 36 Aspiranten in Linz abgehalten, und ist ein solcher Kurs vor kurzem auch in Lemberg eingerichtet worden.

— **Schneebergbahn.** Für die Verbindungsstrecke Sollenau-Feuerwerksanstalt auf der Haide sind die technischen Vorarbeiten bereits vollendet und die behördlichen Genehmigungen eingeholt. Der Bau dieser Strecke wird daher im Frühjahre begonnen und spätestens im Hochsommer fertiggestellt sein, so dass man dann von Wien aus mit der Aspangbahn ohne Umsteigen auf den Hochschneeberg gelangen kann.

— **Donauthalbahn Krems-Grein.** In der Angelegenheit dieses Bahnprojektes, welchem der niederösterreichische Landtag einen namhaften Beitrag aus Landesmitteln zuzuwenden beabsichtigt, wurde vor kurzem eine Abordnung vom österreichischen Eisenbahnminister empfangen. Die Abordnung brachte im Auftrage der am 28. Januar d. J. abgehaltenen Interessentenversammlung die Bitte vor, das Zustandekommen des projektirten Bahnunternehmens durch eine finanzielle Beihilfe des Staates zu fördern und in den erforderlichen technischen und kommerziellen Vorarbeiten keine Unterbrechung eintreten zu lassen. Der Minister empfing die Abordnung in wohlwollendster Weise, betonte die Nothwendigkeit der vollständigen Klarstellung der Projekts- und Rentabilitätsfragen behufs Schaffung der Grundlagen für eine einwandfreie Finanzirung, bevor seitens der Regierung zu der erbetenen finanziellen Unterstützung Stellung genommen werden könne.

— Die Verlautbarung der Konzession für die **Brünner elektrischen Kleinbahnen** an die Stadtgemeinde Brünn steht, wie das „Oest.-ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, unmittelbar bevor. Bekanntlich hat die genannte Stadtgemeinde die Konzession für die elektrischen Kleinbahnen in Brünn erhalten, und ist derselben eine Steuerbefreiung in der Dauer von 20 Jahren bewilligt worden. Die Stadtgemeinde Brünn wird nun die durch die Konzession erworbenen Rechte und Pflichten an eine zu errichtende Aktiengesellschaft übertragen, deren Aktien die Union-Elektrizitätsgesellschaft übernimmt. Die Stadtgemeinde hat sich übrigens das vertragsmässige Recht gewahrt, die elektrischen Linien nach 15 Jahren jederzeit abzulösen. Die neuen Linien werden sofort auf elektrischen Betrieb eingerichtet, die alten Lokalbahnlinien auf elektrischen Betrieb umgestaltet, neben welchen indess für den Frachtenverkehr der Dampfbetrieb bestehen bleibt.

— **Scheitern des russischen Eisenbahnanschlusses bei Belzec.** Die russische Regierung hat im vorigen Jahre die Eisenbahnlinie von der Station Cholm über Zamosc und Tomaszow bis zum Grenzorte Lublin mit einer Zweigbahn von Zamosc nach Lublin in einer Gesammtlänge von 180 Werst (192 km) konzessionirt. Die Verwirklichung dieses Projektes hätte einen Anschluss der Eisenbahn Lemberg-Belzec an das russische Eisenbahnnetz zur Folge gehabt. Der letzte Geschäftsbericht der Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn enthält die Mittheilung, dass das diesbezügliche Einzelprojekt bereits in der Ausarbeitung begriffen sei. Nun ist aber, wie verlautet, das Projekt gescheitert, wie man annimmt, infolge der ungünstigen finanziellen Lage in Russland.

— Am 5. d. Mts. wurde der diesjährige, unter dem Protektorate des Eisenbahnministers Dr. v. Wittek stehende **Eisenbahnball** abgehalten. Derselbe wurde durch das Erscheinen eines Mitgliedes des kaiserlichen Hauses, Sr. k. und k. Hoheit des Erzherzogs Ludwig Viktor ausgezeichnet. Ausserdem waren der Eisenbahnminister und zahlreiche Würdenträger aus Eisenbahn- und sonstigen Berufskreisen anwesend. Das Reinerträgniss des Balles, welches mit Rücksicht auf den ausserordentlich starken Besuch sehr namhaft sein dürfte, fliesst dem vom Komitee des ersten Eisenbahnballes (der diesjährige Ball war der 26.) gestifteten Eisenbahnunterstützungsfonds für nicht pensionsberechtigte Wittwen und Waisen von Eisenbahnbediensteten zu.

— **Lieferfristverlängerung im Wien-Budapester Verkehre.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen gibt bekannt, dass, nachdem infolge der Verkehrsstörung bei Pressburg der auf Hilfslinien übergeleitete Güterverkehr wegen der geringeren Leistungsfähigkeit dieser Linien nur mit grösseren und in vorhinein nicht bestimmbaren Verspätungen und Schwierigkeiten bewältigt werden kann, bei Berechnung der Lieferzeit — ausser der für die betreffenden Verkehrsbeziehungen bereits genehmigten dreitägigen Zuschlagsfrist — auch die Bestimmungen des Punktes 6 zu § 63 des Betriebsreglements bezw. § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen in Anwendung gebracht werden.

Vereinsausland

— Der in Brüssel erscheinende „Moniteur belge“ veröffentlicht jetzt die beiden königlichen Erlasse, durch welche das seit acht Monaten im Amte befindliche Ministerium De Smet seine endgültige Zusammensetzung erhält. Der bisherige Minister für Industrie und Arbeit und einstweilige Eisenbahnminister **Liebaert** ist endgültig zum **Minister der Eisenbahnen,** Posten und Telegraphen ernannt worden. Es gehört ein gewisser Muth dazu, um die gründlichst verfahrene belgische Staatsbahnenverwaltung wieder in Ordnung zu bringen. Herr Liebaert hat in dem Kammerausschusse mit anerkennenswerther Offenheit erklärt, dass für die beiden Jahre 1900 und 1901 je 80 000 000 Frcs. ausserordentliche Bewilligungen unabweisbar erforderlich sind, um durch Beschaffung rollenden Materials und durch Verbesserung der Einrichtungen die Staatsbahnen wieder leistungsfähig zu machen.

— Die französische Nordbahngesellschaft hat soeben einen **Blitzzug Paris-Calais** dem Verkehre übergeben, der nach unserer französischen Quelle, dem „Journal des Transports“, in ganz Europa nicht seines Gleichen haben soll; es ist der Zug, welcher früh 9.30 vom Nordbahnhof in Paris abfährt. „Die Lokomotive, übrigens ein neues Modell, legt 125 km in der Stunde zurück und fährt die 295 km lange Strecke von Paris nach Calais, ohne anzuhalten, in weniger als drei Stunden. Das ist der ‚Rekord‘ der Schnelligkeit. Der Zug befördert nur Reisende nach London.“ Der Gegenzug, dessen Abfahrt von Calais nicht angegeben ist, langt in Paris 4 Uhr 55 Nachm. an. Beide Züge führen einen Speisewagen. Nach dem bisherigen Fahrplan verliess der schnellste Zug nach London Paris schon um 9 Uhr; die Ankunft in Calais erfolgte erst 12 Uhr 46, die Fahrzeit ist also jetzt um 3/4 Stunden abgekürzt. Ankunft in London, wie bisher, um 4 Uhr 50 Nachm.

— Der französische Eisenbahnminister hat soeben die Zusammensetzung des **technischen Eisenbahnbetriebsausschusses** in der Weise neu geregelt, dass er in ihn den sozialistischen Advokaten am Pariser Appellhof, Viviani, und drei ehemalige Eisenbahnbeamte hat eintreten lassen, um dadurch „dem Arbeiterelement“ Zutritt zu gewähren. Da von den technischen Beamten der Eisenbahngesellschaften kein einziger weder diesem Ausschuss noch einer der berathenden Körperschaften des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten angehört, so bleibt den Gesellschaften nichts übrig, als ohne Murren zu schweigen.

„Wir haben“, fügt das ‚Journal des Transports‘ hinzu, „keinen Grund, die Ernennung Viviani's, soweit sie seine Eigenschaft als ‚Rechtsgelehrter‘ betrifft, zu tadeln, wir erkennen im Gegentheil seinen Verstand und seine Talente im vollen Maasse an; aber wir bedauern seine Wahl als ‚Politiker‘, weil mit ihm der Staatssozialismus seinen Einzug in den technischen Eisenbahnausschuss hält und wir stets mit allen uns zu Gebote stehenden Kräften die jakobinische Richtung bekämpft haben. Der Minister Baudin spielt sein Spiel als eifriger ‚Zwangsverstaatlicher‘ weiter und liefert allmählich an seine Freunde alle Bollwerke, die sein Ministerium stark machen, aus. Da aber die Formel ‚Alles dem Staate‘ in Bezug auf das Transportwesen keineswegs der öffentlichen Meinung entspricht, so ist die Frage wohl erlaubt, ob die Regierung nicht endlich dieser Art von Liberalismus, welchen die beiden sozialistischen Minister des Kabinets Waldeck-Rousseau öffentlich zur Schau tragen, ohne dass es auch nur einer ihrer gemässigten Kollegen zu bemerken scheint, ein Ende machen wird.“

Eine nicht ferne Zukunft wird ja lehren, ob die Meinung des „Journal des Transports“, dass die „Eisenbahnverstaatlichung“ in Frankreich der öffentlichen Meinung des Landes nicht entspreche, richtig ist, da diese Fragen bekanntlich demnächst das französische Abgeordnetenhaus beschäftigen werden.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. Am 1. März d. J. wird der an der Bahnstrecke Leutzsch-Zeitz gelegene Haltepunkt Bösdorf (Elster), welcher bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für den Gepäck- und Expressgutverkehr eröffnet werden.

Bezeichnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Der Haltepunkt Kolonowska führt fortan die Bezeichnung Colonnowska.

Vereinskilometerzeiger.

Die Kilometerzeiger Nr. 69 (k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn), Nr. 73 (k. k. priv. österreichische Nordwestbahn), Nr. 79 (k. k. priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn) und Nr. 88 (A. niederländische Staatseisenbahnen und B. niederländische Centraleisenbahn) sind neu herausgegeben worden. Zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" ist der Nachtrag II erschienen.

Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 69, 73, 79 und 88 werden die älteren Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst zugehörigen Nachträgen aufgehoben.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Neu herausgegeben ist das Güterwagenparkverzeichniss Nr. 69 (k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn). Zu dem Güterwagenparkverzeichniss Nr. 41 a (königl. Eisenbahndirektion zu Königsberg i/Pr.) und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen" ist je der Nachtrag II erschienen.

Durch das neu herausgegebene Güterwagenparkverzeichniss Nr. 69 wird das im September 1897 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer aufgehoben.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 268 vom 5. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 9. Februar d. J.).

Nr. 269 vom 5. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 9. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Mangels fester Rampen auf den diesseitigen Stationen Büden, Drübeck, Messdorf, Nachterstedt, Neinstedt, Soltendieck, Vogelsdorf, Wildemann, Woltersdorf b/Magdbg., Zeddenick, Zeppernick und Ziepel ist die Abfertigung von lebenden Thieren in mehrbödigen Wagen von und nach den genannten Stationen vom 1. April d. J. an ausgeschlossen

Magdeburg, den 9. Februar 1900. (374)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 15. d. Mts. ab erhält der Schnellzug 44 Berlin-Cassel in Leinefelde unmittelbaren Anschluss nach den Stationen bis Mühlhausen i/Thür. dadurch, dass dem täglich verkehrenden Güterzuge 5312 ein B. C.-Wagen beigestellt und der Zug ab Leinefelde $1.^{25}$, ab Birkungen $1.^{39}$, ab Silberhausen $1.^{58}$, ab Dachrieden $2.^{17}$, an Mühlhausen 2^{34} befördert wird.

Erfurt, im Februar 1900. (375)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Königl. ungarische Staatseisenbahnen.

1. Der auf der Lokalbahn Dunaszerdahely Ujkomárom seit 26. September 1899 zufolge Zerstörung des Bahnkörpers durch Hochwasser eingestellt gewesene Eisenbahnverkehr zwischen den Stationen Bogya-Gellér und Tany-Nemes-Ocsa wurde nach erfolgter Herstellung des Bahnkörpers am 17. Januar 1900 wieder eröffnet.

2. Der Verkehr auf den Strecken: Dévénytó-Marchegg und Dévénytó-Stomfa war zufolge Schneeverwehung vom 27. Dezember 1899 bis zum 1. Januar 1900 eingestellt; aus denselben Ursachen war auch der Verkehr auf der Strecke: Nagy Szombat-Nádas Szomolány, ferner Nyitra-Jablonicz-Kutti vom 27. Dezember v. J. bis zum 7. Januar 1900 eingestellt.

Budapest, am 24. Januar 1900. (376)

4. Güterverkehr.

Saarkohlenverkehr nach Stationen des Direktionsbezirks St Johann-Saarbrücken.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. wird die Station Lebach als Versandstation in den Kohlentarif 1 aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Abfertigungsstellen.

St. Johann-Saarbr., d. 10. Febr. 1900. (377)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen (Gruppe II).

Am 1. April d. J. wird der für Kohlensendungen von Deutschlandgrube nach Schwientochlowitz bestehende Frachtsatz aufgehoben. Gleichzeitig tritt der für Kohlensendungen von sämmtlichen Schächten der Königsgrube, Hugoschacht der Gräfin Lauragrube nach Schwientochlowitz bestehende Frachtsatz für Sendungen von dem Bismarckschacht der Königsgrube nach Schwientochlowitz ausser Geltung. An Stelle der aufgehobenen Sätze wird die im Gütertarif Theil II, zu D. IV. D. vorgesehene Anschluss- und Stationsfracht erhoben.

Kattowitz, den 7. Februar 1900. (378)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

Am 15. Februar d. J. treten zu den Heften 1, 2 und 3 des Verbandsgütertarifs die Nachträge 4 in Kraft. Dieselben enthalten: Frachtsätze für verschiedene in den Verbandsverkehr neu einbezogene Stationen, anderweite Tarifsätze der allgemeinen Stückgutklasse für die Stationen Bremerhaven und Geestemünde, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, sowie Berichtigungen. Soweit durch die in den Nachträgen enthaltenen neuen Sätze Frachterhöhungen eintreten, haben dieselben erst vom 1. April d. J. ab Gültigkeit.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 10. Februar 1900. (379)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Der auf Seite 74 des ab 1. Februar d. J. gültigen Tarifheftes 1 für Neupaka-Zittau aufgeführte Frachtsatz des Spezialtarifes III wird mit Gültigkeit vom 20. Februar d. J. von 44 ₰ auf 61 ₰ richtig gestellt.

Dresden, am 10. Februar 1900. (380)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-nordwestdeutscher Güterverkehr.

(Gruppen III/IV.)

Am 15. Februar d. Js. kommt für den vorbezeichneten Güterverkehr ein neuer Tarif zur Einführung, durch welchen aufgehoben werden und zwar:

1. vollständig:

Der Gütertarif für den Berlin-Stettin-nordwestdeutschen Verkehr (Gruppen III/IV) vom 1. April 1895 nebst Nachträgen, jedoch mit alleiniger Ausnahme der bis auf Weiteres noch in Kraft bleibenden Bestimmungen und Frachtsätze für die Station Osterholz bei Stadthagen;

2. bezüglich derjenigen Stations-Verbindungen, für welche Bestimmungen und Frachtsätze in dem neuen Tarif enthalten sind:
   a) der Gütertarif für den ostdeutsch-nordwestdeutschen Verkehr (Gruppen I, II/IV) vom 1. April 1895 nebst Nachträgen,
   b) der Gütertarif für den Berlin-Stettin-mitteldeutschen Verkehr (Gruppen III/V) vom 1. April 1895 nebst Nachträgen,
   c) der Gütertarif für den ostdeutsch-mitteldeutschen Verkehr (Gruppen I, II/V) vom 1. April 1895 nebst Nachträgen.

Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen gegen die bisherigen Sätze herbeigeführt werden, behalten die letzteren noch bis zum 1. April 1900 Gültigkeit.

Die Frachtsätze für die Stationen Gotzlow des Bezirks Stettin und Lütjenbrode der Kreis Oldenburger Eisenbahn treten erst mit dem Tage der Eröffnung derselben für den Güterverkehr in Kraft.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Der Tarif ist vom Einführungstage ab von den betheiligten Dienststellen zu beziehen. Bis dahin ertheilt das Verkehrsbureau der Königlichen Eisenbahn-Direktion Hannover auf Befragen Auskunft.

Hannover, den 9. Februar 1900. (381)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets usw. ab Karlsruhe nach Bayern werden die für Maxau-Bayern bestehenden Kohlenausnahmefrachtsätze im Rückvergütungswege gewährt.

Karlsruhe, den 9. Februar 1900. (382)
Generaldirektion.

Am 20. Februar 1900 gelangt zum Kilometerzeiger vom 1. April 1895 für die kgl. bayerischen Staatseisenbahnen (für sämmtliche Haupt- und Vizinalbahnstationen) der XX. Nachtrag zur Einführung.

München, den 9. Februar 1900. (383)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Die im Gütertarife für den obenbezeichneten Verband zwischen den Stationen Coburg und Oeslau des Direktionsbezirks Erfurt einerseits und den Stationen Bodenbach und Tetschen der königlich sächs. Staatsbahnen andererseits bestehenden Frachtsätze der allgemeinen Stückgutklasse treten mit dem 31. März d. J. ausser Kraft. Der Frachtberechnung werden vom 1. April d. J. ab die in dem vorgenannten Tarife enthaltenen Entfernungen und die in der allgemeinen Kilometertariftabelle vorgesehenen Frachtsätze der allgemeinen Stückgutklasse zu Grunde gelegt.

Erfurt, den 9. Februar 1900. (384)
Namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterr.-ungar.-bayer. Gütertarif Theil IV Heft 3, vom 1. Juni 1894.

Zur Bekanntmachung vom 19. Januar 1900 (V. Z. Nr. 7).

Die für die Beförderung von Schwartenbrettern ausgeschriebenen Frachtsätze finden ab 1. April 1900 nur für die Beförderung von Schwartenbrettern bis zu 6 m Länge und bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens mindestens für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief Anwendung.

München, den 8. Februar 1900 (385)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 3A vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1900 wird die Relation Pilsen-Franzensbad B. St. B. in den Ausnahmetarif Nr. 1 für Lebensmittel aufgenommen.

München, den 8. Februar 1900. (386)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.

Das Ausschreiben vom 29. Juli 1898 (unter der laufenden Nummer 1812) in Nr. 60 der Vereinszeitung wegen Gebührenrückvergütung für kondensirte Milch von Lindau Stadt nach den Rhein- und Mainhafenstationen tritt mit 31. März ausser Kraft.

München, den 7. Februar 1900. (387)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Klassentarife mit Böhmen, Mähren und Schlesien, Theil II, Heft 7, 8 und 9 vom 1. Februar 1898.)

Am 1. März 1900 treten die Nachträge II in Kraft, welche eine Neuauflage des Ausnahmetarifs Nr. 53 für Hopfen, sowie ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 33 für Kaolin und sonstige Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifes und der Nachträge I enthalten.

München, den 8. Februar 1900. (388)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gruppenwechseltarif VI/VII. Rechtsrh.-hessischer Verkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Schladern in den Ausnahmetarif 5c für Steine des Spez.-Tarifs III aufgenommen.

Näheres ist bei den Güterabfertigungen zu erfahren.

Frankfurt a/M., 8. Februar 1900. (389)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.

Mit dem 1. März l. J. wird die Station Weisswasser des Direktionsbezirks Halle a/S. für Sendungen der Spezialtarife A 2 und I in den Verband aufgenommen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 6. Februar 1900. (390)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Nordwestdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. wird die Station Wilster des Direktionsbezirks Altona in den Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen einbezogen.

Die Höhe der Frachtsätze ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Hannover, den 7. Februar 1900. (391)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch-mitteldeutscher und Oldenburg-mitteldeutsch- und Altonaer Güterverkehr.

In den vom 1. Februar d. J. gültigen Seehafenausnahmetarif E 2 (vgl. die Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Berlin vom 31. Januar 1900) ist zu dem gleichen Zeitpunkt die Station Luckenwalde des Bezirks Halle als Versandstation einbezogen worden.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 7. Februar 1900. (392)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 3A vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1900 treten die Frachtsätze für Meiningen ausser Kraft.

München, den 7. Februar 1900. (393)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Wirksamkeit vom 15. Februar l. J. wird der Ausnahmetarif 13 für Koks und Kokskohlen etc. im Tarifheft 1 durch Einbeziehung der schlesischen Grubenstation „Bahnschacht“ ergänzt.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, den 7. Februar 1900. (394)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Mlawaer Grenzverkehr.
Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr, Tarifheft 1.
Thorner Transitverkehr (für Polen).

Die für Gildehaus Grenze bezw. Gildehaus Grenze transito in den Tarifen der obenbezeichneten Verkehre enthaltenen Frachtsätze treten mit dem 1. April d. J. ausser Kraft.

Bromberg, den 7. Februar 1900. (395)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frachtermässigung für Futtermittel und Kartoffeln an die durch Hochwasser geschädigten Bewohner der Spreewaldniederung.

Den in unserer Bekanntmachung vom 22. v. Mts. genannten Vermittelungsstellen tritt die Spar- und Darlehnskasse, E. G. m. u. Nachschusspflicht, in Kuschkow hinzu. (396)

Halle a. Saale, den 7. Februar 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz (Gruppentarif VI).

Die Stationen Eibelshausen (Bez Frankfurt a/M.) und Wallau (Bez. Cassel) werden mit Wirkung von heute als Versandstationen in den Ausnahmetarif 5 a für Steine des Sp.-T. III einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den genannten Stationen zu erfahren. (397)

Frankfurt a/M., den 5. Februar 1900.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Kaolinerde zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis

auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	
von Podersam	37 ₰
Nach Aussig-Landungsplatz	
von Podersam	37 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Podersam	37 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Podersam	59 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 9. Februar 1900. (398)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Kleie treten bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1900 folgende Frachtsätze 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen im Kartirungswege in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Wien II (K. F. J. B.), K. F. N. B., Oe.N.W.B., St.-E.-G.	133 ₰
„ Wien-Donaukaibhf. K. K. St.-B. . . .	130 „
„ Wien-Donauuferbhf. K. F. N. B. . . .	130 „
„ Korneuburg . . .	122 „
„ Ebenfurt-Mühle . .	164 „
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	
von Arad	318 ₰
„ Budapest	212 „
„ Csaba	301 „
„ Czegléd	247 „
„ Debreczen	311 „
„ Györ	190 „
„ Nagy-Kikinda . .	312 „
„ Nagyvárad . . .	316 „
„ Pozsony	170 „
„ Szeged	286 „
„ „ -Rókus . .	286 „
„ Szolnok	261 „
„ Temesvár-Gyárv. .	313 „
„ „ -Józsefv. .	313 „
„ Zombor	269 „

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die Frachtsätze um 5 ₰ pro 100 kg, im Verkehre mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die Frachtsätze um 22 ₰ für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 10 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 9. Februar 1900. (399)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich.

(Ausnahme - Frachtsätze für Mimosarinde-Extrakt.)

Mit Gültigkeit vom 25. Februar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1900 gelangen für Mimosarinde-Extrakt bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief von den im deutsch-österr.-ungar. Seehafenverbande aufgenommenen Hafenstationen nach Trebitsch direkte Frachtsätze, welche bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden können, im Kartirungswege zur Einführung.

Wien, am 9. Februar 1900. (400)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Grenzverkehr.

(Abänderung des alphabetischen Verzeichnisses der Ausnahmetarife.)

Mit Gültigkeit vom 1. März 1900 findet die auf Seite 27 des ab 1. Januar 1900 gültigen Nachtrages I, zum Tarif für die Beförderung von Gütern im österreichischen Grenzverkehre vom 1. Januar 1899 angegebene Tarifirung des Artikels „Chlorcalcium festes“ für „Chlorcalcium“ überhaupt, Anwendung.

Wien, am 10. Februar 1900. (401)

Direktion der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, auch namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Mehl und Mahlprodukte treten bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1900 folgende, unter I. und II. angeführte Frachtsätze 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen im Rückvergütungswege in Kraft:

I. Für Sendungen, welche per Elbe nach Wallwitzhafen oder darüber hinaus verschifft wurden.

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Wien II (K. F. J. B.), K. F. N. B., Oe.N.W.B., St.-E.-G.	133 ₰
„ Wien-Donaukaibhf. K. K. St.-B. . . .	130 „
„ Wien-Donauuferbhf. K. F. N. B. . . .	130 „
„ Korneuburg . . .	122 „
„ Ebenfurt-Mühle . .	164 „
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	
von Arad	318 ₰
„ Budapest	212 „
„ Csaba	301 „
„ Czegléd	247 „
„ Debreczen	311 „
„ Györ	190 „
„ Nagy-Kikinda . .	312 „
„ Nagyvárad . . .	316 „
„ Nyitra	226 „
„ Pozsony	170 „
„ „ t. p. u. . .	176 „
„ „ tárház . .	176 „
„ Szeged	286 „
„ „ -Rókus . .	286 „
„ Szolnok	261 „
„ Temesvár-Gyárv. .	313 „
„ „ -Józsefv. .	313 „
„ Zombor	269 „

II. Für Sendungen, welche Hamburg transit nördlich oder nordöstlich weiter expedirt werden.

Die vorstehend unter I. verzeichneten Frachtsätze ermässigen sich um 37 ₰ für 100 kg, wenn durch Seekonnossemente oder Duplikatfrachtbriefe nachgewiesen, dass die Sendungen von Hamburg nach nördlichen oder nordöstlichen Gebieten weiter expedirt wurden.

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die Frachtsätze unter I. und II. um 5 ₰ für 100 kg. Im Verkehre mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die Frachtsätze unter I. und II. für Kleie um 22 ₰, im übrigen um 36 ₰ für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 10 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 9. Februar 1900. (402)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Aufhebung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes für die Beförderung verschiedener Artikel in Wagenladungen zwischen Stationen der k. k. priv. böhm. Nordbahngesellschaft, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. einerseits und Delle transit, Verrières transit und Genf transit andererseits vom 1. Dezember 1894.

Sämmtliche in dem vorstehend bezeichneten Ausnahmetarife für den Verkehr mit Bodenbach, Station der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft und der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie mit Tetschen, Station der k. k. priv. böhm. Nordbahngesellschaft und der k. k. priv. österr. Nordwestbahn, vorgesehenen Frachtsätze treten mit 15. März 1900 ausser Kraft.

Die an deren Stelle tretenden neuen Frachtsätze werden seinerzeit besonders kundgemacht.

Wien, am 31. Januar 1900. (403)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Am 1. März 1900 tritt für unseren Binnenverkehr der Nachtrag I zu dem vom 1. April 1899 ab gültigen Binnengütertarif in Kraft.

Die in den Nachtrag I aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.

Exemplare des Nachtrags sind durch unser Betriebsbüreau zum Preise von 0,20 ℳ zu beziehen.

Finsterwalde, den 10. Febr. 1900. (404)

Die Direktion.

---

5. Generalversammlungen.

K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft.

Der gefertigte Verwaltungsrath gibt sich die Ehre, die Aktionäre der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft zu der am Mittwoch, den 28. Februar 1900, um 10 Uhr Vormittags, im Saale des Ingenieur- und Architektenvereines in Wien (I. Eschenbachgasse 9) stattfindenden

43. (ausserordentlichen) Generalversammlung

einzuladen.

Einziger Gegenstand der Verhandlung:
„Antrag auf Abänderung der §§ 2, 5, 7, 8, 10—16, 19, 21, 23, 25, 29, 33, 35—37, 39, 42—44, 46—55, 57, 58 und 60 der Gesellschaftsstatuten."

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Maassgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Aktien bis inklusive 20. Februar 1900 in Wien bei der k. k. privilegirten österreichischen Länderbank, in Prag bei der Filiale dieser Bank, in Graz bei der Wechselstube der Steiermärkischen Escomptebank und der Firma E. C. Mayer & Co., in Lemberg bei der galizischen Aktienhypothekenbank, in Krakau, Czernowitz oder Tarnopol bei den Filialen dieser Bank, in Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft, der Deutschen Bank oder der Nationalbank für Deutschland, in Frankfurt a. M. bei der Deutschen Vereinsbank, in Stuttgart bei der Württembergischen Vereinsbank, in Paris bei der Banque Imp. Roy. Privilegiée des Pays Autrichiens Succursale de Paris, in London bei der Anglo-Austrian-Bank mittelst doppelt auszufertigender Konsignationen (wozu Blanquette bei den genannten Kassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarte zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, am 10. Februar 1900. (405)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

6. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung, Aufstellung, sowie der Anstrich der Eisenkonstruktionen für die Ueberführung des Dresdener Ferngleises über das Vorortgleis von Zossen nach Berlin, über die Vorortgleise der Anhalter Bahn und über den Weg von Schöneberg nach Mariendorf (Bauwerk 8 der Anhalter Vorortgleise), ca. 292 t Flusseisen und 14 t Gussstahl, soll öffentlich vergeben werden. Angebote sind bis Sonnabend, den 3. März 1900, Mittags 12 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen. Angebotshefte nebst Zeichnung sind in unserem Centralbüreau, Zimmer 420, einzusehen, beziehungsweise von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 21,00 in Baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Angebote ohne Zeichnungen werden abgegeben zum Preise von 1,00 ℳ für das Stück.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen. Fertigstellungsfrist: 1. März 1901.

Berlin, den 2. Februar 1900. (406)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättenmaterialien pro 1900/1901 für die uns unterstellten Bahnen soll auf dem Submissionswege vergeben werden. Angebote mit der Aufschrift „Submission auf Betriebs- und Werkstättenmaterialien" sind bis spätestens am 1. März cr., Vorm. 10 Uhr, einzureichen an die unterzeichnete Stelle, bei welcher auch die Lieferungsbedingungen eingesehen resp. gegen Einsendung von 75 ₰ bezogen werden können.

Darmstadt, im Februar 1900. (407 RM)
Süddeutsche Eisenbahngesellschaft,
Maschinentechnisches Büreau.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Bahnbau Steinsfurth-Eppingen.
Vergebung von Eisenkonstruktionen.

Die Lieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktionen für die Neubaustrecke Steinsfurth-Eppingen (13 km) für 10 Uebergangswerke mit folgenden Gewichten:

Flusseisen	147 990	kg
Gusseisen	2 780	„
Gussstahl	4 100	„
Flussstahl	500	„
Gesammtgewicht	155 370	kg
Blei	30	„

soll im Wege öffentlichen Angebotsverfahrens vergeben werden.

Bedingungen, Pläne und Gewichtsberechnungen sind auf unserem Geschäftszimmer einzusehen und können nebst Angebotsformularen gegen portofreie Einsendung von 18 ℳ 25 ₰ in baar von der unterzeichneten Stelle bezogen werden.

Die Angebote haben ausser den Einheitspreisen pro 100 kg noch die Angabe des vom Unternehmer sicher einzuhaltenden Vollendungstermins zu enthalten.

Angebote mit der Aufschrift: „Eisenkonstruktionen Steinsfurth - Eppingen" sind portofrei längstens bis zum Eröffnungstermin am

Montag, den 26. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr 45 Min.,

bei der unterzeichneten Stelle einzureichen; die Bewerber haben zu der Eröffnungsverhandlung Zutritt.

Die Zuschlagsfrist beträgt 14 Tage.

Eppingen, den 3. Februar 1900. (408)
Grossh. Eisenbahnbaubüreau.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir vergeben in öffentlicher Verdingung die Lieferung von:

10 000	Stück	Gussklötzen, sowie von
10 000	„	Schraubenbolzen für Zwangsschieneneinrichtungen;
30 000	„	Schienenkloben;
4 000	„	Zungenwurzelschrauben und 200 Paar Schotterabschlussbleche für doppelte Kreuzungsweichen.

Bedingungen, Zeichnungen und Angebotsbogen werden von uns auf portofreie Anfrage abgegeben.

Die Angebote sind schriftlich, verschlossen und portofrei mit der Aufschrift „Weichenzubehör" versehen bis

19. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr,

bei uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung derselben stattfindet.

Zuschlagsfrist bis 20. März d. J.

Karlsruhe, den 29. Januar 1900. (409)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Die Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung eines Stationsgebäudes auf Bahnhof Saspe sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen können werktäglich während der Dienststunden im Büreau der unterzeichneten Betriebsinspektion eingesehen, erstere auch gegen vorherige gebührenfreie Einsendung von 1,0 ℳ von derselben bezogen werden.

Die mit der Aufschrift: „Angebot für Herstellung eines Stationsgebäudes auf Bahnhof Saspe" versehenen Angebote sind bis zum 21. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr, bei der unterzeichneten Inspektion einzureichen, wo sie in Gegenwart der erschienenen Bieter geöffnet werden.

Danzig, den 7. Februar 1900. (410J)
Königl. Eisenbahnbetriebsinspektion.

Die Ausführung der Erd- und Böschungsarbeiten für Herstellung der Personenzugstrecke Gräbschener Chaussee-Mariahöfchen bei Breslau — insgesammt 94 000 cbm Bodenbewegung — soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Verdingungsunterlagen liegen im Dienstzimmer der Bauabtheilung zur Einsicht aus und können gegen postfreie Einsendung von 1,0 ℳ bezogen werden. Eröffnungstermin der eingegangenen Angebote am 3. März 1900, Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist 6 Wochen.

Breslau II, Brüderstrasse 32. (411)
Königliche Eisenbahnbauabtheilung.

Verdingung von 132 600 kg Bleiweiss in 2 Loosen, 11 670 kg Zinkweiss in einem Loose, 109 500 kg gemahlener Kreide in 2 Loosen, 18 750 kg Bleimennige und 4 600 kg Bleiglätte in je einem Loose, 2 240 kg rothem Zinnober und Zinnoberimitation in 2 Loosen, 1 585 kg Chromgrün in einem Loose, 1 270 kg Chromgelb, 25 280 kg Ocker, 16 840 kg Umbra, 71 850 kg Caput mortuum in je 2 Loosen, 9 040 kg Kienruss in einem Loose, 3 110 kg Bein- und Schieferschwarz, 24 520 kg Spachtelfarbe in je 2 Loosen, 1 400 Briefen Gold-, Silber- und Kupferbronze in 3 Loosen und 230 Buch Blattgold in 2 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 1. März 1900, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 0,50 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 31. März 1900.

Berlin, den 10. Februar 1900. (412)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 757 000 kg Portlandcement in einem Loose für die königliche Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 26. Februar 1900, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 416, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 0,50 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 24. März 1900.

Berlin, den 6. Februar 1900. (413)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 14 | 17. Februar 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Russland in Persien.

Die Erfolge, die deutscher Unternehmungsgeist, deutsche Industrie und deutsches Kapital durch Erlangung der Konzession der Bagdadbahn errungen haben, hat die Aufmerksamkeit weiter Kreise wieder einmal auch auf Persien gelenkt. Dabei ist es zufällig so gekommen, dass ziemlich zur selben Zeit, in welcher der Sultan Deutschland die Konzession zum Baue jener nach jeder Richtung hin hochwichtigen Bahn ertheilt hat, das Privileg für den ausschliesslichen Eisenbahnbau in Persien, das der Schah Russland ertheilt hatte, abgelaufen war. Es entstand die Frage, wird dieses ausserordentlich wichtige Vorrecht erneuert werden oder hat Russland, nachdem es das zehn Jahre dauernde ausschliessliche Recht ungenutzt gelassen hat, endgültig den Einfluss verloren? Englische Stimmen liessen sich schon vernehmen und wussten zu verkünden, Russland sei bei Seite geschoben, und es sei die Zeit gekommen für ein thatkräftiges Vorgehen, damit endlich auch Persien, das so sehr vernachlässigt worden sei, die ersehnten Bahnen erhalte. Thatsächlich hatten diese Stimmen insofern nicht Unrecht, als Russland in den ersten zehn Jahren nichts weiter zustande gebracht hat, als eine Chaussee*) von dem Hafenplatze Rescht nach Teheran, die baulich zum Theil fertig ist; d. h. wenngleich die Chaussee bereits dem Verkehre übergeben worden ist, so fehlen doch im einzelnen noch mancherlei Ausrüstungen; ausserdem besteht eine zweite Strasse von Aschabad, Station der Transkaspibahn, zur Stadt Meschhed. Beide Strassen führen über das Gebirge und sind wegen der unvermeidlich gewesenen Steigungen für das Fortschaffen von Lasten nur schwer zu benutzen. Trotz dieses für Persien wenig erbaulichen Ergebnisses hat sich der Schah dennoch entschlossen, abermals Russland das ausschliessliche Recht zum Bau von Verkehrswegen zu ertheilen. In dem Abkommen ist angeblich die Bestimmung vorgesehen, dass innerhalb eines Zeitraumes von 15 Jahren keine fremde Macht und kein fremdes Syndikat in irgend einem Theile des Landes eine Eisenbahn bauen darf, während Russland dieses Recht ausschliesslich ertheilt wird. Ausserdem soll Russland das Recht erhalten haben, Fahrstrassen zu den zu bauenden Eisenbahnen anzulegen. Ja es soll sogar der russischen Regierung das Recht eingeräumt worden sein, Truppen in kleinen Abtheilungen zum Schutze der Anlagen in Persien unterhalten zu dürfen! Das sind allerdings sehr weitgehende Zugeständnisse, die darauf hindeuten, dass der Einfluss Russlands keineswegs in der Abnahme begriffen ist, wie das von englischer Seite vermuthet wurde. Nachdem also festzustehen scheint, dass Russland wiederum ein ausschliessliches Recht für die nächste Zeit zum Baue von Eisenbahnen und Landwegen in Persien erhalten hat, drängt sich unwillkürlich die Frage auf, ob bereits Pläne für die Ausnutzung dieses Privilegs vorliegen und welcher Art dieselben sind.

Zweierlei Gesichtspunkte werden zweifellos leitend sein bei dem Vorgehen Russlands, nämlich einmal die Entwickelung der wirthschaftlichen Beziehungen und sodann die möglichste Sicherung des politischen Einflusses auf Persien und namentlich seine Grenzländer durch den Bau strategischer Bahnen.

Wenn man sich an der Hand der Karte vergegenwärtigt, was Russland zur Entwickelung und zur Unterstützung seiner handelspolitischen Bestrebungen, die sich übrigens immer strategischen Erwägungen angeschlossen haben, in den letzten 20 Jahren gethan hat, so tritt dem Beobachter zunächst das Transkaspigebiet entgegen. Die traurigen Erfahrungen, die Russland im Kampfe mit den Tecke-Turkmenen machte, zwangen zum Bau einer Eisenbahn, die, von dem Kriegsministerium erbaut, den Kaspisee mit Aschabad, Merw und Ssamarkand auf eine Länge von 1 343 Werst (= 1 433 km) in Verbindung setzte. An diese wichtige Bahn, die zunächst nur als militärische Eisenbahn erbaut und verwaltet wurde, die aber

*) In der „Deutschen Bauzeitung“, Jahrg. 1899, Nr. 67 S. 655 ist irrthümlich von einer Eisenbahn Rescht-Teheran die Rede; thatsächlich handelt es sich um eine Chaussee.

sehr bald eine so grosse wirthschaftliche Bedeutung gewann, dass selbst der Ausgangspunkt am Kaspisee, der Hafen von Usunada, nicht mehr genügte und daher verlassen werden musste, während der weit bessere Hafenplatz von Krasnowodsk aufgesucht wurde; um die Handelsbeziehungen nach Transkaspien weiter fördern zu können, schlossen sich bald weitere Linien an. Im Jahre 1898 wurde die Bahn von Ssamarkand nach Taschkent (332 Werst = 354 km) und von Tschernjäjewo, Station der Ssamarkand-Taschkentbahn, nach Andishan (306 Werst = 326 km), sowie die Zweigbahn nach Margelan (6 Werst = 6,4 km) und endlich die Zweigbahn von Merw, Station der Krasnowodsk-Ssamarkandbahn, nach Kuschk an der Grenze von Afghanistan (293 Werst = 313 km) eröffnet. Zur wirthschaftlichen Entwickelung des hier in Frage kommenden Gebietes hat dann auch noch die bereits angeführte, im Jahre 1890 baulich vollendete Strasse von Aschabad über Kutschan nach Meschhed (250 Werst = 267 km) beigetragen.

Wenn man nun weiter zur Vervollständigung des Bildes nicht vergisst, dass Russland entschlossen ist, die Stadt Taschkent mit der sibirischen Bahn zu verbinden, so tritt die grosse wirthschaftliche Bedeutung hervor, die eine Verbindung mit dem indischen Ozean für die weitere Entwickelung des ganzen Transkaspi- und centralasiatischen Gebietes haben muss. Russland hat bereits bei dem augenblicklich viel genannten Kuschk seine letzte Eisenbahnstation, so dass von hier aus sich naturgemäss die Fortsetzung zur Südküste Persiens ergeben würde. Als Anfang für die Ausführung des Planes wäre es jedoch erforderlich, dass die Bahn von Kuschk nach Westen fortgesetzt werde, einmal um auf persisches Gebiet zu kommen und sodann, um die für den Handel wichtige Stadt Meschhed (260 Werst = 277 km) zu erreichen. Die kaiserlich russische technische Gesellschaft hat in ihren Verhandlungen, die den begründeten Ruf geniessen, stets die wichtigsten wirthschaftlichen und technischen Fragen in ganz besonders sachgemässer und sachverständiger Weise zu behandeln, deren Lösung Russland in absehbarer Zeit bevorsteht, auch dem hier besprochenen Thema ihre Aufmerksamkeit zugewandt und auch die Frage erörtert, wie die Pläne und Wünsche Russlands, ans Meer zu gelangen, Erfüllung finden können. Die Verhandlungen lassen erkennen, dass man in Russland an dieser Stelle die Verbindung sich etwa von Sulfar über Nich und Bampur nach Tschahbar denkt. Die Bahn würde sich nur auf persischem Boden, entlang der Grenze von Afghanistan und Belutschistan bewegen (1 100 Werst = 1 173 km). Allerdings führt auch ein Weg von Sulfar über Herat und Kandahar zum Anschluss an den vorgeschobensten englischen Eisenbahnpunkt, wobei der Handelsweg über Quetta an den indischen Ozean bei Karatschi führen würde (850 Werst — 907 km). Zunächst wird jedoch allem Anscheine nach und zwar mit vielem Recht ein besonderer Werth auf die Verbindung Kuschk-Meschhed gelegt.

Die Bahn kann ohne grosse technische Schwierigkeiten ausgeführt werden und würde den grossen Vortheil gewähren, dass die Murgal-Zweigbahn (Merw-Kuschk) mit einem Schlage von einer z. Zt. nur militärischen Aufgaben diénenden Bahn zu einer Bahn umgestaltet werden würde, der eine wichtige handelspolitische Aufgabe zufiele, denn der Verkehr aus Persien nach Buchara, Turkestan, in der Folge Sibirien und umgekehrt würde diesen Schienenweg benutzen. Eine weitere Bedeutung gewänne derselbe, sobald endlich wieder die Grenzen von Afghanistan dem russischen Handel geöffnet werden würden. Kurz, die verhältnissmässig nicht lange Bahn Kuschk-Meschhed, die auch, soweit sich nach russischen Quellen beurtheilen lässt, von Russland in erster Reihe in Angriff genommen werden soll, wäre in vieler Beziehung von grosser Bedeutung.

Wenn das etwa die Sachlage im Nordosten und im Osten Persiens ist, so sind die Pläne Russlands, soweit man von solchen überhaupt sprechen darf, im Westen die folgenden.

Die Verkehrsverhältnisse im Kaukasus und in Transkaukasien haben sich im Laufe der letzten Zeit sehr wesentlich aufgebessert. Seitdem der Verkehr auf der Transkaukasusbahn im August 1891 und auf der Rostow-Wladikawkasbahn im Juli 1895 eröffnet worden war, ruhte lange Zeit der Eisenbahnbau in diesem Gebiete ganz. Die ausserordentlichen technischen Schwierigkeiten, die namentlich dem Bau einer Bahn von Wladikawkas nach Tiflis entgegenstehen, haben das Thema eines solchen nie von der Tagesordnung kommen lassen, andererseits aber auch gehindert, dass man an diese wichtige Aufgabe herantrat, obwohl eine glückliche Lösung derselben die natürlichste Verbindung zwischen der Transkaukasusbahn und dem russischen Eisenbahnnetze herstellen würde. An Stelle dieser ausserordentlich kostspieligen Bahn hat man nun eine den Kaukasus umgehende Bahn von Beslau, Station der Rostow-Wladikawkasbahn, nach Petrowsk Derbent Baku gebaut, deren letzte Theilstrecke zu Anfang Januar d. J. endgültig eröffnet worden ist. Ferner ist der Bau und die theilweise Betriebseröffnung der Strecke Tiflis-Kars erfolgt (Januar d. J.). Durch alle diese Bauten ist Russland mit seinen Eisenbahnen bis hart an die Grenzen Türkisch-Kleinasiens und Persiens gekommen und hat sich damit die Basis geschaffen, von der aus es zur Ausnutzung seines Monopols, zur Entwickelung seiner Handelsbeziehungen und zur Stärkung seines politischen Einflusses weiter nach und in Persien vordringen kann.

Sieht man zunächst von dem militärischen Interesse, das der Bau von Bahnen in Persien hat, ab und betrachtet den Bau nur vom handelspolitischen Gesichtspunkte aus, so interessirt vor allem die Frage, um wie grosse Objekte es sich beim Verkehr mit Persien handelt und wo die Centren zu suchen sind, an denen sich dieser Handel sammelt. Auf beide Fragen gibt das Organ des Finanzministers, die amtliche „Handels- und Industriezeitung" (Nr. 48, 1899) zum Theil Antwort in einem ausführlichen Artikel, dem die nachfolgenden Notizen entnommen sind.

Ein genauer zahlenmässiger Nachweis des persischen Aussenhandels lässt sich nicht erbringen, da in Persien statistische Aufzeichnungen und namentlich Veröffentlichungen nicht stattfinden. Es lässt sich daher die Handelsbewegung im allgemeinen nur schätzen, während man den Handel zwischen Russland und Persien an der Hand der zollamtlichen Publikationen allerdings verfolgen kann. Hierüber gibt die vorangezogene amtliche Quelle an, dass der Werth der Gesammtausfuhr aus Russland im Jahre 1896 14 500 000 Rbl. betrug, wobei hauptsächlich Lebensmittel (für 7 500 000 Rbl.) ausgeführt wurden. Die grösste Menge unter den ausgeführten Nahrungsmitteln liefert Zucker, im ganzen 7 000 000 Rbl., d. h. mehr als 48 % der Gesammtausfuhr nach Persien. An zweiter Stelle stehen verschiedene Industrieerzeugnisse, im ganzen 5 000 000 Rbl., d. h. mehr als 36 %, und zwar Baumwollgewebe für 3 000 000 Rbl., d. h. mehr als 60 % der Gesammtausfuhr an Geweben oder mehr als 23 % der russischen Gesammtausfuhr nach Persien. Hierbei muss einschaltend bemerkt werden, dass die nach Persien ausgeführten Baumwollgewebe 40 % russischer Gesammtausfuhr auf dem Gebiet dieses Industriezweiges ausmachen. Es ist somit Persien gerade für Baumwollgewebe ein wichtiges Absatzgebiet. Endlich wurden dann noch nach Persien verkauft Rohmaterialien für 1 500 000 Rbl., d. h. ungefähr 11 % der gesammten Ausfuhr; der Absatz an Vieh war dagegen gering, im ganzen für 155 913 Rbl.

Der Werth der Ausfuhr aus Persien nach Russland betrug demgegenüber für das Jahr 1896 die Summe von 17 500 000 Rbl. und umfasste hauptsächlich Lebensmittel und Rohprodukte (zusammen für 15 000 000 Rbl., d. h. 87 % der gesammten Ausfuhr; im einzelnen wurden Lebensmittel für 8 000 000 Rbl. und Rohprodukte für 7 000 000 Rbl. ausgeführt). — Am bedeutendsten unter den Lebensmitteln war die Ausfuhr von Gemüse, Früchten und Nüssen (für 4 000 000 Rbl.), ferner bearbeiteter Reis (ungefähr für 2 250 000 Rbl.) und Getreide nur für 52 727 Rbl. Von den ausgeführten Rohprodukten sind namentlich anzuführen: Häute (für 537 447 Rbl.), Produkte der Forstwirthschaft (für 238 465 Rbl.) und Erzeugnisse verschiedener Art (für 2 136 874 Rbl., d. h. etwas mehr als 12 % der

Gesammtausfuhr). Unter den letzteren Erzeugnissen befinden sich vorherrschend solche aus Wolle, Seide und Leder.

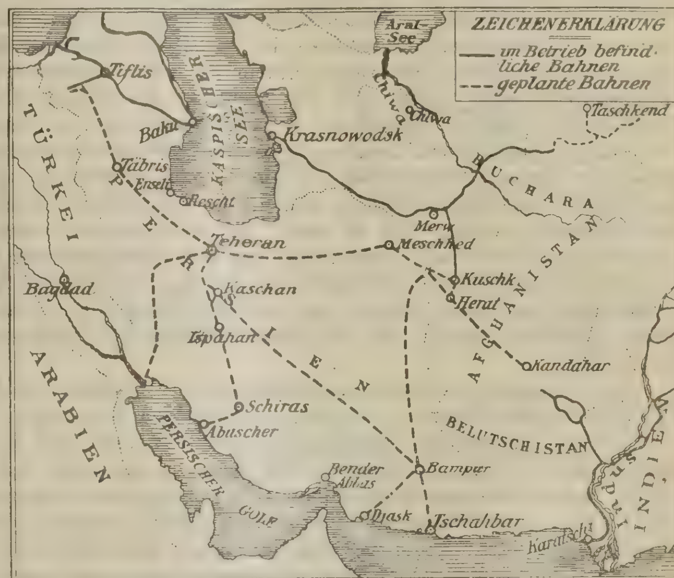
Die Ausfuhr Persiens nach Russland übertrifft demnach diejenige Russlands nach Persien um mehr als 2 000 000 Rbl. Dieses Ergebniss ist um so ungünstiger, weil die persische Ausfuhr schneller zunimmt als diejenige Russlands. So war z. B. noch im Jahre 1891 die russische Ausfuhr der persischen fast gleich, blieb aber dennoch im Jahre 1892 auf derselben Höhe stehen und begann erst von 1893 ab allmählich zu wachsen. Sie stieg von 9 000 000 bis auf 14 000 000. In demselben Zeitraum hob sich die Ausfuhr aus Persien nach Russland von 9 000 000 bis auf 17 000 000. Im Mittel des letzten Jahrzehnts hat Russland nach Persien für 10 000 000 Rbl., Persien dagegen nach Russland jährlich für 12 000 000 Rbl. ausgeführt. Das sind natürlich im Vergleich der beiden Länder zu einander für Russland nicht sehr schmeichelhafte Verhältnisse, namentlich wenn man erwägt, dass Russland eine immerhin nicht unbedeutende Industrie hat, die Erzeugnisse liefert, für die Persien ein gleichwerther Absatzmarkt wäre. Aber der persische Bedarf wird in grösserem Maasse über die Südhäfen durch England und über das schwarze Meer durch das übrige Westeuropa gedeckt.

Der Handelsweg für diese Güter beginnt in Trapezunt am schwarzen Meer und zieht sich dann über Erzerum, Täbris, Teheran immer am südlichen Abhange des Elbrusgebirges bis Meschhed. Auf dieser Strecke werden innerhalb der Grenzen Persiens fast nur gut angebaute Gegenden berührt. Namentlich muss Täbris hervorgehoben werden, das z. Zt. Stapelplatz in erster Reihe für westeuropäische Industriezweige ist, während in beschränkterem Maasse Ardebil, an der Strasse von Astra (Hafenplatz am Kaspisee) nach Täbris, dieselbe Rolle für russische Artikel spielt. Endlich kommt hier noch Teheran, die Landeshauptstadt, als sehr namhafter Verbrauchsort in Betracht, während als Ausfuhrpunkt Teheran und Umkreis nicht in Rechnung gezogen zu werden verdienen. Zur Vervollständigung des Vorstehenden muss noch bemerkt werden, dass von den Häfen am Südufer des Kaspisee eigentlich kein einziger Hafen auch nur bescheidenen Ansprüchen zu genügen vermag. Dazu sind die Verbindungen mit dem Hinterlande äusserst beschwerlich und theuer. Von Astra führt nur ein unbefestigter Landweg, der wegen seiner ausserordentlich starken Steigungen nur von Lastthieren benutzt werden kann. Günstiger sind seit der Erbauung der Chaussee die Wegeverhältnisse zwischen Enseli und Teheran. Trotzdem wird aber wohl der Bau von Eisenbahnen an diesen beiden Punkten noch für sehr lange Zeit nicht ausgeführt werden, denn ohne sehr lange und daher kostspielige Tunnelbauten lassen sich die Hindernisse, die das Elbrusgebirge entgegenstellt, nicht überwinden, um Täbris oder Teheran zu erreichen.

Das ist in kurzem, was sich über die gegenwärtige Lage des Handels und der Handelswege im Norden Persiens sagen lässt. Deutlich tritt die Bedeutung von Täbris hervor, an dem sich z. Zt. schon mehrere Wege treffen. Während also an der Nordgrenze im Osten Meschhed ein wichtiger Handelspunkt ist, stellt sich im Westen Täbris als solcher dar. Zu beiden Punkten scheint nun auch die Absicht zu bestehen, in erster Reihe Eisenbahnen zu bauen.

Zunächst steht fest, dass seitens der russischen Staatsregierung von Alexandropol, Station der Tiflis-Karsbahn, Vorarbeiten für den Bau einer Bahn über Eriwan, Nachitschiwan, Dshulfa nach Täbris gemacht werden. Die amtliche „Handels- und Industriezeitung" theilt sogar mit, dass bereits beschlossen worden sei, die Bahn, die in technischer Beziehung allerdings nicht geringe Anforderungen stellt, zu bauen, zunächst aber nur auf russischem Gebiete, d. h. von Alexandropol bis Nachitschiwan (rund 220 Werst = 235 km), während die letzte Theilstrecke Nachitschiwan-Täbris (rund 160 Werst = 171 km) nicht gleichzeitig in Angriff genommen werden soll. Der gesammte Kostenaufwand für den Bau ist mit 15 000 000 R. veranschlagt worden.

Während die Linie Alexandropol-Täbris sonach bereits beschlossene Sache zu sein scheint und dieser Linie der ganze Verkehr vom europäischen Markte, der sich bislang über Trapezunt auf dem Karawanenwege nach Täbris bewegt, über die Häfen von Batum und Poti zufallen würde, ist auf russischer Seite ferner ins Erwägen gezogen worden, Ewlach, Station der Transkaukasusbahn (75 Werst von Baku entfernt), mit Täbris (etwa 280 Werst = 299 km) zu verbinden. Einer solchen Eisenbahnverbindung würde naturgemäss der Güteraustausch zwischen Persien und Russland über Baku-Derbent-Petrowsk-Beslau-Rostow a/Don. zufallen, so lange eine direkte Verbindung Tiflis-Wladikawkas nicht besteht. Ist erst einmal Täbris erreicht, so kann es ja kaum ausbleiben, dass eine Verbindung mit Teheran über Miana-Sinsau und Kaswin (540 Werst = 576 km) hergestellt wird. Ebenso ist es ja ohne weiteres klar, dass Persien mit Bahnverbindungen, die auf der einen Seite in



Meschhed, auf der anderen Seite in Täbris oder selbst in Teheran enden, noch lange nicht befriedigt sein kann, um seine natürlichen Reichthümer, an denen der Elbrus überreich sein soll, heben und die wirthschaftliche Entwickelung der reichen Provinz Chorassan unterstützen zu können. Um in dieser Beziehung nachhaltig einwirken zu können, wäre eine Vollendung der Linie am südlichen Abhange des Elbrus von Teheran über Ssimnau, Schachrud, Ssebsewar, Naschapur nach Meschhed (750 Werst = 800 km) durchzuführen, um den grossen Karawanenweg, auf dem auch schon jetzt sich der persische Handel bewegt, mit dem modernen Verkehrswege, der Eisenbahn, auszurüsten.

Während nur für den Osten schon angedeutet worden ist, wie eine Erreichung des Südens von Persien denkbar und ausführbar wäre, erübrigt sich auch dasjenige mitzutheilen, was für den Westen zum gleichen Zwecke in Erwägung gezogen worden ist. Alle Vorschläge in dieser Richtung haben Teheran zum Ausgangspunkte.

1. Von Teheran über Chadaman, Burudshird, Disful, Schuster, Achwas zum persischen Golf (rund 800 Werst = 854 km). Ein Theil dieser Strecke ist sehr gebirgig und würde daher in technischer Beziehung mancherlei Schwierigkeiten bieten, allein es wäre der nächste Weg aus Russland, auf dem der Golf ohne Umladung der Güter erreicht werden könnte. Die Zeitung „Sheljesodoroshnoje Djelo" ist sogar der Ansicht, dass dieser Umstand geeignet wäre, der Bagdadbahn nicht ohne Erfolg eine Konkurrenz zu machen.

2. Von Teheran über Kum, Kaschan, Ispahan, Kumeschach, Schiras zum persischen Golf (1 000 Werst = 1 067 km); auch diese Linie bietet gleich der zu 1. zum Theil nicht unerhebliche Schwierigkeiten für den Bau und ist ausserdem noch 200 Werst länger.

3. Von Teheran über Kum, Kaschan, Jesd, Kirman, Bampur an den indischen Ozean (1 600 Werst = 1 707 km) und zwar entweder bis Tschahbar oder bis Djask. Die Bahn zieht sich durch verhältnissmässig ebenes Gebiet längs eines Höhenrückens, der sich von Nordwesten nach Südosten bis Bampur erstreckt.

„Diese Linienführung“, so führt das Journal „Sheljesodoroshnoje Djelo“, Organ der kaiserlich russischen technischen Gesellschaft, näher aus, „wird von Russland geplant sowohl als strategische Linie, als auch als unser Ausgang zum Ozean, da die anderen Hafenpunkte sich am persischen Golf befinden und daher, nach der heutigen Lage der Verhältnisse, Russland nicht als Ausgangspunkte zum offenen Meere dienen können, weil sowohl der Zugang, als auch der Ausgang des persischen Golfes sich in den Händen der Engländer befindet, die die Meerenge von Ormus beherrschen. Ganz anders liegt dagegen die Sache, sobald die Linie direkt zu einem Hafen am indischen Ozean geführt wird. Dann hat Russland es in der Hand, England in jedem Augenblicke zu bedrohen, indem es, ohne Afghanistan zu berühren, seine Truppen in der Richtung auf Indien dirigiren kann. Nicht um Indien zu erobern, wohl aber, um dort den Einfluss Englands zu brechen, wenn es sich unserem naturgemässen Streben zum Süden, zu einem offenen Ausgang an den Ozean und zur Erweiterung der Märkte für unseren Handel entgegenstellen sollte. Es ist auch garnicht ausgeschlossen, dass wir durch den Bau dieser Bahn England zwingen würden, die Häfen des persischen Golfes zu räumen, die in wirthschaftlicher Beziehung sich in dem Bereiche unseres Einflusses ebenso befinden müssen, wie das ganze nördliche und südliche Persien.“*)

4. Kommt die schon besprochene Linie von Kuschk nach Tschahbar (1 100 Werst = 1 173 km) in Betracht und endlich

5. eine Verbindung von Kuschk über Kandahar zum Anschluss an die indischen Bahnen (850 Werst = 907 km). Vielleicht ist es nicht unmöglich, dass sich gerade diese letztgenannte Linie am leichtesten durchführen liesse, nachdem die beiden z. Zt. von widerstrebenden Interessen geleiteten europäischen Grossmächte einen modus vivendi finden, der wenigstens in wirthschaftlicher Beziehung ein friedliches Nebeneinander möglich macht. Augenblicklich scheint der Wind allerdings in jenem Winkel recht heftig zu wehen, denn die „Deutsche St. Petersburger Zeitung“ theilt mit, dass die in mittelasiatischen Dingen wohlinformirte „Sakaspiskoje Obosrenije“ zu berichten weiss, dass „auf Befehl des Emirs von Afghanistan, wie verlautet, alle Wege, die aus dem Gebiete von Herat nach Kuschk führen, zerstört sind. Als Anlass zu dieser Verfügung haben die enger gewordenen Handelsbeziehungen zwischen den Bewohnern Nordafghanistans und des Transkaspigebietes gedient. Gleichzeitig mit dieser Maassregel ist seitens der Herater Behörden die Verfügung ergangen, den Militärkordon an der Grenze zu verstärken.“

Ob diese Maassregeln des Emirs sehr weise sind, namentlich zu einer Zeit, wo der vermuthliche intellektuelle Urheber derartiger Befehle seine Machtlosigkeit vor der Welt gezeigt hat, ist eine Frage, die je nach dem politischen Standpunkte verschieden zu beantworten sein wird. Angenommen kann aber wohl werden, dass Afghanistan das Ringen des mächtigen Nachbars gelegentlich insofern schlecht bekommen könnte, als Russland die Hindernisse, die ihm bereitet werden, zwangsweise beseitigt und dann den Frieden diktirt, d. h. die Bahn, die es für die wirthschaftliche Entwickelung Mittelasiens braucht, baut.

Wie nun die Dinge sich auch in der nächsten Zeit gestalten mögen, jedenfalls scheint fest zu stehen, dass Russland an die grosse Aufgabe, die ihm das Monopol zuertheilt, demnächst heranzutreten gedenkt. Es wäre übrigens auch auffallend, wenn Persien sich noch immer, nachdem es bereits 10 Jahre vergeblich darauf gewartet hat, dass Russland von dem ertheilten Vorrechte Gebrauch macht, Wege, Eisenbahnen usw. anzulegen, sich noch immer mit der Absicht begnügt und nicht endlich verlangt, dass zur That geschritten werde.

Wie sehr Persien andererseits auf Gnade und Ungnade Russland seine Lebensinteressen ausgeantwortet hat, mag daraus erkannt werden, dass Russland eben jetzt Persien eine beträchtliche Goldanleihe bewilligt hat, und zwar unter den folgenden Bedingungen:

1. Die Zinszahlung und die Tilgung dieser persischen 5 % Goldanleihe vom Jahre 1900 im Laufe von 75 Jahren wird durch die gesammten persischen Zolleinnahmen mit Ausnahme derjenigen von Fars und der Häfen des persischen Meerbusens sichergestellt.

Die erwähnten Einnahmen übersteigen zur Zeit bedeutend den Betrag der bevorstehenden Zahlungen für die Anleihe; wenn aber dessen ungeachtet in den Zahlungen für die Anleihe eine Verzögerung eintreten sollte, ist der „Vorschusskasse in Teheran“ (eine Art Filiale der russischen Reichsbank) die Berechtigung verliehen, eine Kontrole über die Zollämter, durch deren Einnahmen die erwähnte Anleihe sichergestellt ist, einzuführen.

2. Die persische Regierung hat sich verpflichtet, aus dem Erlös der 5 % persischen Goldanleihe ihre sämmtlichen früheren auswärtigen Verbindlichkeiten zu tilgen und ohne Zustimmung der vorgenannten „Vorschusskasse“ keinerlei auswärtige Anleihe vor Tilgung der 5 % Goldanleihe vom Jahre 1900 abzuschliessen.

3. Die persische Regierung hat gleichfalls der „Vorschusskasse in Teheran“ anheimgegeben, falls sie es für nothwendig erachtet, die Obligationen der persischen Anleihe zum Betrage der ihr verbleibenden Schuld auf den Geldmarkt in Verkehr zu setzen und diesen Obligationen die volle Garantie der kaiserlichen russischen Regierung zuzueignen.

Also — wirthschaftlich ist Persien jedem fremden Einflusse entzogen. Wenn damit einerseits Russlands Einfluss dort unbegrenzt sein dürfte, so sind gleichzeitig andererseits die Pläne Englands bezüglich der Durchführung des Planes der grossen Bahn von Alexandrien bis Honkong, die in gewissem Sinne die Aufgaben der grossen sibirischen Bahn zu durchkreuzen bestimmt war, auf sehr lange Zeit hinaus vollkommen unausführbar geworden.

*) Anm. d. Schriftl. Nach einer eben eingegangenen Meldung beabsichtigt die russische Regierung den Bau von der Tiflis-Karslinie über Täbris-Hamadan (mit Zweiglinie nach Teheran) nach Bender-Abbas am persischen Golf.

Amtliche Untersuchung englischer Eisenbahnunfälle.

Im Mai verflossenen Jahres wurde in England ein königlicher Ausschuss mit der Aufgabe betraut, die Ursachen aller derjenigen Eisenbahnunfälle — gleichviel ob mit oder ohne ernstliche Folgen — zu untersuchen, von denen Bedienstete der Bahnen und Privatwagenbesitzer betroffen werden, und ferner über die Möglichkeit der Verminderung solcher Unfälle geeignete Vorschläge zu machen, welche sich zu erstrecken hätten auf den Betrieb, die Dienstvorschriften und Sicherheitsvorkehrungen der Bahnen. Der Ausschuss hat in der vorletzten Januarwoche d. J. seinen Bericht erstattet. Wir haben nicht gesäumt, unsere Leser über das Ergebniss bereits kurz zu unterrichten — zu vgl. S. 183 der Nr. 9 d. Ztg. —, nehmen aber Veranlassung, etwas näher auf die Angelegenheit einzugehen, die wieder einmal so recht zeigt, wie nicht alles Gold ist auf dem Gebiete des früher so viel gepriesenen Eisenbahnwesens der weltbeherrschenden Inseln. Dass die allmächtigen Eisenbahnverwaltungen aus sich heraus

einen solchen Ausschuss nicht ins Leben riefen, ist einleuchtend. Sie waren in eine arge Klemme gerathen, als das Handelsamt in der letzten Parlamentstagung eine Gesetzesvorlage einbrachte, dahingehend, dass sämmtliche Bahnen und Privatwagenbesitzer innerhalb einer Frist von einigen Jahren selbstthätige Kupplungen einzuführen hätten. Die Bahnen hatten das Empfinden einer Vergewaltigung, das sie in diesem freien Lande gegenüber behördlichen Anordnungen immer haben und erhoben sich wie ein Mann gegen die Zumuthung des Handelsamtes. Sie begründeten ihren Widerspruch wohl auch mit dem Kostenpunkt, mehr aber doch mit den ausserordentlichen Schwierigkeiten, die die Maassregel für den Handel und das Gewerbe im Gefolge haben müsse. Die Vorlage wurde zurückgezogen, „da es erst noch jahrelanger Versuche bedürfe, ehe man den Gesellschaften eine derartige Last auferlegen könne". Aber, „um den Rückzug des Handelsamtes zu decken", wie das englische Fachblatt, „Engineering", sich ausdrückt, wurde der im Eingang bezeichnete königliche Ausschuss ernannt. In diesem Ausschuss sassen hervorragende Bau- und Maschinentechniker, Eisenbahnleute und sonstige erste Persönlichkeiten, der Lord James of Hereford, der Viscount Hampden, der Honourable Ailwyn Edward Fellowes, Sir George Paget, Sir John Wolfe-Barry, Sir Guilford Molesworth, Sir Alfred Hickman, Sir Charles Scotter, Generalmajor Hutchinson, H. H. S. Cunynghame, W. M. Acworth, Professor Elliott, J. E. Ellis, Charles Fenwick und Walter Hudsow. Paget ist Vorsitzender der Mittellandbahn, Scotter Verwaltungsrath, früher Generaldirektor der Südwestbahn. Aber auch diese Vertreter der Eisenbahninteressen haben den Bericht des Ausschusses unterschrieben, obwohl, da er den Bahnen hart zu Leibe geht, gewiss schweren Herzens. In England ist wenigstens das erfreulich, dass die zur Untersuchung von Eisenbahnangelegenheiten eingesetzten Ausschüsse ihre Sache, wenn vielleicht auch manchmal mit gemischten Empfindungen, doch im ganzen in objektiver Weise geführt haben. Die Ausschüsse sind mit richterlichen Vollmachten ausgerüstet, laden Zeugen aller Parteien vor, sind gewöhnt, im Wege des Kreuzverhörs den Dingen auf den Grund zu gehen, und häufig genug haben diese Ausschüsse volle Klarheit in Fragen eigennütziger Monopolpolitik der Eisenbahnen geschaffen. Die Zeugenaussagen in der Unfallfrage sind noch nicht heraus und werden sehnlichst erwartet, denn „offenbar muss die Sache des Handelsamtes und der Bahnbediensteten trefflich vertreten worden sein, um den grossen Widerwillen zu überwinden, den Geschäftsleute gegen eine vermehrte behördliche Einmischung in die Verhältnisse der grossen Industrien des Landes hegen", hebt „Engineering" ausdrücklich hervor.

Der Bericht zerfällt in 4 Abtheilungen. Der erste beschäftigt sich mit der Zahl und Ursache der Unfälle und ihrem Umfang im Verhältniss zur Bedienstetenzahl; der zweite befasst sich mit den Kupplungen. Der dritte enthält eine Anzahl Anregungen, wie die Gefahren für Rangirer, Güterzugschaffner und Streckenarbeiter verringert werden können. Der vierte, wichtigste Theil endlich befürwortet, gewisse Klassen des Eisenbahndienstes unter die gefährlichen Gewerbe zu rechnen, die der besonderen staatlichen Ueberwachung unterliegen.

Der Ausschuss begann seine Thätigkeit mit der Aufstellung einer Unfallstatistik, für die das Jahr 1898 gewählt wurde. Sie war unschwer aus den dem Handelsamt erstatteten Berichten zu entnehmen und lautete in Summa wie folgt:

Im Jahre 1898 wurden

	Bedienstete von Bahnen und Unternehmern	
	getödtet	verletzt
infolge von Zugunfällen durch in Bewegung befindliche Züge oder Fahrzeuge	504	4 149
aus sonstigen Veranlassungen	38	8 830
zusammen	542	12 979

In der Schlacht an der Alma verloren die Engländer 2002, bei Inkerman 2357, am Modderfluss 475 Mann an Todten und Verwundeten; das sind noch Kleinigkeiten im Vergleich mit jenem Eisenbahnmassacre. Wenn für das Personal von Unternehmern gewisse Abzüge gemacht werden, bleiben für 1898 534 141 Eisenbahnbedienstete, von denen 522 getödtet und 12 826 mehr oder weniger verletzt wurden. Zieht man noch die in den Gebäuden beschäftigten Maschinenarbeiter und Bürobeamten ab, so bleiben 403 050 Mann, die den Bahnen einen Tribut von 499 Todten und 12 378 Verletzten zollten, das sind 1,24 Todte und 31 Verwundete auf jedes Tausend. Die Unfälle vertheilen sich auf die verschiedenen Berufsarten natürlich nicht gleichmässig; einige sind sogar fast frei davon. Aber auf das Fünftel der Bediensteten, die in den gefährlichsten Berufen, beim Rangiren und bei der Bahnunterhaltung, thätig waren, entfallen mehr als $^2/_5$ aller derjenigen Unfälle, die auf in Bewegung befindliche Züge oder Fahrzeuge zurückzuführen sind. Genauer stellt sich das Bild wie folgt:

Bedienstetenklasse	Anzahl	Zahl der bei Zugunfällen, die zurückzuführen sind auf in Bewegung befindliche Züge oder Fahrzeuge,	
		Getödteten	Verletzten
Güterzugschaffner und Bremser	14 720	43 = 2,92 ‰	711 = 48 ‰ = $^1/_{21}$
Strecken- und Bahnunterhaltungspersonal	63 360	122 = 1,9 „	204 = 3,2 „
Rangirer	9 244	47 = 5,08 „	616 = 66 „ = $^1/_{15}$

Das hier aufgeführte Personal war aber auch an den übrigen Unfallgattungen recht stark betheiligt, so stark, dass auf das Tausend Güterzugschaffner und Bremser 61 Verletzte auf das Tausend Strecken- und Bahnarbeiter 16 und auf das Tausend Rangirer 78 Verletzungen kommen. Ferner verdient Beachtung, dass von den 46 677 Bahnhofsdienstmännern (porters) 54 getödtet und 2983 verletzt wurden. Doch waren die Verletzungen meistens nur leicht. Wie verschieden die Unfälle bei den verschiedenen Berufen sind, zeigt hinwiederum der Umstand, dass von Signalleuten (Stellwärtern), deren Zahl 25 543 betrug, nur 9 getödtet und 175 verletzt wurden.

In der Gesammtheit betrachtet, ist die 1898er Unfallziffer noch günstig zu nennen im Vergleich mit früheren Jahren; 1872 war sie dreimal so hoch. Das schliesst nicht aus, dass in einzelnen Dienstzweigen eine Zunahme eingetreten ist, beispielsweise ist die Zahl der getödteten Rangirer von 3,6 ‰ im Jahre 1895 auf 5,08 ‰ im Jahre 1898 heraufgegangen; in der Zahl der Verletzungen, von denen Bremser und Rangirer betroffen wurden, ist eine Abnahme in den letzten Jahren nicht eingetreten.

Die meisten Unfälle geschehen beim Verschieben der Güterwagen, in Verschubbahnhöfen und Nebengleisen; hierbei ist bemerkenswerth, dass fast die Hälfte der Wagen Privaten gehören, in deren Geschäftsbetrieben sie benutzt werden. Die gefahrvollste Hantirung bildet das An- und Abkuppeln, das häufig vorgenommen wird, während die Betriebsmittel in Bewegung sind. Die Gefährlichkeit dieses Dienstzweiges wird dadurch noch vermehrt, dass die Arbeiten vielfach Nachts und bei ungenügender Beleuchtung oder auf beengtem Raum vorgenommen werden müssen. Man hat die Uebelstände längst erkannt und nach gewissen Richtungen zu bessern gesucht. Aber die Anwendung des Stossbaums (shunting pole, in Nordamerika push beam) und die damit zusammenhängenden Verfahren beim Rangiren sind bisher der einzige greifbare Erfolg. Die Frage der selbstthätigen Kuppelungen ist bisher nicht von der Stelle gekommen. Die Bemühungen des Handelsamtes, die Einführung solcher Kuppelungen obligatorisch zu machen, reichen bis 1889 zurück; eine in eine damalige Gesetzesvorlage eingefügte diesbezügliche Klausel wurde jedoch gestrichen. Anderweiten Anregungen für selbstthätige Kuppelungen begegnen wir in England schon im Jahre 1874; Ausstellungen solcher Kuppelungen

fanden 1882 in Darlington und 1886 in Nine Elms und Derby statt. In Deutschland, Oesterreich, Frankreich, in Indien und Australien sind Versuche mit selbstthätigen Kuppelungen gemacht worden, aber, wie der Ausschuss ausführt, befindet sich in den europäischen Ländern die ganze Angelegenheit auch heute noch im Stadium der Versuche. Keiner der vom Ausschuss aufgerufenen Zeugen vermochte eine bestimmte Kuppelung anzugeben, die man hätte allgemein einführen können. In Nordamerika liegen die Dinge anders. Da hat der Kongress 1893 ein Gesetz erlassen, nach dem vom 1. Januar 1898*) ab alle im Verkehr zwischen den Staaten benutzten Wagen mit Kuppelungen versehen sein müssen, „die sich durch selbstthätigen Eingriff verkuppeln und die entkuppelt werden können, ohne dass Personen zwischen die Wagen treten". Am 1. Juli 1898 waren 70 % aller Wagen mit solchen Kuppelungen ausgerüstet, und die Zahl der Unfälle beim Verschieben und Kuppeln ist dann bedeutend heruntergegangen, wenngleich sich die Abnahme nicht genau ziffermässig feststellen lässt. Man müsse aber bedenken, führt der Ausschuss aus, dass die amerikanischen Kuppelungen vor 1898 viel schlechter waren, als die englischen. Der Ausschuss äussert sich dahin, dass, wie auch vordem den meisten Ingeniören bekannt gewesen sei, die selbstthätige Kuppelung besser für die langen amerikanischen Drehgestellgüterwagen geeignet sei, als für die zweiachsigen englischen Güterwagen. In England dürften die selbstthätigen Kuppelungen Uebelstände infolge Mangels an Elastizität und freiem Spiel ergeben, wenn die Züge über scharfe Krümmungen gehen, wo plötzliche Verschiebungen eintreten. Die selbstthätige Kuppelung lässt sich auch nicht mit den englischen Zugmitteln und Seitenbuffern zusammenbringen; der Uebergang von einem System zum anderen werde dadurch in hohem Grade erschwert. Der Ausschuss tritt dafür ein, dass die Frage noch weiter geprüft und Versuche angestellt werden möchten, ehe man die Bahnen zu einem bestimmten Vorgehen zwinge. Er hat sich auch versagt, mit den ihm von Erfindern und aus anderen Kreisen zugegangenen Vorschlägen — 184 an der Zahl — sich eingehender zu befassen, schon weil ihm zur Prüfung die erforderlichen Vorrichtungen fehlen. Aber er empfiehlt, dass das Handelsamt ermächtigt werde, mit den Eisenbahnen gemeinsam durch eingehende Versuche ein Kuppelungssystem zu ermitteln, das die Hantirungen zwischen den Wagen und die Benutzung des Stossbaums unnöthig macht.

Die vom Ausschuss aufgerufenen Zeugen förderten eine Reihe sonstiger Unfallursachen zu Tage. Auch aus anderen Gründen als zum Kuppeln treten die Bediensteten zwischen die Wagen. Drahtzüge und Stellhebel liegen oft so, dass das Personal darüber fällt. Ueber schlechte Beleuchtung einiger Stationen und Nebengleise und anderes wird geklagt. Der Ausschuss kommt schliesslich zu dem Ergebniss, dass man den Bahnen die folgenden Vorschriften machen solle:

1. Bremshebel sollen an beiden Seiten der Wagen befestigt sein;
2. gleichlautende Bestimmungszettel des Wagens sollen sich auf beiden Seiten desselben befinden;
3. das Hantiren mit Stossbaum und Verschubseil solle möglichst abgestellt werden;
4. alle Maschinen sollen Luft- oder Dampfbremsen haben;
5. alle Stationen und Nebengleise, in denen nach Eintritt der Dunkelheit häufiger Verschubbewegungen ausgeführt werden, sollen gut und ausreichend erleuchtet sein;
6. Weichengestänge und Signaldrahtzüge, die an Stellen verlegt sind, die beim Rangiren begangen werden müssen, müssen ausreichend überdeckt oder sonst geschützt sein. Weichenstellhebel zu ebener Erde sollen parallel zum Gleise einfallen.
7. Dienst-, Stellwerksräume u. dergl. sollen möglichst so angeordnet sein, dass die Bediensteten nicht auf die Gleise treten müssen;
8. gefährliche Weichen in Nebengleisen sollen durch Marken bezeichnet sein;
9. Wasserstandsgläser sollen so gebaut oder geschützt sein, dass sie beim Bruch das Personal nicht gefährden;
10. die Vorrichtungen zur Mitführung von Werkzeugkasten u. dergl., ferner die Wasserstandszeiger sollen so angebracht sein, dass das Personal bei fahrender Maschine nicht über den Tender zu schreiten braucht;
11. Züge sollen auf den Hauptgleisen über die Grenzen der Stationen oder Gleisanlagen nicht hinausfahren dürfen, wenn sie nicht einen Bremswagen für den Aufenthalt des dienstthuenden Schaffners mitführen;
12. Stopf- oder Oberbaukolonnen müssen durch mechanische Mittel oder durch ausgestellte Posten gedeckt sein.

*) Die Frist wurde später bis zum 1. Januar 1900 verlängert.

Die Befolgung dieser Unfallverhütungsvorschriften würde, meint auch „Engineering", wohl durchzuführen sein, wenn man den Bahnen hierfür eine angemessene Frist gewähre.

Die einschneidendste Frage aber, die der Ausschuss angerührt hat, ist die, ob und welche Eisenbahnberufe den „gefährlichen Gewerben" zuzuzählen seien. Ein derartiges „gefährliches Gewerbe" im Sinne des Gesetzes sind beispielsweise die Schifffahrt und die Pulverfabrikation, und die Behörden haben das Recht und die Pflicht ihrer Ueberwachung. In ähnlicher Weise sind die Bergwerke, Steinbruchbetriebe und Kohlenzechen einschliesslich des Zubehörs an Bahnen und Gleisanlagen bestimmten gesetzlichen oder im Verordnungswege erlassenen Betriebsvorschriften unterworfen. Das Ministerium des Innern kann bestimmen, ob gewisse Maschinen, Verfahren, Handwerke in Fabriken oder Werkstätten gefährlich und daher zu überwachen sind. Wie gewisse Klassen des Eisenbahndienstes zu anderen gefährlichen Gewerben stehen, lehrt mehr als beredt die folgende Zusammenstellung, die sich auf das Jahr 1897 bezieht:

Berufsarten	Tödtungen aus allen Ursachen auf das Tausend Angestellte	Verletzungen aus allen Ursachen auf das Tausend Angestellte
Eisenbahnbedienstete im allgemeinen, ausser Unternehmerpersonal, Bürogehilfen und Schlossern	1,24	81
Güterschaffner und Bremser	2,92	61
Bahnarbeiter	1,9	16
Rangirer	5,08	78
Bahnhofdienstleute	1,15	63
Seeleute der Kauffartheiflotte	5,2	?
Kohlenbergleute, unter Tage	1,37	?
„ , über „	0,92	?
Metallbergbau, unter Tage	1,34	?
„ , über „	0,43	?
Textilfabriken, Männer	0,1	6,2
„ , Frauen	0	2,7
andere Fabriken, Männer	0,2	13,8
„ „ , Frauen	0	2
Metallgewinnung, Männer	1,1	16,4
Schiffbau, Männer	0,5	39,3

In Bezug auf Todesgefahr kann sich schon der Durchschnitts-Eisenbahnangestellte — Bürobeamte und Maschinenarbeiter abgerechnet — mit dem Bergmann messen. Wie kommt es nun, dass der eine von Gesetzeswegen Schutz geniesst, der andere nicht? Die Erklärung, die „Engineering" dafür hat, hat viel für sich. Bergleute kamen, ehe die Schutzgesetzgebung einschritt, vielfach in grösserer Zahl um; Fälle, in denen hunderte von Bergleuten durch schlagende Wetter und Nachschwaden dahingerafft werden, rütteln mächtig das öffentliche Gewissen auf, und das Publikum verlangt gesetzliche Hilfe. Der Angestellte der Eisenbahn verunglückt einzeln, und selbst wenn sein Tod gemeldet wird, nimmt das Publikum wenig Notiz davon und befasst damit nicht den Gesetzgeber. Freilich, wenn es sich für den Reisenden um sein eigenes Leben

handelte, war des Tadelns kein Ende. Gedrängt von der öffentlichen Meinung, hat das Handelsamt den Gesellschaften das Blocksystem, das System der gegenseitigen Verschlüsse von Weichen und Signalen, durchgehende Bremsen und anderes aufgezwungen. Nachdem auf diese Weise die Eisenbahn zur sichersten Beförderungsanstalt geworden ist — wenn sie auch schon früher recht sicher war —, ist das Publikum beruhigt; der Bedienstete ist ihm gleichgültig.

„Es gehen Leben zu Grunde, die gerettet werden könnten, und es werden Leute unnöthig verletzt," sagt der Ausschuss. „Sollte da der Staat ruhig bleiben und es dem Zufall oder den Wünschen Einzelner überlassen, ein Heilmittel anzuwenden? Wenn die Angelegenheit in den Händen Privater gelassen werden sollte, so müsste diesen jedenfalls eine Verpflichtung positiver Art auferlegt werden, ein solches Mittel auch anzuwenden. Geschieht dies nicht, so ist die Arbeit des Ausschusses im wesentlichen erfolglos gewesen. Jede Gesellschaft wird dann ihren Betrieb so weiterführen wie bisher und, wenn es ihr gerade nicht angemessen scheint, nichts für seine Verbesserung thun; Todesfälle und Verletzungen würden vermuthlich auch ferner ebenso wie jetzt auf der einen Bahn grösser, auf der anderen geringer sein. Es ist erwiesen, dass nach Unfalluntersuchungen, die das Handelsamt ausgeführt hat, seine Empfehlungen von einigen Gesellschaften berücksichtigt wurden, von anderen nicht."

Der Ausschuss will, dass dem Handelsamt gesetzlich die Befugniss beigelegt werde, Bestimmungen für jeden Gefahrfall zu treffen und solche von Zeit zu Zeit zu ändern. Es soll die Thätigkeit der Rangirer, Güterschaffner, Bremser und Streckenarbeiter beaufsichtigen und regeln und von Zeit zu Zeit feststellen, welche Dienstarten gefährlich im Sinne des Gesetzes sind; es soll im Interesse der Sicherheit Verordnungen allgemeiner und besonderer Art treffen. Die Eisenbahnabtheilung des Handelsamts müsste, um diese Aufgaben erfüllen zu können, verstärkt werden durch Persönlichkeiten, „die in der Leitung der Bahnen eingehende Erfahrung besitzen und mit den Vorgängen im Eisenbahnwesen praktisch vertraut sind". In Thatfragen soll den Bahnen die Berufung an den Eisenbahn- und Kanalausschuss, in Rechtsfragen an den Appellhof offen stehen.

Das Lob, das „Engineering" dem Bericht des Ausschusses und seinen Vorschlägen, die, beiläufig bemerkt, in den „Railway News" vom 27. Januar d. J. ausführlicher wiedergegeben sind, zollt, ist nicht klein. Wenn der Bericht manchen Verwaltungen wohl wenig Freude verursacht habe, so entspreche seine Fassung so sehr der Billigkeit und sei so voller Mahnungen gegen ungebührliche Hast und gegen jedes den Handel und die Gewerbe beeinträchtigende Vorgehen, dass er sicherlich allgemeinen Beifall finde.

Diesen letzten Worten sieht man schon die Absicht an. Die Bahnen lieben die behördliche Ueberwachung nicht, das weiss „Engineering" ganz gut. Die Zeitschrift will die Bahnen gewaschen, aber doch möglichst wenig nass gemacht sehen. Ja, wenn es sich allein um Geld handelte — das würden die Bahnen schon aufwenden, das Arbeiter-Haftpflichtgesetz sorge dafür ja, aber keine behördlichen Eingriffe in den Geschäftsgang! Die Organisationen gestört und Reformen eingeführt zu sehen, die mehr belästigend wirken, als mit den Ergebnissen der Untersuchung im Einklang sein würde, ist, was die Bahnen nach den Klagen ihrer Parteigänger zu fürchten hätten. Daher auch die Sorge, woher das Handelsamt seine Kräfte hernehme, die des neuen Amtes zu walten hätten. Für Beamtengehälter bekomme man sie nicht; da laufe man Gefahr, verlorenen Existenzen in die Hände zu fallen; die Beurtheilung der Wirkungen anscheinend geringfügiger Maassregeln erfordere bereits sehr weitgehende Kenntniss des Eisenbahnbetriebes. Das Zusammenstellen der Güterzüge ist eine Arbeit, die solche Eile erfordert, dass eine geringfügige Behinderung das System ganz ändern und ein unerträgliches Durcheinander hervorrufen kann. An den bestehenden Methoden, die das Ergebniss jahrelanger Erfahrungen seien, solle man nicht leichtherzig rütteln.

Diese Erwägungen sind an die Adresse des Handelsamts gerichtet. Wo der Lehrmeister zu suchen ist, offenbart sich aber noch deutlicher. „Das Handelsamt sollte die Bahnen ja ins Vertrauen ziehen, ehe es Schritte unternimmt, um die Empfehlungen des Handelsamts in Gesetzesform zu bringen, und sollte sich bei Aufstellung seiner Regeln der Mitwirkung einer starken Vertretung desselben versichern; nur dann könne es sich vor Missgriffen schützen und der nöthigen Mitwirkung theilhaftig werden. In den Verhältnissen der Bahnen bestehe ein Unterschied; es gebe Gesellschaften, die hohe Unfallziffern aufzuweisen haben und Bahnhofsanlagen, die notorische Gefahrstellen sind. Die ganze Eisenbahnwelt müsse sich freuen, wenn da ein bessernder Zwang ausgeübt werde, denn die guten Gesellschaften leiden unter den rücksichtsloseren Nachbarn. Gegen die schlechten Gesellschaften habe das Handelsamt sicherlich die öffentliche und technische Meinung für sich und könne ungeheuer bessernd wirken."

„Die Eisenbahnen im allgemeinen aber sind bestrebt, alles, was in ihrer Macht steht, für die Sicherheit ihrer Leute zu thun, und es wäre jammerschade, wenn sie durch unwissendes und unkluges Dazwischentreten veranlasst würden, eine andere Haltung einzunehmen. Sie sind besser zu führen als zu treiben."

Diese Sprache kennt man seit Anbeginn der Eisenbahnzeit. Man fragt, wie angesichts der aufgedeckten Krebsschäden eine derartig unfreie Haltung denn noch möglich sei.

Vortrag des Generalinspektors Dr. Gerstel über Vorschläge zur Reform des Güterverkehrs in Oesterreich.

Am 12. d. Mts. erörterte der Generalinspektor Dr. Gerstel in einer Versammlung des Vereins „Kommunikation" seine auch in diesem Blatte bereits s. Zt. gewürdigten Vorschläge zur Reform des Güterverkehres in Oesterreich. Er wies zunächst nach, dass eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge nicht hinreichen würde, um den bestehenden Uebelständen bei Abwickelung des Güterverkehres gründlich abzuhelfen. Die Gütereilzüge fahren in Oesterreich dermalen mit Geschwindigkeiten von 20—35 km, die übrigen Güterzüge mit solchen von 12 bis 25 km in der Stunde.

Wenn man von dem langgestreckten Galizien absehe, so ergeben sich zwischen Wien als Mittelpunkt und den Grenzen der Monarchie Entfernungen von rund 260 km bis Oderberg und Passau, 400—460 km nach Pontebba, Eger, Teschen und Krakau, von 600 km bis Triest und von 760 km bis Bregenz. Eine sicherlich schon namhafte Vergrösserung der Fahrgeschwindigkeit von 30 auf 40 km in der Stunde entspricht nun bei Entfernungen von 300 km einer Zeitersparniss von $2^1/_2$ Stunden, bei 700 km einer solchen von nicht ganz 6 Stunden gegenüber einer reinen Gesammtfahrzeit im letzteren Falle von 23 Stunden. Eine weitere Beschleunigung von 40 auf 50 km in der Stunde bringt bei 300 km Entfernung eine Zeitersparniss von $1^1/_3$ Stunden, bei 700 km eine solche von $3^1/_2$ Stunden gegenüber einer Gesammtfahrzeit von $17^1/_2$ Stunden.

Die durch rascheres Fahren erzielbare Zeitersparniss für Güterzüge ist also keineswegs eine *sehr* wesentliche, während den Bahnen dadurch *sehr* namhafte Kosten erwachsen würden.

Bezüglich der Wirkung der Beschleunigung des Güter-

verkehres durch rascheres Fahren kommt übrigens wesentlich in Betracht, zu welcher Tageszeit ein Gut abgerollt wird und zu welcher es anlangt. Erreicht man durch Zeitverringerung, dass ein Gut statt um 6 Uhr Früh selbst 10 Stunden vorher, somit schon um 8 Uhr Abends ankommt und das Magazin des Abgabeortes ladet in der Nacht nicht aus, oder es handelt sich um ein von der Partei auszuladendes Gut, so entfällt gewiss jeder Nutzen der Beschleunigung für die Bahn wie für die Partei, und die Bahn hat vielleicht noch den Nachtheil der unnöthigen Ueberfüllung der Station zu beklagen. Aehnliches gilt theilweise auch für die Uebergangs- und Grenzstationen, in denen zwischen 10 Uhr Abends und 6 Uhr Morgens gewöhnlich kein Wagen übernommen zu werden pflegt.

Solcherart ergibt sich gleichsam eine neutrale Fahrzone von mindestens 8 Stunden Breite, innerhalb welcher — von besonderen Verhältnissen abgesehen — jede Fahrbeschleunigung ganz werthlos ist. Für hochwerthige und für lebende Güter, sowie für Lebensmittel u. dergl. wird selbstredend jede Stunde rascheren Transportes lebhaft zu begrüssen sein.

Nachdem der Vortragende noch darauf hingewiesen hatte, dass auch eine ausgiebige Vermehrung des Wagenparks nicht geeignet wäre, die bestehenden Uebelstände im Güterverkehr zu beseitigen, ging er auf die Besprechung seiner Reformvorschläge über. Zur besseren Beleuchtung derselben schilderte er vorerst in drastischer Weise, wie bis jetzt im allgemeinen der Güterverkehr in Wagenladungen und Stückgütern sich abwickele, wie und warum die Wagen so oft vom Zuge abgestellt und erst einem späteren Zuge wieder beigegeben werden, wie planlos die Züge oft zusammengestellt und nach einer unpassenden Fahrordnung in Verkehr gesetzt werden, und was für unglaublich grosse Fahrtverzögerungen und Wagenstehzeiten daraus erwachsen. Er wies auch darauf hin, wie dadurch die Gleise der Stationen, sowie der Güteranlagen weit länger und von einer viel grösseren Wagenzahl in Anspruch genommen werden, und wie dadurch die oft genügend grossen Anlagen unzulänglich werden. Ferner legte er dar, wie infolge aller dieser Umstände Wagen, die im ununterbrochenen Zuglaufe binnen 3 Tagen am Ort ihrer Bestimmung sein sollten, fast regelmässig (insoweit sie nicht in Gütereilzügen die ganze Strecke durchlaufen) 6—7, oft aber auch bis zu 11 Tage benöthigen, um dahin zu gelangen, ohne dass ihre Plombirung berührt worden wäre. Aus den Schilderungen der gegenwärtigen Verkehrsabwickelung ergebe sich fast von selbst, wie den Uebelständen abzuhelfen sei; nämlich durch Verringerung der unnöthigen Stehzeiten der Wagen, sowie der Aufenthalte im Zugverkehre selbst, welch' letztere allein im Durchschnitte für je 100 km Entfernung 3 Stunden mehr als bei Gütereilzügen ausmachen.

Wenn nun die Güter, deren Wagen in Zwischenstationen keiner Behandlung bedürfen, direkten, in den kleineren Stationen nicht haltenden Zügen beigegeben würden, so würden diese Züge nicht viel mehr Aufenhalte als heute die Gütereilzüge benöthigen und damit bei 500 km 15, bei 700 km Entfernung aber 20 Stunden abkürzen, sohin sehr viel mehr, als durch noch so grosse Beschleunigung der Geschwindigkeit erzielt werden kann. Wird aber auch dafür gesorgt, dass die Züge nach einem solchen System zusammengestellt werden, dass ein Wagen möglichst erst in seiner Bestimmungsstation vom Zuge abgestellt zu werden braucht und dass den Mittelstationen die zweckmässige Aus- und Einladung beim Zuge selbst ermöglicht, das Mitführen, Abstellen und Umladen unausgenutzter Wagen daher möglichst eingeschränkt wird, so entfallen des weiteren noch die früher erwähnten zahlreichen Stehzeiten der Wagen ausserhalb des Zuglaufes. Es werden dann zum Durchlaufen der Wagen auf einer längeren Linie nicht mehr die früher genannten 6–11 Tage, sondern nur der reine Zugdurchlauf von 3 Tagen, häufig gekürzt noch um die Verringerung der Zugaufenthalte, erforderlich werden.

Redner schilderte nun, wie dieses Ziel zu erreichen sei, indem er die gegenseitige Lage der direkten und der Sammelgüterzüge erläuterte, die Grundbedingungen feststellte, nach welchen die einzelnen Wagen und Züge gebildet werden müssen. Danach hätten die direkten Güterzüge direkte Ladung von hierzu ausgewählten Stationen zu anderen derlei Stationen zu führen, demnach in Zwischenstationen nur aus Betriebsrücksichten etwaige Aufenthalte zu nehmen. In den hierzu bestimmten Stationen (Sammel-, Knoten-, Uebergangsstationen) hätten sie sodann Vertheilungsgut für die nachfahrenden, die Zwischenstationen bedienenden Sammelgüterzüge abzustellen und sich wieder mit direkter Ladung zu ergänzen.

Die Sammelgüterzüge sollen das Gut für die zwischenliegenden Stationen abstellen und von ihnen übernehmen. Die Fahrordnung soll für dieselben nur so aufgestellt werden, dass sie in den vorbestimmten Knotenstationen das gesammelte, für entfernter liegende Strecken bestimmte Gut an die überholenden direkten Züge zu übergeben und von diesen das Gut für die nächstfolgende Gruppe von Mittelstationen zu übernehmen vermögen.

Redner besprach sodann den Einfluss der vorgeschlagenen Reform auf die Wagennoth und wies nach, welch grosse Ersparniss erwachsen würde, wenn ein Wagenladungsgut statt in 8—11 Tagen in 3–4 Tagen seine Bestimmung erreichen würde, oder wenn ein Stückgutwagen statt 5 Tage nur 36 Stunden unterwegs wäre. Die Wagen wären um ebendenselben Zeitunterschied früher für neue Ladungen verfügbar wie bisher. Er wies dann nach, dass, wenn selbst weit geringere Ersparungsziffern in Anschlag gebracht würden, z. B. nur die Ersparniss jedes fünften Wagentages, die Wirkung für die österreichischen Staatsbahnen einer Erhöhung des Wagenparkes um rund 8000 Wagen gleich wäre.

Redner kam sodann auf die grossen Vortheile zu sprechen, welche auch den Bahnverwaltungen, abgesehen von dieser indirekten namhaften Vergrösserung ihres Wagenparkes, erwachsen würden, und führte diesbezüglich Erhöhung der Betriebssicherung, Erreichung grösserer Leistungsfähigkeit der Stations- und Güterdienstanlagen sowie namhafte Ersparniss an Lokomotiven und Zugpersonal an, dem nur die meist heute schon bestehende Nothwendigkeit der Vergrösserung verschiedener Rangiranlagen gegenüberstehe.

Der Redner erwähnte schliesslich, dass die Durchführung der besprochenen Reform auf einem Theile des Staatsbahnnetzes bereits angeordnet sei und dass auch bei mehreren österreichischen Privatbahnen bereits die Umwandelung des Güterdienstes nach ähnlichen Grundsätzen im Zuge sei.

Nachrichten.

Deutschland.

— Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat dem Abgeordnetenhause die Nachweisungen der aus dem Fonds zur Förderung des Baues von Kleinbahnen bis Ende 1899 bewilligten Staatsbeihilfen, der aus demselben Fonds bis Ende 1899 in Aussicht gestellten Staatsbeihilfen, der Rückeinnahmen auf Staatsbeihilfen für Kleinbahnen bis Ende 1898/99 zugehen lassen. Die bewilligten Staatsbeihilfen belaufen sich nach der Zusammenstellung am Schlusse der ersten Nachweisung auf 23 249 687,80 ℳ, die zunächst nur in Aussicht gestellten Beihilfen nach der zweiten Nachweisung auf 14 458 220 ℳ. In 17 Fällen liegen ausserdem noch Anträge auf Gewährung von Staatsbeihilfen im Gesammtbetrage von 76 666 146 ℳ vor, so dass sich die bewilligten, in Aussicht gestellten und in zahlenmässig bestimmter Höhe beantragten Staatsbeihilfen auf 45 378 053,80 ℳ stellen. In 49 anderen Fällen sind Anträge auf Bewilligung von Staatsbeihilfe in nicht zahlenmässig bestimmter Höhe gestellt oder Anträge auf Bewilligung solcher Beihilfe noch zu erwarten. Die Zusagen wegen staatsseitiger Unterstützung des Baues der Kleinbahnen Burgdorf-Langenhagen-Vahrenwald und Fraustadt-Altkloster sind inzwischen zurückgezogen, nachdem in beiden Fällen seitens der Betheiligten die Ausführung des Bahnbaues aufgegeben war. Abgelehnt ist im letzten Jahre der Antrag der Stadt Rees auf Bewilligung einer Staatsbeihilfe für die Kleinbahn Rees-Empel, weil die Bedingung einer angemessenen Unterstützung des Unternehmens durch Kreis und Provinz unerfüllt war. Die bewilligten Beihilfen vertheilen sich auf 2 393 km Kleinbahnen, es entfallen mithin auf einen Kilometer im Durchschnitt 9 700 ℳ Beihilfe. Ende 1898 waren von den bewilligten Beihilfen 15 mit 4 642 044,56 ℳ voll gezahlt. Inzwischen sind weitere 16 Fälle mit 4 894 783,54 ℳ in gleicher Weise erledigt, so dass sich die voll gezahlten Beihilfen auf 9 536 828,10 ℳ belaufen. Mit Hinzurechnung der auf die übrigen bewilligten Beihilfen bisher gezahlten Theilbeträge von 4 308 832,90 ℳ ergibt sich eine Gesammtausgabe von 13 845 661 ℳ. Die durch die Gesetze vom 8. April 1895 und 3. Juni 1896 zur Verfügung gestellten Mittel von 18 000 000 ℳ sind somit erschöpft, auch hat bereits ein Theil des durch das Gesetz vom 8. Juni 1897 zur Verfügung gestellten Kredits von 8 000 000 ℳ in Anspruch genommen werden müssen. Die Zahlung weiterer erheblicher Beträge steht in nächster Zeit zu erwarten. Die Rückeinnahmen auf die gezahlten Staatsbeihilfen haben 1898/99 79 031,66 ℳ und in den beiden Vorjahren 11 212,66 ℳ betragen. Die unterstützten Kleinbahnen befinden sich durchweg

erst kurze Zeit im Betriebe, es ist daher ein zutreffendes Urtheil über deren Rentabilität vorläufig noch nicht zu gewinnen.

— In den Tageszeitungen tritt mit Rücksicht auf die überall herrschende **Kohlennoth** und die darüber im Reichstag wie im preussischen Landtag gepflogenen Verhandlungen mit Bestimmtheit die Nachricht auf, dass die bestehenden **Kohlenausfuhrtarife** auf den Reichsbahnen und in Preussen alsbald **aufgehoben** werden sollten. Wie wir hören, schweben hierüber in den betheiligten preussischen Ministerien allerdings Erwägungen, die aber noch zu keinem Abschluss gelangt sind.

Da es sich um Tariferhöhungen handelt, so würde der Aufhebung jedenfalls zunächst die bestimmungsmässige sechswöchentliche Kündigungsfrist vorherzugehen haben. Es kommt bei einer so einschneidenden Maassregel ferner natürlich die schwierige Erörterung in Betracht, ob denn die unzweifelhaft eintretenden Schädigungen nicht grösser sind, als die zu erreichenden Vortheile. Die deutsche Steinkohlenausfuhr betrug im Jahre 1899 nach der neuesten, im Februarheft des „Glückauf" veröffentlichten Zusammenstellung nicht weniger als rund 14 000 000 t, von denen nicht weniger als rund 5 000 000 t von der Ruhr und Saar nach Holland, Belgien und der Schweiz, mehr als 5 000 000 t, natürlich der Hauptsache nach aus Oberschlesien, nach Oesterreich-Ungarn gingen. Diese letztere Ausfuhr ist fast ausschliesslich auf den Eisenbahnweg angewiesen. Schon diese ungeheuere Ziffer zeigt, welche Interessen hier in Frage kommen. Die Aufhebung des Ausfuhrtarifes ist jedenfalls ein zweischneidiges Schwert, da sie geeignet sein kann, die so sehr der Pflege bedürftigen Interessen der deutschen Ausfuhr zu schädigen. Offenbar kann man die Maassregel nicht wohl als eine vorübergehende treffen, und es ist doch fraglich, ob denn die Kohlennoth in ihrer jetzigen Schärfe andauern wird. Obgleich im Ruhr- und Saarrevier (zusammengerechnet) die Ausfuhr nur etwa 1/10 der Fördermenge beträgt, werden Stimmen laut, die betonen, wie schwer dort die Aufhebung empfunden werden würde. Der „Berl. Akt." spricht sich darüber folgendermaassen aus:

„Man muss sich nur der Anstrengungen erinnern, die die westfälischen Zechen seit langen Jahren im Interesse des Absatzes der Förderung gemacht haben und nach Lage der Dinge machen mussten, um den ausländischen Markt zu erobern. Man muss der Genugthuung gedenken, die man in diesen Kreisen empfand, als man dem Wettbewerb der englischen Kohle im Küstengebiet und in den deutschen Grenzländern im Westen erfolgreich entgegengetreten war! Alle diese Bemühungen sind nun umsonst gewesen, wenn, wie es wahrscheinlich ist, die Ausfuhr durch Beseitigung der Ausfuhrtarife vernichtet oder wenigstens erheblich beschränkt wird. Es lässt sich gewiss gegen das Verlangen, die inländischen Bodenschätze in erster Linie für das heimische Wirthschaftsleben nutzbar zu machen, nichts einwenden; aber es kommen auch geschäftliche und wirthschaftspolitische Gesichtspunkte in Betracht, die neben der ersteren, leitenden Erwägung noch eine gewisse Berücksichtigung verlangen. Deutschland sitzt doch als Industrie- und Handelsstaat nicht auf dem Isolirschemel, sondern es unterhält tausendfältige Beziehungen mit dem Auslande. Und gerade mit dem Nachbarlande Holland findet ein reger Austausch deutscher Bergbau- und Hüttenerzeugnisse gegen Kolonial- und andere Handelswaaren statt, dessen Störung oder Beeinträchtigung für unser Wirthschaftsleben sicherlich nicht angenehm sein kann. In solche feinverzweigte Beziehungen darf nur mit schonender Hand eingegriffen werden, wenn Aenderungen im allgemeinen Interessen nothwendig erscheinen. Und man darf sich jedenfalls auch die etwaigen unerfreulichen Folgen einer solchen Maassregel nicht verhehlen, wenn man ihre wirthschaftspolitische Tragweite ermessen will."

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat Dezember 1899 sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 14 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 4 bei Personenzügen), 27 Entgleisungen in Stationen (davon 12 bei Personenzügen), 8 Zusammenstösse auf freier Bahn (davon 2 bei Personenzügen), 28 Zusammenstösse in Stationen (davon 4 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 2 Bahnbedienstete getödtet, 13 Reisende und 36 Bahnbedienstete verletzt.

— In der Sitzung des Reichstags vom 15. d. Mts. wurde in die Berathung des Etats der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen eingetreten, zu dem die freisinnige Volkspartei zwei Resolutionen eingebracht hatte, welche eine **Vereinfachung und Verbilligung der Personentarife und Herabsetzung des Tarifs für beurlaubte Mannschaften** auf die für Transporte in geschlossenen Truppentheilen geltenden Sätze forderten. Der Abg. Müller-Sagan befürwortete diese Forderungen mit dem Hinweise auf die stetig steigenden Eisenbahnüberschüsse. Der Minister v. Thielen erwiderte, man sei bisher darüber einig gewesen, dass zwar eine Vereinfachung, aber nicht eine Ermässigung der Personentarife nöthig sei. Der Verkehr habe sich in Deutschland unter den bisherigen Tarifen stark entwickeln können, die niedriger seien als die Tarife Amerikas, Frankreichs und Englands. Die Betriebskosten der Eisenbahnen seien infolge der starken Beanspruchung des rollenden Materials wie der Anlagen so gewachsen, dass dem die Verwaltungen nicht ohne Sorge gegenüberstehen; in einem solchen Augenblick eine Einnahme aus der Hand zu geben, deren Verminderung dem grössten Theile der Bevölkerung keinen Vortheil bringen würde, entspräche nicht den Grundsätzen einer gesunden Finanzverwaltung. Die ermässigten Tarife für Beförderung von Mannschaften in geschlossenen Formationen beruhen auf den geringeren Selbstkosten, während dieser Gesichtspunkt für eine allgemeine Herabsetzung des Fahrpreises für Mannschaften nicht in Betracht komme.

— **Die Nord-Expresszüge Nr. 11 und 12** werden, wie die königl. Eisenbahndirektion Berlin bekannt gibt, vom 1. März d. J. ab wöchentlich dreimal zwischen Ostende und Eydtkuhnen (Petersburg) durchgeführt werden und zwar: Zug 11: Ostende ab am Montag, Mittwoch und Freitag, Berlin ab am Dienstag, Donnerstag und Sonnabend; Zug 12: Eydtkuhnen ab am Mittwoch, Freitag und Sonntag, Berlin an am Mittwoch, Freitag und Sonntag. — Zwischen Ostende und Berlin hingegen verkehren die Züge nach wie vor täglich.

— Für den Ausbau der von **Berlin ausgehenden Strecken der Nordbahn und Stettiner Bahn** zur Einrichtung eines besonderen Vorortverkehres hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahndirektion Berlin bereits beauftragt, den erforderlichen Grund und Boden zu erwerben. Der Bezirksausschuss zu Potsdam fordert daher jetzt die betheiligten Grundbesitzer auf, die hierzu nöthigen Vorarbeiten, wie Vermessungen usw., auf ihren Grundstücken vornehmen zu lassen. Projektirt ist von der Eisenbahnverwaltung bekanntlich die Herstellung besonderer Vorortgleise der Berlin-Stettiner Eisenbahn auf der Strecke Berlin (Gesundbrunnen) - Blankenburg, die Herstellung des zweiten Gleises auf der Bahnstrecke Schönholz-Tegel und endlich die Herstellung besonderer Vorortgleise der Nordbahn auf der Bahnstrecke Berlin-Schönholz.

— **Mittellandkanal.** Dem Vernehmen der „B. P. N." nach hat am 10 d. Mts. beim Finanzminister Dr. von Miquel eine Besprechung zwischen ihm und dem Minister für öffentliche Arbeiten von Thielen, dem Handelsminister Brefeld und dem Landwirthschaftsminister Freiherrn von Hammerstein stattgefunden, in welcher Uebereinstimmung über die demnächst dem Landtage zu machende Kanalvorlage erzielt worden sein dürfte.

— **Pensionskasse für die Arbeiter der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.** Auf Grund des §. 194 des Invalidenversicherungsgesetzes vom 13. Juli 1899 sind die Satzungen der im Sinne des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes vom 22. Juni 1889 als besondere Kasseneinrichtung anerkannten Pensionskasse für die Arbeiter der preussischen Staatseisenbahnverwaltung einer Umarbeitung unterworfen worden.

Nach den neuen, von der Generalversammlung der Pensionskasse angenommenen und durch Erlass vom 22. Dezember 1899 mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 staatlich genehmigten Satzungen führt die Kasse nunmehr die Bezeichnung:

„Pensionskasse für die Arbeiter der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft."

— Der **oldenburgische Landtag** hat für **Vorarbeiten zum weiteren Ausbau des oldenburgischen Bahnnetzes** die von der Regierung verlangten 22 000 ℳ. nicht nur bewilligt, sondern er hat diese von der Regierung für die dreijährige Finanzperiode 1900–1902 verlangte Summe sogleich für das laufende Jahr 1900 zur Verfügung gestellt, und die Regierung ersucht, die Vorarbeiten für den Ausbau neuer Bahnen möglichst zu beschleunigen und, wenn das Betriebsergebniss der jetzt im Bau begriffenen Bahnen sich übersehen lasse, einem einzuberufenden ausserordentlichen Landtage eine Vorlage über den weiteren Ausbau des Bahnnetzes zu machen. Es handelt sich hierbei um folgende vollspurige Nebenbahnen: 1. Varel-Nordenham und Varel-Rodenkirchen — wobei die Entscheidung, welche dieser beiden Linien für den Bau zu wählen ist, vorbehalten bleibt. An den Bau beider Bahnen wird nicht gedacht. 2. Von Löningen zur Landesgrenze in der Richtung auf Haselünne. 3. Von Cloppenburg nach Friesoythe, sowie von dort zur Oldenburg-Leerer Bahn in direkter Richtung auf Westerstede und desgleichen über Edewecht. 4. Von der Oldenburg-Leerer Bahn über Westerstede nach Grabstede. (Endpunkt der sog. Vareler Nebenbahnen. Von Grabstede führt eine bestehende Bahn in ziemlich gerader Linie über Bockhorn und Sande nach Wilhelmshaven.) Ferner hat der Landtag die Regierung ersucht, für Bahnen 5. von Nordenham nach Eckwarderhörn (von Wilhelmshaven nur durch den etwa 4 km breiten Eingang zum Jadebusen getrennt) und 6. zum Anschluss des nordöstlichen Jeverlandes an das bestehende Bahnnetz Vorarbeiten vornehmen zu lassen. Die Anträge wurden vom Landtag angenommen, obgleich die Regierung erklärte, dass eine derartige Beschleuni-

gung der Vorarbeiten, dass schon im Laufe der Finanzperiode (—1902) einem einzuberufenden ausserordentlichen Landtage die Projekte vorgelegt werden könnten, nicht möglich sei.

— Verschiedene Zeitungen enthalten die Mittheilung, die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen habe ihrem Ressortministerium eine Denkschrift bezüglich **Neuorganisation der Staatsbahnverwaltung**, die auch dem gegenwärtig versammelten Landtage zugehen werde, vorgelegt, in welcher u. a. die Umwandelung der Oberbahnämter in Betriebsdirektionen empfohlen, sowie auch bereits das Verhältniss der Generaldirektion zu einem Verkehrsministerium dargelegt wäre, und dass hieraus zu schliessen sei, die Errichtung eines solchen beginne nun nach und nach bestimmtere Gestalt anzunehmen usw. Wie wir erfahren, ist hiermit offenbar eine von der Generaldirektion und dem Ministerium auf Wunsch des Berichterstatters für das Eisenbahnwesen in der Abgeordnetenkammer angefertigte Uebersicht über den bisherigen Verlauf der Personal- und Stelleneintheilung der Staatsbahn, ihren gegenwärtigen Stand, sowie über die künftig anzustrebenden Ziele gemeint, in welcher aber des Projektes eines Verkehrsministeriums und der künftigen Stellung der Generaldirektion nur in grossen Umrissen gedacht ist, ohne jede nähere Angabe, da das Ganze lediglich eine aufklärende Arbeit für die Berichterstatter des Landtages bildet.

— **Wagenverwendung auf den bayerischen Staatsbahnen für beschleunigte Torfsendungen.** Mit Rücksicht auf den zur Zeit herrschenden Mangel an hochbordigen offenen Güterwagen, wie sie zur Beförderung von Torf in der Regel verwendet werden, hat die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen ihren äusseren Stellen die Ermächtigung ertheilt, für den beschleunigten Versand von Torf, im Falle hochbordige Wagen nicht zur Verfügung stehen, zwei niederbordige offene Wagen an Stelle eines hochbordigen in der Weise verwenden zu dürfen, dass bei Berechnung der Fracht verfahren wird, als ob das Gesammtgewicht der beiden Ladungen auf einem Wagen verladen wäre; hierbei wurde bestimmt, dass die Verwendung von zwei niederbordigen Wagen in der hier angegebenen Weise erst dann einzutreten habe, wenn hochbordige nicht mehr zur Verfügung stehen.

— **Die Gehaltsverhältnisse der Anwärter für den mittleren Dienst bei der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung** haben kürzlich eine weitere Verbesserung in der Weise erfahren, dass das Staatsministerium dem gestellten Antrage entsprechend genehmigt hat, dass — rückwirkend vom 1. Januar d. J. — den Adjunktenaspiranten folgende Monatsbezüge verabfolgt werden und zwar: a) den ungeprüften Aspiranten während des ersten Dienstjahres nach mindestens sechsmonatlicher Beschäftigung und unter der Voraussetzung entsprechender Verwendbarkeit 60 ℳ. und vom zweiten Dienstjahre an bis zum Bestehen der Dienstprüfung 75 ℳ.; b) den geprüften Aspiranten 90 ℳ. nebst einer Tagegeldzulage von 1 ℳ. bei selbständiger auswärtiger Dienstleistung. Diese Monatsbezüge werden auch fortbezahlt bei Beurlaubung, Erkrankung auf 13 Wochen, Einberufung zu militärischen Uebungen und zu Dienstprüfungen.

— **Influenzaepidemie unter den Eisenbahnbediensteten.** Wie der „M. Allg. Ztg." aus Augsburg gemeldet wird, ist das dortige Oberbahnamt genöthigt, da durch die Influenza sehr viele Bedienstete krank sind, zur Aufrechterhaltung des Fahrdienstes die Hilfskräfte aus den Werkstätten und Maschinenhäusern heranzuziehen. Die Erkrankungen nehmen noch fortwährend zu.

— Vor einigen Tagen wurde eine **Abordnung der württembergischen Eisenbahnunterbediensteten** vom Präsidenten der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen, Staatsrath von Balz, empfangen. Dieselbe trug die Absicht der Eisenbahnbediensteten vor, sich in einem Eisenbahnerverband zusammenzuschliessen und sich auf gesetzmässiger und christlicher Grundlage zu organisiren. Staatsrath von Balz sprach sich, nach einem Bericht des „Schwäb. Merkur", dahin aus, dass eine Genehmigung zur Gründung eines Verbandes gesetzlich nicht erforderlich sei und dass, wenn sich die Thätigkeit des Vereins auf gesetzlichem Boden bewege und die dienstliche Ordnung nicht störe, die Absicht der Bediensteten, einen Verband zu gründen, einem Bedenken nicht begegne. Das sei zu begrüssen, dass nicht daran gedacht werde, sich solchen Organisationen anzuschliessen, die gegen die bestehende Staatsordnung ankämpfen, sondern daran, mit den ihnen auf Grund der bestehenden Ordnung zur Verfügung stehenden Mitteln eine Besserung ihrer Lage und ihrer Standesverhältnisse zu erstreben und sich auf dem Boden des Christenthumes zu organisiren. Besonders empfohlen wurde der Abordnung, Agitationen von nicht dem Eisenbahndienst angehörenden Persönlichkeiten ferne zu halten und in dem Verein auch das Pflichtbewusstsein zu stärken und nie die besonderen Rücksichten ausser Acht zu lassen, welche der staatliche Dienst allen seinen Dienern auferlege. — Es findet nun demnächst eine Versammlung in Stuttgart statt, in der der Eisenbahnerverband gegründet werden soll.

— Die **sächsische Staatseisenbahnverwaltung** hat bereits wegen der infolge des Bergarbeiterstreiks drohenden **Kohlennoth** Maassnahmen zur **Einschränkung des Betriebes** ins Auge gefasst. Die „Dresd. Nachr." berichten hierüber folgendes: „Bis jetzt ist der Betrieb der sächsischen Staatseisenbahnen von dem Streik der Bergarbeiter nur insoweit berührt worden, als neben dem Rückgang der Kohlentransporte ein vermehrter Aufwand für die Beschaffung theuerer Ersatzkohlen zu verzeichnen ist. Obwohl nun die Staatseisenbahnverwaltung auch noch auf einige Wochen genügend mit Kohle versehen ist, so gebietet doch die Vorsicht, besondere Maassnahmen für den Fall einer längeren Dauer des Streiks in den sächsischen Kohlenbezirken ins Auge zu fassen. Es ist desshalb vom nächsten Montag ab eine wesentliche Einschränkung des Personenverkehrs in Aussicht genommen, damit die Aufrechterhaltung des Betriebes überhaupt unter allen Umständen gesichert bleibt. Von der Einschränkung sollen in der Regel die Früh-, Mittag- und Abendverbindungen nicht betroffen werden. Näheres wird in den nächsten Tagen bekannt gemacht werden."

— Die nächste **Landesversammlung des Landesvereins württembergischer Verkehrsbeamten** soll, wie die „Deutsche Eisenbahnbeamtenzeitung" mittheilt, am 24. Juni d. J. in Stuttgart stattfinden. Als Berathungsgegenstände sind einstweilen vorgesehen: 1. Ausbildung der Praktikanten und Anwärter, 2. Wiedereinführung der früher bestandenen Nachdienstgebühren im Verkehrsdienst, 3. Errichtung eines Genesungsheims, ähnlich den in anderen Vereinen bestehenden oder in Aussicht genommenen Einrichtungen.

— Immer noch gehen uns von einzelnen Orten Nachrichten über nachträglich veranstaltete **Kaisersgeburtstagsfeiern zu**, so aus Danzig und aus Emden. Die Feier an letzterem Orte lieferte einen neuen Beweis, dass nicht nur in den Grossstädten, in denen die Eisenbahndirektionen ihren Sitz haben und in Orten, die der Sitz grosser Betriebsstationen und Werkstätten mit zahlreichen Beamten und Arbeitern sind, sondern auch in kleineren Verhältnissen solche Festlichkeiten der Eisenbahnwelt grossen Anklang finden. In Emden war mit der Feier zugleich die Bildung einer Eisenbahnvereinigung verbunden.

— **Personalnachrichten.** Der Regierungs-Baumeister de Neuf, bisher in Kattowitz, ist in den Bezirk der Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. versetzt.

Gestorben sind: der Regierungs- und Baurath Pfützenreuter, Mitglied der Eisenbahndirektion in Bromberg, Schreiber, Rechnungsdirektor bei der Eisenbahndirektion in Köln und Seidel, Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor z. D. in Breslau.

Oesterreich-Ungarn.

— **Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Dezember 1899.** Im genannten Monat wurden im ganzen 10 970 661 Personen und 8 842 130 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 23 669 544 fl. erzielt, d. i. für 1 km 1 254 fl. Im gleichen Monate 1898 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 9 423 326 Personen und 8 901 053 t Güter 24 260 075 fl. oder für 1 km 1 336 fl.; daher ergibt sich für den Monat Dezember 1899 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 6,1 %.

Im ganzen Jahre 1899 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 144 650 704 Personen und 104 225 882 t Güter, gegen 125 737 902 Personen und 100 447 897 t Güter im Jahre 1898, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1899 auf 289 027 173 fl., im Jahre 1898 auf 233 245 692 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1899 18 469 km, im Jahre 1898 dagegen 17 703,7 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km im Jahre 1899 auf 15 649 fl., gegen 15 999 fl. im Jahre 1898, d. i. um 350 fl. oder 2,2 % ungünstiger.

Eine Zunahme der kilometrischen Ergebnisse im Jahre 1899 ergibt sich gegenüber dem Jahre 1898 bei nachstehenden Hauptbahnen:

Leoben-Vordernberger Eisenbahn	16,1 %
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	8,4 „
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	6,2 „
Südbahngesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	4,8 „

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	3,5 %
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	1,4 „
k. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	1,1 „
Graz-Köflacher Eisenbahn	1,1 „
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	1,0 „
österr.-ungar. St.-E.-G. (österr. Linien)	1,0 „
böhmische Nordbahn	0,5 „
Eisenbahn Wien-Aspang	0,3 „
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	0,1 „

Abgenommen hat das kilometrische Ergebniss im Jahre 1899 gegen das Jahr 1898 bei nachstehenden Hauptbahnen:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	1,1 %
österr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	1,2 „
österr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	2,7 „
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	3,1 „

— **Zahnrad-, elektrische und Seilbahnen.** In Oesterreich standen Ende Dezember 1899 fünf Zahnradbahnen mit einer durchschnittlichen Betriebslänge von 32,4 km, 20 Eisenbahnen mit elektrischem Betrieb mit einer durchschnittlichen Betriebslänge von 150,7 km und vier Drahtseilbahnen mit einer durchschnittlichen Betriebslänge von 0,9 km im Betriebe.

Der Verkehr und die Einnahmen dieser Bahnen im Jahre 1899 stellten sich wie folgt:

	Personen	Gulden
Zahnradbahnen	268 784	204 516
Eisenbahnen mit elektr. Betrieb	39 970 042	2 869 677
Drahtseilbahnen	398 139	29 887

— **Empfang der Tagelöhner der österreichischen Staatsbahnen seitens des Eisenbahnministers.** Der Eisenbahnminister empfing dieser Tage eine Abordnung der Tagelohnbediensteten der Staatsbahnen, welche die Bitte um Aufbesserung der Löhne, Abkürzung der Arbeitszeit und Erleichterung der Stabilisirung vorbrachte und eine Denkschrift hierüber überreichte. Der Minister erkundigte sich bei den einzelnen Vertretern, die aus den verschiedenen Direktionsbezirken und Arbeitergruppen entsendet waren, um ihre besonderen Anliegen und Bedürfnisse und nahm Anlass, den in tendenziöser Absicht in Umlauf gesetzten Gerüchten über eine geplante Lohnherabsetzung bei den Staatsbahnen entschieden entgegenzutreten. Der Minister sagte die Prüfung der überreichten Denkschrift zu, betonte jedoch die Nothwendigkeit, vor einer Schlussfassung über dieselbe sich die finanzielle Tragweite der vorgebrachten Wünsche klarzumachen. Der Gesammtbetrag der erbetenen Lohnerhöhung wurde von den Wortführern der Abordnung annähernd mit 5 000 000 Kr. beziffert. Einzelne Vertreter brachten überdies noch besondere Anliegen ihrer engeren Berufsgenossen zur Sprache und überreichten dem Minister einschlägige Bittgesuche, welche er mit der Zusage wohlwollender Erwägung entgegennahm.

— **Beschleunigung der Kohlensendungen und Frachtzugeständnisse für ausländische Kohlen.** In einer am 8. d. Mts. bei der Handels- und Gewerbekammer Pilsen in Angelegenheit des Kohlenmangels abgehaltenen Versammlung von Grossindustriellen wurde beschlossen, das Eisenbahnministerium zu ersuchen, die Kohlensendungen möglichst rasch zu befördern, für den Kohlenbezug aus Preussisch-Schlesien nach Pilsen ermässigte Frachtsätze einzustellen, für zukünftige Fälle eine ausgiebige Vermehrung des Fahrparkes vorzunehmen und nach Beendigung des Ausstandes für mehrere Wochen die Sonntagsarbeit zu gestatten.

Bezüglich des zweiten Punktes hat der Minister seine Bereitwilligkeit, den Industriellen in der durch den Ausstand im Kohlenbergbau geschaffenen schwierigen Lage hilfreich zur Hand zu gehen, bereits bekundet, indem er unter Bezugnahme auf eine Eingabe des Bundes österreichischer Industrieller vom 25. Januar d. J. unter dem 7. d. Mts. an diese Körperschaft einen Erlass richtete, in welchem unter anderem die Bereitwilligkeit des Ministeriums ausgesprochen wird, Frachtzugeständnisse für ausländische Kohlen bei den Staatsbahnen zu gewähren und auch bei den betheiligten österreichischen Privatbahnverwaltungen in Anregung zu bringen. Dem Bunde wird es in dem Erlasse anheimgestellt, Ansuchen von Industriellen aus seinem Mitgliederkreise, die sich auf derartige Abschlüsse beziehen und in welchen die Herkunft und die Menge der Kohlenbezüge und, insofern es sich um vereinigte Bahn- und Schiffsstrecken handelt, auch der einzuschlagende Beförderungsweg genau anzugeben wären, dem Eisenbahnministerium zur weiteren Behandlung in Vorlage zu bringen.

— **Wagenbeschaffungen für die Südbahn.** Die Gesellschaft hat in ihrer letzten Verwaltungsrathsitzung beschlossen, 800 Lastwagen bei der Simmeringer Wagenfabrik zu bestellen. Die Lieferung dürfte sich bis zum Sommer des Jahres 1901 erstrecken. Der Anschaffungspreis (ungefähr 3 600 000 Kr.) wird in Renten innerhalb 12 Jahren getilgt werden.

— **Brüxer elektrische Kleinbahn.** Die Kraftstation, welche für den Betrieb der vor kurzem konzessionirten elektrischen Kleinbahn von Brüx über Oberleutensdorf nach Johnsdorf dienen soll, wird, wie verlautet, als sogen. „Ueberlandcentrale" ausgeführt werden. Die Anlage wird zunächst für eine Strommenge von etwa 1 000 PS ausgebaut. Die Ausführung der Anlage erfolgt durch die Oesterreichische Union-Elektrizitätsgesellschaft in Wien, und sollen die für diese Anlage bestimmten Maschinen und sonstigen Einrichtungen bereits in der demnächst in Betrieb kommenden Fabrik der Oesterreichischen Union-Elektrizitätsgesellschaft in Stadlau bei Wien hergestellt werden. Die Stadtgemeinde Brüx ist bei dem oben genannten Unternehmen bedeutend finanziell betheiligt.

— **Der Güterverkehr der ungarischen Staatsbahnen** im Monate Januar d. J. war, was die Menge der aufgegebenen Waaren anbelangt, um 12 % grösser als im vorigen Jahre. Er betrug 185 657 Wagenladungen. Die grösste Zunahme erfuhr Kohle, von welcher um 8 000 Wagen mehr aufgegeben wurden.

— **Frachtermässigungen für Getreide und Mehl.** Wie bereits gemeldet, hat der ungarische Handelsminister in Erwägung der kritischen Lage der Mühlenindustrie, namentlich aber der hauptstädtischen Mühlen, die Gewährung tarifarischer Erleichterungen ins Auge gefasst. Der Minister beabsichtigte die Herabsetzung der Weizenfrachtsätze in allen inländischen Verkehrsbeziehungen nach der Hauptstadt und eine vereinigte Herabsetzung der Land- und Seefracht über Fiume für die überseeische Ausfuhr. Gegen die Ermässigung der Weizenfrachten nach der Hauptstadt haben sich jedoch die Provinzmühlen erklärt, die durch diese Maassregel sich in ihren Interessen geschädigt glaubten. Die Provinzmühlen befürchteten nämlich, dass die Verwohlfeilung der Fracht einen zu starken Abzug der Weizenbestände nach dem begünstigten Mittelpunkt zur Folge haben werde. Um nun die Interessen der gesammten Mühlenindustrie des Landes gleichmässig zu wahren, hat der Handelsminister die ursprünglich beabsichtigte Herabsetzung der Frachttarife für Weizen gänzlich fallen gelassen, dagegen wird, wie der „Pester Lloyd" meldet, eine ausgiebige Ermässigung der Mehltarife nach allen Versandrichtungen gewährt werden.

— **Tarifbegünstigung für Rübenschnitte.** Die für Rübenschnitte auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen seit Jahren bestehenden weitgehenden Begünstigungen gelten nur für Schnitte in frischem Zustande; da es jedoch unmöglich ist, die grossen Mengen während der Rübenernte unverzüglich zu verfrachten und ein Theil dieser Schnitte allmählich, aber bereits in saurem Zustande verfrachtet wird, haben die ungarischen Staatsbahnen auf Einschreiten der Interessenten die sauren Rübenschnitte mit den frischen tarifarisch gleichgestellt.

— **Vermehrung des Fahrparkes der ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1899.** Im genannten Jahre haben sich die Ablieferungen von Fahrzeugen an die ungarischen Staatsbahnen folgendermaassen gestaltet: Es lieferte die Staatsmaschinenfabrik insgesammt 75 Lokomotiven, von denen 20 für Eilzüge, die restlichen 55 für Personen-, Eilgüter- und Lastzüge bestimmt waren. Die Vereinigte Schiffs- und Maschinenfabrik-Aktiengesellschaft „Danubius"-Schönichen-Hartmann brachte 21 Lastwagen zur Ablieferung. Die Schlick'sche Wagenfabrik- und Eisengiesserei-Aktiengesellschaft lieferte 24 Personenwagen III. Klasse und 33 Lastwagen ab. Die Maschinenfabrik- und Eisengiesserei-Aktiengesellschaft Ganz & Comp. brachte zur Ablieferung 43 Personenwagen III. Klasse, 5 Möbeltransportwagen, 4 vereinigte Post- und Konduktörwagen und 114 Lastwagen. Die Wagenfabrik Johann Weitzer in Arad lieferte 6 Lokomotiven für den Sekundärbahnbetrieb, ferner 1 183 Lastwagen. Die Ungarische Wagen- und Maschinenfabrik-Aktiengesellschaft in Raab lieferte 10 Personenwagen III. Klasse, 10 Konduktörwagen für Personenzüge, ferner 961 Lastwagen. Ausser den vorbezeichneten Neueinlieferungen erfuhr der Lastwagenbestand eine Erhöhung durch die Ablösung von 1 500 Leihwagen. Infolge der angeführten Ablieferungen und Ablösungen erhöhte sich der Bestand an Lokomotiven um 81 und betrug mit Ende 1899 2 385, der Bestand an Personen-, Post- und Konduktörwagen wurde am 91 vermehrt und stellte sich auf 6 505, schliesslich wurde der Lastwagenbestand um 3 817 Wagen vermehrt und bezifferte sich auf 54 551.

— **Gemeindesteuer der ungarischen Staatsbahnangestellten.** Bekanntlich hat der ungarische Verwaltungsgerichtshof entschieden, dass den Angestellten der ungarischen Staatsbahnen und der Staatsmaschinenfabrik die Befreiung von den Gemeindesteuern nicht zukomme. Nunmehr hat der ungarische

Handelsminister eine Gesetzesvorlage wegen Befreiung der genannten Angestellten von den Gemeindesteuern eingebracht. Mit Bezugnahme hierauf hat der Bürgermeister von Budapest die übrigen Gemeindeverwaltungen des Landes telegraphisch ersucht, eine Eingabe an das Abgeordnetenhaus wegen Ablehnung des erwähnten Gesetzentwurfes einzureichen.

Aus der Eingabe, welche im Auftrage des Budapester Stadtausschusses an das Abgeordnetenhaus gerichtet wurde, sind folgende Stellen hervorzuheben:

... Abgesehen davon, dass der Gesetzentwurf, wenn er Gesetzeskraft erhielte, die Hauptstadt für die früheren Jahre einer berechtigten Steuerforderung von 150 000 Kr., für die Zukunft aber einer jährlichen Steuereinnahme von 28 000 Kr. berauben würde, sind es zwei wichtige grundsätzliche Gesichtspunkte, aus welchen wir gegen diesen Gesetzentwurf Stellung nehmen müssen. Die Befreiung der Staatsbahnangestellten von der Gemeindesteuer kann schon deshalb grundsätzlich nicht als richtig anerkannt werden, da die Befreiung der Beamten von den lokalen Abgaben mit den modernen Rechtsgrundsätzen nicht vereinbarlich erachtet wird. Um so weniger kann es Berechtigung haben, diese Befreiung auszudehnen auf Angestellte, die nach den bisherigen Grundsätzen und nach der Praxis niemals als öffentliche Beamte gegolten haben, es in der That auch nicht sind. Andererseits muss es auch als gefährlich bezeichnet werden, dass der Verwaltungsgerichtshof die Gesetzmässigkeit einer Regierungsverordnung nicht anerkennt und die Regierung dem gegenüber ein Gesetz einbringt, mit welchem sie nichts anderes bezweckt, als die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes und damit die Geltendmachung der hierauf gegründeten Rechte der Hauptstadt zu vereiteln. Dieser auch verfassungsrechtlich zu beanstandende erste Versuch wäre ein gefährlicher Vorgang; denn es würde alle Garantien hinfällig machen, die an die Schaffung des Verwaltungsgerichtshofes geknüpft worden sind, und auch das Vertrauen zur Unverletzlichkeit erworbener Rechte erschüttern. ...

Der Stadtausschuss von Grosswardein hat in obiger Angelegenheit beschlossen, den die Interessen der Angestellten der Staatsbahn in so humaner Weise wahrenden Gesetzentwurf des Handelsministers einfach zur Kenntniss zu nehmen und mittelst einer Abordnung an die Regierung die Bitte zu richten, für den durch den Gesetzentwurf verursachten Ausfall an den städtischen Einnahmen in geeigneter Form anderweitig Ersatz zu schaffen.

— **Frachtrechtliche Entscheidung.** Bekanntlich hat ein Wiener Gericht die grundsätzliche Entscheidung getroffen, dass die Partei, nach Erfüllung des Frachtvertrages, die Herabsetzung der Fracht nicht verlangen kann, falls das Frachtgut unrichtig deklarirt war und das verfrachtete Gut bei richtiger Deklaration niedriger zu tarifiren gewesen wäre. Nunmehr hat auch ein ungarisches Gericht die gleiche Entscheidung gefällt. Der Appellsenat des Budapester königlichen Handels- und Wechselgerichtes hat nämlich entschieden, dass diesbezüglich ausschliesslich der auf Grund des Betriebsreglements und der Zusatzbestimmungen zu demselben abgeschlossene ursprüngliche Frachtvertrag maassgebend sei, somit ein nachträglicher Beweis der Unrichtigkeit der Deklaration des Gutes unzulässig ist.

Vereinsausland.

— Der Eisenbahnausschuss der französischen Abgeordnetenkammer hat nunmehr den Text des Berichtes des Berichterstatters Bourrat über den **Rückkauf der Eisenbahnlinien der vier französischen Gesellschaften:** Westbahn, Ostbahn, Südbahn und Orléansbahn erhalten. Bourrat schlägt ein Gesetz vor, wonach der Rückkauf zum 1. April 1900 stattfinden soll. Er beruft sich darauf, dass nach Art. 37 des Lastenheftes der Gesellschaften in keinem Falle die zu gewährende Jahresrente geringer sein soll, als die durchschnittliche Reineinnahme der letzten sieben Jahre. Wenn der Rückkauf jetzt nicht erfolge, meint Bourrat, würde wegen der zu erwartenden hohen Einnahmen des Ausstellungsjahres 1900 die Sache dem Staate theurer zu stehen kommen. Er gibt genaue Berechnungen über die Summen, welche die einzelnen Bahnen zu erhalten haben und was sie dem Staate schulden. Das bisherige Privatbahnsystem verurtheilt er vom finanziellen wie vom wirthschaftlichen und politischen Standpunkte durchaus. — Es ist in dieser Zeitung schon wiederholt ausgeführt worden, dass die Verstaatlichungsanträge derzeit sehr wenig oder keine Aussicht auf Verwirklichung haben. Obwohl gerade aus Handelskreisen seit Jahren schwere Klagen gegen Missstände auf den französischen Eisenbahnen erhoben worden sind, werden jetzt auch dort Kundgebungen gegen die Verstaatlichung veranstaltet. So hat dieser Tage die Handelskammer von Lyon einen dem Rückkauf durchaus ungünstigen Beschluss gefasst; die Verstaatlichung würde nach ihrer Behauptung sowohl den Staatsfinanzen, wie dem Erwerbsleben abträglich sein. Die Lyoner Kammer schlägt zur Lösung der Frage die Schaffung von Ausschüssen der örtlichen Verwaltung vor, welche besser in die Interessen der einzelnen Gebiete eindrängen usw. — Unterdessen hat der Eisenbahnminister Baudin eine Abordnung von Gemeinden aus dem südlichen Pariser Weichbilde empfangen und auf deren Klage zugegeben, dass diese Seite von Paris mit Eisenbahnverkehr schlecht bedient sei. Der Minister versprach, die Westbahn auf die ungenügende Zahl der Züge aufmerksam zu machen und die Kontrole besonders anzuweisen, auf die Vermeidung von Verspätungen usw. hinzuwirken.

— Aus den Kammerverhandlungen über das **Budget der französischen Posten und Telegraphen** verdient einiges Erwähnung. Es ist erstaunlich, wie weit die Ansichten darüber, ob auf diesem Gebiete der französische Staatsbetrieb finanziell aktiv oder passiv abschliesst, auseinandergehen. Der Berichterstatter Berteaux erklärte, ausgezeichnete Nationalökonomen hätten behauptet, Posten und Telegraphen kosteten Frankreich jährlich 30 000 000—40 000 000 Frcs. Einer seiner Vorgänger als Berichterstatter, Boudenot, habe gemeint, die Post bringe, als Privatanstalt betrachtet, ihre Kosten sicherlich nicht auf. Berteaux dagegen kommt zu dem Ergebniss, dass sie, als solche angesehen, dem Staate jährlich 93 000 000 Frcs. einbringe. Nebenbei bemerkt erscheinen bekanntlich auch die Ueberschüsse der deutschen Reichspost insofern zu hoch angegeben, als die Post den Eisenbahnen nichts für die regelmässige Beförderung zahlt, was bei getrennten Privatbetrieben doch der Fall sein müsste. In der Kammer trat Unterstaatssekretär Mougeot besonders den übertriebenen Klagen gegenüber, welche Leroy-Beaulieu im „Economiste français“ und im „Journal des Débats“ über die Schlechtigkeit der französischen Post erhoben hatte. Letzterer schrieb u. a.: „Alles ist Fortschritt seit 15 Jahren, nur die Post allein geht zurück und versumpft immer mehr. Es ist die Verwaltung der Zerfahrenheit, in welcher die Anarchie wächst.“ Der Unterstaatssekretär verwahrte sich natürlich gegen eine solche Würdigung der Post und meinte, Leroy-Beaulieu's betr. Artikel beruhten meist auf einer Effekthascherei, er sei getäuscht worden. Doch gab der Unterstaatssekretär zu, dass er selber schon einen „Nothschrei“ erlassen habe, als er das erste Mal vor die Budgetkommission trat. Sowohl der Handelsminister wie er selbst hätten wiederholt Kredite gefordert „zur Ausführung eines vollständigen Programms zur Verbesserung des Dienstes“. Mougeot führte dann eine Reihe von Aenderungen an, die er noch bis 1. April d. J. durchzuführen denke. Uebrigens waren die Regierungsvertreter betreffs der von der Kammer vorgeschlagenen Mehrausgaben für Besoldungen usw. nicht sehr freigebig. So erklärte der Finanzminister Caillaux den angenommenen Antrag, 200 000 Frcs. mehr zu bewilligen, um allen städtischen und ländlichen Briefträgern einen Urlaub von 14 Tagen zu sichern, für finanziell bedenklich. Hervorgehoben mag noch werden, dass der „Temps“ laute Klage darüber führt, die Postwagen der Eisenbahnzüge seien unwürdig schlecht, zu eng mit zu wenig Fenstern, Raum und Luft. Das sonstige Eisenbahnmaterial habe sich allmählich verbessert, die Postwagen aber nicht. Sie hätten noch einen ganz alten Typus, zum Nachtheil der fahrenden Postbeamten wie der Besorgung der Post selbst.

— **Klagen der Angestellten der schweizerischen Nordostbahn über ihre Behandlung.** Die Angestellten der Nordostbahngesellschaft, die bekanntlich vor einigen Jahren einen grossen Ausstand unter Führung Sourbecks ziemlich siegreich durchfochten, hatten nach Zürich eine Vertrauensmännerversammlung berufen, in der auch Sourbeck anwesend war. Es handelt sich u. a. um die Klagen über Behandlung seitens einer Anzahl höherer Beamten. Die Stimmung war nach schweizer Blättern eine entschiedene, doch keine ausgesprochen ausstandfreundliche. Man berief sich darauf, dass der Direktionspräsident Birchmeyer seine Zusicherungen betreffs Abstellung begründeter Klagen loyal ausführen würde, was von anderer Seite wieder bezweifelt wurde. Die Versammlung fasste eine Anzahl grundsätzlicher und besonderer Wünsche, welche der Direktion vorgelegt werden sollen, und nahm folgenden Beschluss an:

„Die heutige Vertrauensmännerversammlung des Nordostbahnpersonals erklärt die in der „Schweizerischen Eisenbahnzeitung“ erschienenen, von der Redaktion zusammengestellten Klagen des Personals als durchaus gerechtfertigt und belegt dieselben noch durch eine Reihe weiterer Beanstandungen. Sie spricht die Erwartung aus, dass die Direktion den laut vorliegenden Protokollauszügen an verschiedene Oberbeamte gerichteten ernstlichen Ermahnungen bestimmte Nachachtung verschafft, damit endlich einmal auch auf dem Nordostbahnnetz Ruhe und Frieden einkehren.“

— **Ausrüstung der Lokomotiven schweizerischer Bahnen mit Rauchverzehrungsapparaten.** Die Rigibahn, die Sihlthalbahn und die rhätische Bahn haben ihre Lokomotiven mit dem Rauchverzehrapparat des Ingeniörs Langer ausgestattet. Eine Einladung des Eisenbahndepartements an den Verband der Normalbahnen, die Neuerung ebenfalls einzuführen, ist laut schweizer Blättern von der Präsidialverwaltung ausweichend beantwortet worden. Kurz vor der Verstaatlichung möchten die Bahnen sich nicht belasten.

— Nachrichten aus Petersburg zufolge genehmigte der Kaiser von Russland auf Antrag des Finanzministers bis 1. September d. J. die **zollfreie Einfuhr von Kohlen nach Russland** über alle Grenzen des Reiches für die Bedürfnisse aller Eisenbahnen des Reiches. Eine anderweite Verwendung der zollfrei eingeführten Kohlen ist nicht zulässig.

— Wir haben über die Verhandlungen berichtet, die über die **Erbauung einer Eisenbahnverbindung zwischen Astrachan und einem nördlich gelegenen Wolgahafen** geführt worden sind. Die Frage war im wesentlichen die, ob die Bahn am linken oder rechten Ufer des Stromes geführt werden solle. Dass eine Bahn nothwendig, ja eine Lebensfrage für die Entwickelung des gesammten, sehr grossen Wolgahandels sei, darüber waren die Parteien einig. Da nun inzwischen aus Petersburg die Nachricht verbreitet worden war, dass wegen der widerstreitenden Meinungen und bis zur vollständigen Klärung der Ansichten der Bau der Bahn ganz von der Tagesordnung abgesetzt worden ist, wird nunmehr aus sonst zuverlässiger Quelle mitgetheilt, dass der Ausschuss für neue Eisenbahnen den Beschluss gefasst hat, den Bau der Astrachaner Eisenbahn der Gesellschaft der Rjäsan-Uralsk Eisenbahn zu übergeben. Somit wird die neue Bahn am linken Wolgaufer gebaut werden und zwar wird sie, mit völliger Umgehung Zarizyns, in der Richtung nach Kamyschin geführt werden.

Für die Entwickelung des Handels und Verkehres, der sich an der Mündung der Wolga sammelt und aus dem Becken des Kaspisees, aus Mittelasien usw. stammt, kann es nur dringend gewünscht werden, dass der Bau einer Bahn jetzt zu Stande kommt, wobei es uns ziemlich gleichgültig zu sein scheint, ob das auf dem linken oder rechten Ufer geschieht, denn in nicht allzulanger Zeit werden doch auf beiden Ufern Eisenbahnen führen. Wenn die Entwickelung der in Mittelasien erschlossenen weiten und fruchtbaren Gebiete so weiter fortschreitet und dieselben mit ihren Erzeugnissen an den russischen Markt zu kommen bestrebt sein werden, so kann man wohl, ohne mit einer besonderen Sehergabe ausgestattet zu sein, leicht ermessen, dass das Anwachsen des Verkehres vermuthlich ein sehr grosses werden wird. Denn, nicht nur was jene reich gesegneten Gebiete erzeugen, muss fortgeschafft werden, sondern ebenso muss hingeschafft werden, was zur Deckung des Bedarfes an Industrieerzeugnissen erforderlich wird. Beides wird aber grosse Anstrengungen erfordern, und daher werden die Verkehrsbedürfnisse noch sehr viel mehr Verkehrswege nothwendig machen, als nur eine Bahn an einem Ufer der Wolga.

— Die im vergangenen Jahr nach mehrjähriger Pause wieder aufgenommenen Arbeiten an der **Bahn Haifa-Damaskus** sind soeben wieder dadurch gehemmt worden, dass die Auswechselung der Bahnkonzession durch den Sultan ausblieb. Es ist aber nicht anzunehmen, dass die Engländer, die das Werk begonnen haben, es so ohne weiteres wieder aufgeben werden. Auch Deutschland hat ein Interesse an dem Fortgang des Werkes; denn in Verbindung mit der Bahn ist ein grosser Hafen in der Bucht von Haifa mit einem Kostenaufwand von 5—7 Millionen Mark geplant. Diese sicherste und geräumigste Bucht Syriens aber wäre ein werthvoller Stützpunkt für die deutsche Flotte auf dem Weg nach Ostasien. Was die Bahn anlangt, so sind der „M. Allg. Ztg." zufolge bis jetzt ganze 8 km fertig. Weitere 9 km sind fertig bis aufs Legen der Schwellen und Schienen. Die Erdarbeiten mit allen Durchlässen, Wegübergängen und Brücken sind im ganzen 51 km weit fertig. Der grösste Einschnitt ist 31 km bei der Ruine und Quelle Tarbena; hier mussten 70 000 cbm Erde und Steine fortgeschafft werden. Eine besondere Erschwerung des Bahnbaues wie aller Kulturarbeiten in Syrien bilden die häufig die Europäer befallenden Fieber. Im Juni und Juli stockten hier die Arbeiten infolge der Erkrankung sämmtlicher italienischer Arbeiter fast ganz. Später, im September und Oktober, traten die Malariafieber am stärksten bei der Tarbenaquelle auf. Der mit der Sektion betraute englische Ingeniör sowie seine Unterbeamten mussten die Arbeiten aufgeben und zur Erholung nach Haifa gebracht werden. Diese ungünstigen Gesundheitsverhältnisse in den niedrig gelegenen Landestheilen sind charakteristisch für die Ebenen Palästinas.

— **Bagdadbahn.** Die „Daily Mail" lässt sich angeblich aus Bombay telegraphiren, die öffentliche Meinung Indiens verurtheile die englische Regierung, weil sie die Konzession der Eisenbahn nach Basra an eine deutsche Gruppe zugelassen habe, da die Eisenbahn wahrscheinlich russische Umtriebe in den Häfen des persischen Golfs begünstigen werde.

Diese Meldung ist unverständlich, da nach hier vorliegenden Berichten die indische Presse und im besonderen die der Regierung nahestehenden Blätter das deutsche Eisenbahnprojekt nichts weniger als unfreundlich aufgenommen haben.

Die deutsche Studienexpedition für die Bagdadbahn ging von Basra direkt nach Kerbela und ist jetzt in der Nähe von Ramadich am Euphrat. Sie wird von hier flussaufwärts bis Deir und dann nach Aleppo reisen, wo sie in den letzten Tagen des Februar einzutreffen gedenkt. Direktor Mackensen, der schon nach dem Besuch von Koeït auf dem Landwege von Bagdad nach Aleppo voraufgegangen war, untersucht zur Zeit die Gegend von Alexandrette. Gegen Ende März werden alle Theilnehmer der Expedition in Konstantinopel zurückerwartet.

— Für eine **Verbindung des indischen mit dem russischen Eisenbahnnetz** sprach sich am 9. d. Mts. das englische Parlamentsmitglied Mr. Maclean in einem Vortrage aus. den er in der indischen Abtheilung der Society of Arts in London hielt. Nur wenige Hundert Kilometer Bahnstrecke sind, wie er ausführte, durch die Pässe des Hindukusch und Himalaya zu bauen, um eine ununterbrochene Landverbindung von Calais nach Kalkutta zu schaffen, und eine Reise von London nach Kalkutta würde dann in neun Tagen zurückgelegt werden können. Lord E. Fitzmaurice sprach ebenfalls sehr zu Gunsten einer Verbindung der beiden Eisenbahnnetze und wies besonders darauf hin, dass die Politik des „Pufferstaates", wie sie in Bezug auf Afghanistan jetzt beliebt würde, seiner Ansicht nach einmal keinen grossen Werth besitze und ausserdem früher oder später doch durchbrochen werden müsse.

— In Brüssel hat am 17. Januar d. J. die **jährliche Hauptversammlung der Kongo-Eisenbahngesellschaft** stattgefunden. Die Betriebsergebnisse sind namentlich im Vergleich zu den Vorjahren glänzend zu nennen. Die Betriebseinnahmen betrugen über 10 000 000 Frcs., die Betriebsausgaben nur wenig über 4 000 000 Frcs. Der Betriebsüberschuss von mehr als 6 000 000 Frcs. erlaubte die Zahlung einer Gesammtdividende von 159 Frcs. auf die gewöhnliche Aktie (deren Nennbetrag in unserer Quelle leider nicht angegeben ist). Durch diese Zahlung werden die Dividendenkupons der Betriebsjahre von 1893 an bis zum 30. Juni 1899 eingelöst. Man geht jetzt damit um, die im Becken von Momboyo-Basira vom Staat der Gesellschaft überlassenen 600 000 ha — ausser dem Streifen von 200 m zur Rechten und Linken der Bahn — zu verwerthen. Eine Reihe von Arbeiten zur Verbesserung der jetzigen Linie sind in Ausführung. Der Verwaltungsrath hat sich in der Voraussicht, dass der Verkehr dadurch noch schneller steigen wird, als dies schon ohnehin der Fall ist, zu einer Herabsetzung der (bekanntlich übermässig hohen) Tarife entschlossen. Sie betrifft insbesondere die Bestandtheile der Dampfschiffe und die Maschinen, die zur wirthschaftlichen Ausrüstung des oberen Kongo bestimmt sind, gewisse für das schwarze Personal nöthige Nahrungsmittel wie Salz, Reis, gesalzene Fische, gesalzenes Fleisch, endlich Baumaterialien.

— **Ueber die Nothwendigkeit eines beschleunigten Bahnbaues in Deutsch-Ostafrika** wird der Münch. „Allg. Ztg." aus Sansibar unterm 5. d. Mts. geschrieben: Mit der letzten Post ist hier der Wortlaut des Samoaabkommens durch die Zeitungen bekannt geworden, und es ist ja nunmehr Thatsache, dass wir mit Aufgabe unserer exterritorialen Rechte in Sansibar alle Ansprüche auf diese Insel aufgeben müssen. Freilich bestand diese Gewissheit schon seit langer Zeit, aber immerhin ist nunmehr ein endgültiges Verhältniss geschaffen. Unter diesen Umständen ist es von doppelter Wichtigkeit, dass sich unsere Küste unabhängig von Sansibar macht und selbständig wird. Es werden daher die Verhandlungen in Deutschland über den Bau der Centralbahn von Dar-es-Salaam aus hier eifrig verfolgt und es macht einen betrübenden Eindruck, wenn man liest, es sollen wieder nur 100 000 ℳ für Vorarbeiten bewilligt werden. Dies Geld, das ist hier die Ansicht, könnte man ebenso gut sparen, wenn man nicht entschlossen ist, der Linienfeststellung den Bahnbau unmittelbar folgen zu lassen; denn, würde man wirklich nur wieder eine Bahnflucht festlegen, so würde diese im hiesigen Klima alsbald derartig verwachsen, dass die Arbeit nutzlos war und man später wieder von vorn anfangen müsste. Bei der grossen Wichtigkeit der Bahn ist es daher dringend zu wünschen, dass man endlich in Deutschland energisch die Sache aufgreift und den Bahnbau beginnt. Es ist schon häufig beleuchtet worden, wie wichtig die Bahn vom politischen Standpunkt ist, wie wichtig für die Arbeiterheranziehung für die Plantagen, für Aufschliessung von Auswanderungsgebieten usw.,

aber es ist kaum schon genug betont, welche Wichtigkeit die Bahn für den Handel haben wird.

Mit erschreckender Schnelligkeit bauen die Engländer ihre Mombasabahn und in drei Jahren sind sie am Viktoria Nyanza; haben wir bis dahin die Zeit nicht ausgenutzt, so wird der Handel an unserer Küste rasch zurückgehen; denn es kann als feststehend betrachtet werden, dass der ganze Handel in unseren Nordgebieten sich an die Bahn anschliessen wird, genau wie schon jetzt der Kilimandscharohandel nach Mombasa abgelenkt ist. Wie anders wird es sein, wenn wir auch eine Bahn ins Innere haben! Wir werden nicht nur den jetzigen Handel behalten, sondern einen neuen in den Eisenbahngebieten begründen. Man braucht z. B. nur das Gebiet von Unjamwesi, das grösste Stammgebiet unserer Kolonie, herauszugreifen. Es ist höchst wahrscheinlich, dass der Handel bei der dortigen starken, bis jetzt wohl stets zu niedrig geschätzten Bevölkerung sehr entwickelungsfähig ist. Jährlich kommen bis 40 000 kräftige Wanjamwesi als Träger an die Küste, und trotzdem hört man von keinem Reisenden, dass er das Gebiet entvölkert gefunden hat; im Gegentheil, es werden überall Krieger und Landbebauer in grosser Anzahl angetroffen. Nimmt man an, dass die Trägerzahl etwa den von einem deutschen Staat im Verhältniss zu seiner Bevölkerung mobilgemachten Truppen entspricht, so würde man eine Bevölkerungszahl von etwa 2 000 000 erhalten, also weit mehr, als die bisherigen Schätzungen betragen. Da die Wanjamwesi ihrem Charakter nach arbeitsam und im Gegensatz zu den Küstennegern auf Erwerb und Arbeit bedacht sind, so würden sie sich, wenn ihre bisherige Trägerthätigkeit fortfiele, dem durch die Bahn eröffneten neuen Handel gern zuwenden und so den am Anfangspunkt der Bahn ansässigen Kaufleuten neue Absatzquellen schaffen. Wie schnell eine Bahn den Handel nach sich zieht, zeigt so recht die Mombasabahn, die jetzt schon monatlich über 1 000 £ (etwa 20 000 ℳ) an Fracht einnimmt, trotzdem sie zum grossen Theil durch ein sehr schwach bevölkertes und wenig angebautes Land führt. Vor allem müsste Werth darauf gelegt werden, möglichst schnell im Innern vorwärts zu kommen und von stattlichen Bahnhofsbauten, wie bei der Tangabahn, Abstand genommen werden, da solche nur grosse Summen verschlingen und zunächst keinen praktischen Werth haben. Darin sind uns die Engländer, praktisch wie immer, bis jetzt weit überlegen gewesen: wo wir ein kostspieliges massives Stationsgebäude errichtet haben, setzen sie eine Wellblechhütte hin. Ist die Bahn fertig, so werden sich schnell Händler längs derselben niederlassen und dadurch die Aufschliessung des Landes beschleunigen. Nothwendig aber scheint es mir dann, dass man dem Zuzug solcher Personen, insbesondere der indischen Händler, der bisherigen alleinigen Vermittler des Kleinhandels mit den Negern, keine Hindernisse in den Weg legt, wie es bei der jetzt in den Küstenplätzen eingeführten Gewerbesteuer leicht möglich sein könnte. Dass solche Rücksichten nicht ausgeschlossen sind, zeigt z. B. der Bezirk Dar-es-Salaam, wo es den Indern nicht gestattet ist, sich im Innern des Bezirks niederzulassen, weil ihr Heranziehen zur Gewerbesteuer sich im Innern nicht so durchführen lässt, wie an den Küstenplätzen.

Werden aber diese Fehler vermieden, so wird der rasche Bau einer Centralbahn ein Segen für Deutsch-Ostafrika sein, dem Handel einen ungeahnten Aufschwung verleihen und voraussichtlich unsere Kolonie in handelspolitischer Hinsicht unabhängig machen.

— **Im Eisenbahnwesen der Vereinigten Staaten Nordamerikas** haben sich, wie dem „Hamb. Corresp." unterm 30. Januar d. J. aus Newyork geschrieben wird, in der jüngsten Zeit Veränderungen vollzogen, die fast als Umwälzungen bezeichnet werden können. Nachdem die grossen Systeme theils durch Ankauf, theils durch Pachtverträge alle kleineren Bahnlinien an sich gebracht hatten, gingen sie dazu über, sich unter einander zu verständigen. In dem ganzen Gebiete zwischen der atlantischen Küste und Chicago herrschen jetzt in völligem Einvernehmen nur noch die Vanderbilt's und die Pennsylvania Railroad Company, und ein Rothschild'sches Syndikat steht im Begriffe, alle diejenigen westlichen Bahnen anzukaufen, die nicht die Fortsetzung der beiden genannten Systeme bilden. Natürlich werden dem Publikum als Folge dieser Verschmelzungen und Verständigungen grosse Versprechungen gemacht: Ermässigung der Personentarife und der Frachtraten, Betriebsverbesserungen, Erhöhung der Sicherheit und Bequemlichkeit und noch viele andere Dinge. Schliesslich heisst es sogar, dass die Eisenbahnen fortan nicht mehr im Interesse von Börsenspekulationen, sondern allein zum Nutzen ihrer rechtmässigen Eigenthümer, der Aktionäre, verwaltet werden sollen.

Wie nun die bereits beschlossene Abschaffung aller Fahrkartenagenten zeigt, wären thatsächlich grosse Ersparnisse zu machen, die dem Publikum zu gute kommen könnten; trotzdem trauen namentlich die Geschäftsleute den lockenden Verheissungen nicht, was man ihnen im Grunde nicht übelnehmen kann. Es sind starke Abordnungen in Washington eingetroffen, die den Kongress bewegen sollen, dass er der sogenannten „zwischenstaatlichen Verkehrskommission" grössere Vollmachten verleihe. Vor allen Dingen soll sie das Recht erhalten, genaue Auskunft über die Geschäftsgebarungen der Eisenbahnen zu verlangen, ihnen billige Frachtraten vorzuschreiben und darauf zu sehen, dass keine „ungerechten Unterschiede" mehr gemacht werden. Die Kommission, die von Haus aus wenig Macht besass und durch Entscheidungen der Bundesgerichte vollends ohnmächtig geworden war, soll also mit ganz neuen Befugnissen ausgerüstet und die Eisenbahnen sollen nicht mehr blos dem Namen nach, sondern thatsächlich unter strenge Bundesaufsicht gestellt werden.

Dass das unter den obwaltenden Umständen durchaus nothwendig ist, wird nur noch von wenigen bestritten; denn so lange es einen freien Mitbewerb zwischen den Verkehrsgesellschaften gab, war das Publikum wenigstens einigermaassen gegen Ausbeutungen geschützt. Höchstens konnte es über die Bevorzugung klagen, die einzelnen Gegenden und Frachtkunden gewährt wurden, und gegen diese allein richtete sich das Gesetz, durch das die zwischenstaatliche Verkehrskommission geschaffen wurde. Da dieses Gesetz aber seinen Zweck nicht erfüllt und da ausserdem der freie Mitbewerb im Eisenbahnwesen so gut wie vollständig aufgehört hat, ist das Publikum wenigen grossen Bahnmagnaten wehrlos preisgegeben. Alle Lebensmittel und Verbrauchsgegenstände können willkürlich vertheuert, dem Binnen- wie dem Aussenhandel können Tribute auferlegt werden. Um einer so gefährlichen Abhängigkeit zu entgehen, wird schon jetzt hier und da der Vorschlag laut, das ganze Verkehrsgeschäft sollte dem Bunde übertragen werden. Da aber die Uebertragung einer so grossen Macht an den Bund der demokratischen Staatseinrichtung verhängnissvoll werden könnte, wird von anderer Seite vorgeschlagen, die Bahnen sollten im Privatbesitz verbleiben, jedoch unter eine wirksame Aufsicht der Regierung gestellt werden. Auch dieser Vorschlag wurde noch vor wenigen Jahren als zu radikal angesehen und besonders von den Bahngesellschaften selbst heftig bekämpft. Es wurde behauptet, es verstosse gegen den Geist der amerikanischen Einrichtungen, die Regierung in Privatgeschäfte hineinreden zu lassen. Wenn aber nur noch drei Syndikate über sämmtliche Verkehrsadern des Landes verfügen, lässt sich die Berufung auf den Satz, dass eine demokratische Regierung möglichst wenig regieren müsse, nicht mehr aufrecht erhalten.

Allgemeines.

— Einer Mittheilung des „Scientific American" zufolge verwenden die kanadischen Bahnen mit bestem Erfolge einen nach einem eigenen Verfahren zubereiteten **Torf zur Lokomotivfeuerung**. In Kanada, und zwar in der Grafschaft Perth bei Stratford, liegt ein Torfmoor von über 16 000 ha Ausdehnung und 0,3 bis 6 m Mächtigkeit; der aus diesem gewonnene Torf wird nun an der Luft getrocknet, zerkleinert und in Stahlrohren zu 72 mm langen, 51 mm dicken Cylindern zusammengepresst. Diese sollen beinahe die Leichtigkeit von Anthracitkohlen erhalten, ein Kubikmeter derselben soll 1 315 kg wiegen. Die Masse soll ohne jede Schlacken-, Russ- und Rauchbildung mit heller Flamme und grosser Wärmeentwickelung verbrennen, indem 100 kg Presstorf denselben Heizwerth besitzen wie 95 kg Steinkohle. Es soll Aussicht vorhanden sein, die Tonne Torf zu dem Preise von 2,55 ℳ herstellen zu können.

Es wäre auch für Deutschland von hohem Interesse, wenn es gelänge, den Inhalt unserer immer noch grosse Flächen bedeckenden Torfmoore für die Lokomotivheizung verwerthbar zu machen. Nach dem jetzigen Stande der Technik ist dies leider noch nicht möglich. Zwar sind bis vor etwa zehn Jahren auf den grossherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen einige Lokomotiven mit dem dort sehr billigen Torf — die Bahnverwaltung bezahlt u. W. den Centner mit 30 ₰ — geheizt worden, dies hat aber mit den sich steigernden Anforderungen an die Zugkraft der Lokomotiven wegen der geringen Heizkraft des Torfes längst aufgegeben werden müssen. Der Torf wird dort nur noch zum Anheizen der Maschinen in grösserem Umfang verwendet. Eine vor einigen Jahren in Oldenburg mit grossen Mitteln und nach den neuesten Fortschritten angelegte Fabrik für Torfverwerthung stellte zwar einen für Zimmerheizung und andere Zwecke sehr brauchbaren Koks her, musste aber nach kaum zweijährigem Bestehen den Betrieb wieder einstellen, weil die Betriebskosten, trotz trefflichen Absatzes, nicht gedeckt wurden.

— **Eisenlieferungen aus dem schwedischen Lappland nach Deutschland.** Nach einer Mittheilung der „Nat.-Ztg." ist von den Besitzern der im schwedischen Lappland belegenen

grossartigen Erzbergwerke der Aktiengesellschaft Gellivare Eisenerzfeld, Luossavaara-Kirunavaara Aktiengesellschaft und der Aktiengesellschaft Vereinigter Gruheninteressenten mit mehreren deutschen Hochofenbesitzern ein Vertrag abgeschlossen wegen Eisenerzlieferungen während einer längeren Reihe von Jahren. Das Geschäft ist durch die Stockholmer Diskontobank und die Norddeutsche Bank in Hamburg vermittelt, die auch die Garantie für die Erfüllung der von den Käufern den schwedischen Lieferern gegenüber übernommenen Verpflichtungen leistet. Das Eisenerz soll sowohl über Lulea, wie später nach Eröffnung der im Bau befindlichen Ofotenbahn (diese Bahn soll Anfang 1903 fertig sein) über Ofoten in Norwegen ausgeführt werden. Da der Ofotenfjord immer eisfrei ist, so wird dann die Eisenerzlieferung für die rheinisch-westfälischen Hochöfen über holländische Häfen oder Emden das ganze Jahr hindurch regelmässig erfolgen können. Bezüglich der Erzlieferungen haben die Verkäufer sich vorbehalten, dass von der Lieferung diejenigen Erzsorten ausgenommen sein sollen, die in Schweden für den inländischen Verbrauch Absatz erlangen können, sowie auch solche Erze, welche die deutschen Hochöfen nicht verwenden können; diese Erze können dann nach anderen Ländern ausgeführt werden. Die deutschen Hochofenwerke haben sich dagegen auf viele Jahre die meisten schwedischen phosphorreichen Eisenerze gesichert, deren Verwendung in Deutschland in letzter Zeit so bedeutend gestiegen ist. Infolge des Abschlusses hat die Aktiengesellschaft Luossavaara-Kirunavaara in einer vor wenigen Tagen abgehaltenen Generalversammlung beschlossen, ihr Aktienkapital von 3 Mill. Kronen auf 6 Mill. Kronen zu erhöhen; es sollen solche Vorbereitungen in ihren Tagbauten getroffen werden, dass von 1903 an Eisenerz in grösstem Umfange geliefert werden kann.

Wir fügen hinzu, dass es hoffentlich gelingen wird, diese zweifellos sehr bedeutenden Erztransporte den deutschen Häfen zu gewinnen und sie mit Hülfe des Dortmund-Emskanals dem Hochofenbezirk zuzuführen.

— Auf der kürzlich in Gent (Belgien) stattgefundenen Ausstellung wurde aus feuerfestem Beton (System Hennebique, Brüssel) ein Pavillon, bei welchem Eingangsthür und sämmtliche Fenster mit Drahtglas aus den Fabriken der Aktiengesellschaft für Glasindustrie in Neusattl bei Ellbogen (Böhmen) ausgestattet waren, zu dem Zwecke errichtet, um gegen Schluss der Ausstellung Feuerproben anzustellen, bei denen das **Drahtglas** hinsichtlich seiner **Feuersicherheit glänzende Ergebnisse** lieferte.

Unter Drahtglas versteht man, wie bekannt, Glas, in dessen Innern vermittelst eines besonderen Fabrikationsverfahrens ein Drahtgewebe eingeschlossen ist, welches das Glas selbst dann noch, wenn die Glasscheiben zerbrochen sind, so fest zusammenhält, dass Glasstücke sich nicht loslösen können.

Aus dem Berichte des Feuerwehrkommandanten der Stadt Gent geht nun hervor, dass die intensive Hitze von 1100 bis 1200 ° C., welche im Innern des mit dem Drahtglas versehenen Pavillons durch das Verbrennen eines reichlich mit Petroleum getränkten Scheiterhaufens erzeugt wurde, während der zweistündigen Dauer der Versuche auf das Drahtglas keine andere zerstörende Wirkung auszuüben vermochte, als dass dasselbe — wie ganz natürlich — Risse bekam. Aber es zeigte sich hierbei die erstaunliche Erscheinung, dass trotz dieser Risse die Drahtglasscheiben gegen Feuer und Wasser vollständig dicht blieben, weil die Glastheile durch das innere Drahtgewebe so fest zusammengehalten wurden, dass sich merkwürdigerweise auch nicht der kleinste Splitter Glas loslöste. — Vor der einen Feuerprobe wurde auch mit einer 15 mm starken Drahtglasplatte, 197 cm lang und 88 cm breit, eine Belastungsprobe von 2000 kg auf den Quadratmeter vorgenommen, ohne dass das Drahtglas nachgab. Die grossartige Widerstandsfähigkeit des Drahtglases gegen Feuer und Belastung erregte die höchste Bewunderung der bei den Proben Anwesenden.

In Anerkennung der vorzüglichen Eigenschaften des Drahtglases wurde dasselbe mit der von der „Fédération des Sapeurs Pompiers Belges" gestifteten einzigen Madaille ausgezeichnet.

Dieses Drahtglas wird in der Stärke von 4 mm bis 35 mm angefertigt und findet in 4 mm bis 10 mm Stärke für **Fenster** in Fabriken, **Lokomotivschuppen**, Lagerhäusern, ferner für **Oberlichte** von **Bahnhofshallen**, Arbeitssälen, Lichthöfen, Veranden, Passagen usw. und in 15 mm bis 35 mm Stärke für Fussböden und ähnliche Zwecke Verwendung.

— **Sturz dreier Geldbeutel aus einem Bahnpostwagen.** Ein eigenthümliches Vorkommniss ereignete sich auf der Eisenbahnstrecke München-Dachau. Während der Fahrt des Schnellzuges öffnete sich plötzlich auf bisher unaufgeklärte Weise eine Thür des Bahnpostwagens, in deren Nähe Geldbeutel mit einem Gesammtinhalte von etwa 30 000 ℳ lagen. Durch die Erschütterung des plötzlichen Oeffnens fielen die Geldbeutel aus dem Wagen hinaus. Da ihr Verschwinden sofort bemerkt worden war, wurden auf der nächsten Haltestation (Pfaffenhofen) die rückwärtigen Stationen und Bahnwärter von dem Verluste telegraphisch benachrichtigt. Die infolge dessen angestellten Nachforschungen waren dem „Hamb. Corresp." zufolge auch von Erfolg gekrönt; denn unweit der Station Allach fand man zwei der Geldbeutel, während der dritte nach Verlauf einer Stunde ebenfalls auf der Strecke liegend gefunden wurde. Der Finder des letztgenannten Geldbeutels, der den Betrag von 10 000 ℳ enthielt, war ein Privatmann, dem nunmehr eine entsprechende Belohnung zugesprochen werden dürfte.

— **Verurtheilung einer Diebesbande von der Orléansbahn.** Das Pariser Zuchtpolizeigericht hatte sich am Dienstag mit den Missethaten einer grossen, aus der Familie und den Freunden des Zugführers der Orléansbahngesellschaft Louis Benoist bestehenden Diebesbande zu befassen. Seit langer Zeit waren bedeutende Güterdiebstähle von der Gesellschaft festgestellt worden, ohne dass man dem oder den Verbrechern auf die Spur zu kommen vermochte. Ende Juni 1899 entdeckte man längs der Bahnstrecke zwischen Savigny und Juvisy-sur-Orge Zuckergebäck verstreut und konnte dieser Spur bis zu einem nahen Walde folgen. Am nächsten Tage fehlte auf dem Orléansbahnhofe bei der Durchsicht der eingegangenen Güter eine bedeutende Zuckerbäckereisendung. Es wurden daher sehr vorsichtige und geheime Untersuchungen an der Strecke von Savigny nach Juvisy-sur-Orge vorgenommen, die zu der Entdeckung führten, dass die Schienen an einer Stelle etwa 100 m weit dick mit — Schweineschmalz beschmiert waren. Dies konnte natürlich keinen anderen Zweck haben, als hier die Lokomotive zu langsamerem Fahren zu zwingen, damit während dieser Verringerung der Geschwindigkeit die Güterdiebstähle ausgeführt werden konnten. Man liess nach dieser Feststellung eine grössere Anzahl von Polizisten sich hinter Brücken, Bäumen und in anstossenden Gehöften verstecken und harrte der Dinge, die da kommen würden. Man sah da plötzlich eine ganze Familie des Weges kommen, 5 junge Männer, 3 jüngere und eine alte Frau, mehrere Kinder, die sich an der mit Schmalz beschmierten Strecke aufstellten. Bald pustete ein Güterzug mühselig auf den so schlecht fahrbar gemachten Gleisen daher und man sah den Zugführer Louis Benoist Packete aller Art seinen Verwandten und Freunden, die sich ganz dicht an den Zug wegen des langsamen Fahrens desselben heranzudrängen vermochten, hastig zuwerfen. Das erste derselben war eine Aschenurne! — Die ganze Bande wurde darauf dingfest gemacht und die bei den Mitgliedern derselben vorgenommenen Haussuchungen förderten bedeutende Waarenlager zu Tage. — Louis Benoist wurde zu vier Jahren, die fünf männlichen Mitglieder der Bande zu je zwei Jahren und die Frauen zu einem Jahre Gefängniss — für letztere mit Zubilligung des Strafaufschubsgesetzes — verurtheilt.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Auf den für den Thierverkehr eingerichteten Stationen Büden, Drübeck, Messdorf, Nachterstedt, Neinstedt, Soltendieck, Vogelsdorf, Wildemann, Woltersdorf b. Magdeburg, Zeddenick, Zeppernick und Ziepel sind feste Rampen nicht vorhanden. Die daselbst befindlichen fahrbaren Viehrampen reichen zur Be- und Entladung von mehrbödigen Wagen nicht aus. Vom 1. April d. J. wird daher die Abfertigung von lebenden Thieren in mehrbödigen Wagen von und nach den genannten Stationen ausgeschlossen.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 215 vom 9. Februar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, betreffend Entwürfe gemeinsamer Abfertigungsvorschriften für den Güterverkehr und eines neuen Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 14. Februar d. J.).

Nr. 259 vom 9. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Aenderung der Bestimmungen im Abschnitt IV des Fahrgelderstattungsübereinkommens (abgesandt am 14. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Direkter Güterverkehr mit den königl. bayerischen Staatseisenbahnen.

Die nachbenannten Stationen führen künftighin folgende Bezeichnungen:
„Doos" die Bezeichnung „Nürnberg-Doos",
„Dutzendteich" die Bezeichnung „Nürnberg-Dutzendteich",
„Mögeldorf" die Bezeichnung „Nürnberg-Mögeldorf" und
„Schweinau" die Bezeichnung „Nürnberg-Schweinau".

München, den 10. Februar 1900. (414)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen.

Wegen Dammrutschungen infolge Hochwassers ist der Verkehr in den nachbezeichneten Strecken und zu den angegebenen Zeiten eingestellt gewesen:

1. auf der Strecke Bodenwoehr-Neunburg v. W. vom 26. Januar bis 1. Februar 1900,
2. auf der Strecke Strullendorf-Steppach - Pommersfelden vom 24. bis 31. Januar 1900.

München, den 11. Februar 1900. (415)

3. Güterverkehr.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 15. d. Mts. wird die Station Tauberbischofsheim in den Ausnahmetarif 23 (Steine des Sp.-T. III) des Main-Neckarbahn-badischen Gütertarifes einbezogen.

Karlsruhe, den 12. Februar 1900. (416)
Gr. Generaldirektion.

Grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar l. J. ab werden für die Beförderung von Getreide etc. von Bopfingen und Ellwangen nach Basel und Schaffhausen ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Karlsruhe, den 10. Februar 1900. (417)
Generaldirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Für den Güterverkehr zwischen den Stationen Asch, Franzensbad und Haslau der k. bayer. Staatsbahnen, sowie Asch Stadt und Rossbach der Lokalbahn Asch-Rossbach einerseits und Klosterneuburg, Nussdorf, Penzing und den Wiener Bahnhöfen anderseits gelangen an Stelle der bisherigen neue Frachtsätze mit Gültigkeit vom 1. April zur Einführung.

München, den 11. Februar 1900. (418)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarife für Getreide etc. mit Böhmen, Mähren und Galizien; Theil III, Heft 3 u. 5.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1900 treten die sämmtlichen in den obenbezeichneten Tarifheften für die Station Meiningen enthaltenen Frachtsätze ausser Kraft.

München, den 10. Februar 1900. (419)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen

Deutsch-italienischer Güterverkehr, Tarif Theil II, Abth. A, vom 1. Februar 1898.

Für Holzspähne zu Flechtarbeiten bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief ab Bodenbach (S. St. B.) und Tetschen (S St. B.) nach Italien über den Brenner kommt mit Gültigkeit vom 1. März l. J. der Schnittsatz Bodenbach (S. St. B.)/Tetschen (S. St. B.) - Peri tr. von 3,37 Franken für 100 kg (Ausnahmetarif Nr. 3 i) zur Einführung.

München, den 13. Februar 1900. (420)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-südwestdeutscher Thierverkehr.

Am 20. Februar 1900 wird die Station Bensheim des Direktionsbezirks Mainz in den obenbezeichneten Thierverkehr einbezogen. Auskunft über die Frachtsätze geben die betheiligten Stationen.

Ferner wird mit Gültigkeit vom 1. April 1900 auf Seite 24 des Nachtrags VI zum Thiertarif der Schnittfrachtsatz für Kleinvieh in mehrbödigen Wagen bei den Stationen Leipzig I (Bayer. Bhf.), Leipzig I (Vieh- und Schlachthof) und Leipzig II (Dresd. Bhf.) unter Schnittpunkt G von 9,44 in 9,45 ℳ abgeändert.

Dresden, den 14. Februar 1900. (421)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-bayerischer Güterverkehr.

Die Bestimmungen des Nachtrags IV zum deutsch-niederländischen Tarifheft Nr. 3, gültig vom 15. Februar 1900, haben, soweit sie den Verkehr mit Eger, Franzensbad und Hof betreffen, auch für die gleichnamigen Stationen der bayerischen Staatseisenbahnen im niederländisch-bayerischen Verkehr Gültigkeit.

München, den 13. Februar 1900. (422)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Mlawaer Grenzverkehr.
Thorner Transitverkehr (nach Polen).
Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr, Tarifheft 1.
Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Tarifheft 1.

Am 17. Februar a/1. März n. Stils 1900 treten neue Anwendungsbedingungen für die oben bezeichneten Grenztarife in Kraft, durch welche Verkehrs-Erleichterungen herbeigeführt werden.

Näheres ist bei den betheiligten Verwaltungen zu erfahren.

Bromberg, den 10. Februar 1900. (423)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - dänischer Verbandsgüterverkehr über Kiel - Korsör und Warnemünde-Gjedser (bisher deutsch-skandinavischer Verbandsgüterverkehr).

Am 1. März d. J. gelangt unter gleich-

zeitiger Abänderung der bisherigen Bezeichnung ein neuer Verbandsgütertarif, Heft 2, zur Einführung, wodurch der Gütertarif, Heft 2, für den deutsch-skandinavischen Verband vom 1. November 1888, sowie die Nachträge I bis VII, ferner die direkten Frachtsätze der Station Hagenow aufgehoben werden.

Neben weitgehenden Ermässigungen enthält der neue Tarif im Verkehre zwischen Kopenhagen F. H und N. einerseits und einzelnen deutschen Stationen andererseits Frachterhöhungen im Betrage von 1 bis 13 ₰ für 100 kg, welch' letztere indessen erst am 1. April d. J. in Kraft treten.

Bis zum Erscheinen des Tarifs ist das Nähere bei dem Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Altona, den 13. Februar 1900. (424)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-österreichischer Verband. Theil II Heft 1 vom 1. März 1899 und Theil II, Heft 2 vom 1. Januar 1896.

Mit sofortiger Gültigkeit bis Ende Februar 1900 gelangen für Braunkohlenbriketts bei 10 t Ladungen in den oben genannten Tarifheften die direkten Frachtsätze des Spezialtarifs III zur Anwendung.

Breslau, den 13. Februar 1900. (425)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr.

Mit dem 1. März d. J. treten für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Steinkohlenkoks von den Versandstellen des Waldenburger und Neuroder Grubenbezirks nach Station Freiwaldau der Nebenbahn Rauscha-Freiwaldau anderweite, zum Theil ermässigte Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe derselben geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 9. Februar 1900. (426)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Nassau-bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Nürnberg-Dutzendteich in den Ausnahmetarif Nr. 17 für Blei in Blöcken, Stangen und Mulden einbezogen. Die Frachtsätze für 100 kg betragen:

von Braubach nach Nürnberg-Dutzendteich . . . . 1,63 ℳ,
„ Lindenbach nach Nürnberg-Dutzendteich . . . 1,59 „

München, den 10. Februar 1900. (427)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch - österreichisch-ungarischer Verband. Verkehr mit Oesterreich. Theil II, Heft 1 und 2.

Mit sofortiger Gültigkeit bis Ende Februar 1900 gelangen für Braunkohlenbriketts in Wagenladungen zu 10 000 kg die Verbandssätze des Spezialtarifs III zur Anwendung.

Breslau, den 13. Februar 1900. (428)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Theil II, Heft C (Gemeinschaftliches Heft).

Mit Gültigkeit vom 1. März 1900 werden die Stationen Netolitz Stadt der k. k. österr. Staatsbahnen und Oberlenningen der kgl. württembergischen Staatsbahnen in das Gemeinschaftliche Heft C vom 1. Januar 1894 aufgenommen.

Seite 84/85 des Gemeinschaftlichen Heftes C, Schnitttafel A des Kilometerzeigers, ist zwischen den Stationen Nepomuk und Neu-Cerekve die Station Netolitz Stadt mit den um 14 km erhöhten Entfernungen für Nakri-Netolitz nachzutragen.

Seite 170 des Gemeinschaftlichen Heftes C, Schnitttafel B des Kilometerzeigers, ist nachzutragen:

Gruppe Nr.	Vom Schnittpunkt bis	Schnittpunkt Nr. I	II	III	IV	V	VI	VII
		Kilometer						
10	Oberlenningen*)	—	389	398	440	—	367	—

Auf der gleichen Seite ist bei Münsingen und auf Seite 169 bei Kleinengstingen jeweils ein Stern (*) und am Fusse dieser beiden Seiten folgende Anmerkung anzubringen:

„*) Bei Berechnung der Lieferfrist sind die Entfernungen um je 5 km zu kürzen."

München, den 10. Februar 1900. (429)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Russisch-ostpreussischer Verkehr über Grajewo.

Ausnahmetarif 7 für Getreide.

Soweit durch das unterm 4. Februar 1900 in dieser Zeitung veröffentlichte Berichtigungsblatt zu dem vom 1. Januar 1900 n. St. gültigen Ausnahmetarif 7 für Getreide Erhöhungen herbeigeführt werden, gelten diese erst vom 21. März 1900 neuen Stils. (430H&V)

Direktion der ostpr. Südbahn.

Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. kommt zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 11 zur Einführung. Derselbe enthält u. a. Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife, insbesondere Einschränkungen des Versandgebietes der Eisen - Ausnahmetarife 9S, E, E1 und E2, sowie Aufhebung der Bestimmungen und Frachtsätze für die Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Die eintretenden Frachterhöhungen haben erst vom 15. April d. J. ab Wirksamkeit.

Hannover, den 13. Februar 1900. (431)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar cr. tritt ein neuer Gütertarif für den diesseitigen Binnenverkehr in Kraft. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden. Druckstücke des Tarifs sind bei unseren Güterabfertigungsstellen, sowie bei unserem Tarifbüreau käuflich zu haben.

Danzig, den 13. Februar 1900. (432)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Niederländisch-deutsche Eisenbahnverbände.

Am 1. März d. J. tritt ein neuer Verbandsgütertarif Theil I Abtheilung B in Kraft, enthaltend Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation und ein alphabetisches Verzeichniss hierzu. Durch den Tarif wird der Verbandsgütertarif Theil I Abtheilung B vom 1. Mai 1899 aufgehoben.

Abdrücke des Tarifs sind durch die Güterabfertigungsstellen zu beziehen, welche auch nähere Auskunft ertheilen.

Elberfeld, den 10. Februar 1900. (433)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Wien bezw. Zellerndorf.

Mit Gültigkeit vom 16. Februar d. J. bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember d. J., werden in vorbezeichnetem Verkehre nach Wien Aspangbahnhof transito direkte Frachtsätze eingeführt, welche den für Wien Aspangbahnhof loco bestehenden Frachtsätzen, gekürzt um 80 Heller für 1 000 kg, entsprechen.

Die hiernach abzufertigenden Sendungen müssen an eine Dienststelle der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang adressirt sein und von derselben zu Regiezwecken der eigenen Bahn oder der von ihr betriebenen Schneebergbahn bezogen werden.

Kattowitz, den 14. Februar 1900. (434)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Vom 1. März d. J. ab treten für den Verkehr zwischen der Station Freiwaldau der Nebenbahn Rauscha-Freiwaldau einerseits und den Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen, sowie den Stationen Friedland i/Böhmen, Raspenau-Liebwerda und Reichenberg sächsische Staatsbahnen und süd-norddeutsche Verbindungsbahn andererseits Ermässigungen ein, über deren Höhe die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Breslau, den 14. Februar 1900. (435)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1895.

Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. gelangen für die Beförderung von Malzkeimen sowie Trebern bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief zwischen Frigyesfalva und Nagy-Kanizsa einerseits, Memmingen andererseits direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 14. Februar 1900. (436)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Eisenbahnverband, Theil IV, Heft 3 vom 1. Juni 1894.

(Böhmisch - bayerischer Holzverkehr.)

Mit Wirksamkeit vom 1. März l. J. wurden die Stationen Böhmisch-Kubitzen-Vollmann, Kauth, Neuern und Putzeried in den obenbezeichneten Tarif aufgenommen.

München, den 14. Februar 1900. (437)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar d. J. ab wird die Station Lichtenberg-Friedrichsfelde des Direktionsbezirks Berlin in den Ausnahmetarif 13 für Blei in Blöcken, Stangen oder Mulden für den Versand nach sämmtlichen Stationen der preussischen und hessischen Staatseisenbahnen, den Stationen der oldenburgischen Staatseisenbahnen, sowie der Lübeck-Büchener Eisenbahn und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn aufgenommen.

Berlin, den 13. Februar 1900. (438)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.

Tarif, Theil IV, Heft 1 vom 1. Januar 1894.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar l. J. gelangen für die Beförderung von Holz ab Schwarzach-St. Veit, Sulzau und Zell a/See nach Bernau direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 14. Februar 1900. (439)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Magdeburg-Halle-sächsischer Verbandsgüterverkehr.

Am 17. Februar d. J. wird die Station Ottleben der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn in den vorbezeichneten Verbands-Güterverkehr einbezogen. Der Frachtberechnung für Ottleben werden bis auf weiteres die um 16 km erhöhten Entfernungen der Station Oschersleben des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg zu Grunde gelegt.

Dresden, den 15. Februar 1900. (440)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Die unterm 30. Januar d. J. veröffentlichten neuen Tarifhefte 1 und 2 enthalten neben Frachtermässigungen auch Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen, deren Inkrafttreten mit dem Einführungstermin der Tarifhefte, dem 1. April d. J., zusammenfällt.

Breslau, den 15. Februar 1900. (441)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Kohlenausnahmetarif Theil V, Heft 3 vom 1. Februar 1898.)

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1900 wird die Station Maria-Ratschitz der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft in den Tarif wie folgt einbezogen:

1. In die Schnitttariftabelle, Abtheilung A (Seite 7 des Tarifs) mit einem Theilfrachtsatz von je 44,2 ℳ für 10 000 kg bis zu den beiden Schnittpunkten Nr. 1 und 2 und
2. in den Kilometerzeiger, Schnitttafel A (Seite 32 des Tarifs) mit einer Entfernung von 140 km ab Schnittpunkt Nr. 1 und von 141 km ab Schnittpunkt Nr. 2.

München, den 12. Februar 1900. (441 a)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Mit Gültigkeit vom 13. Februar d. J. bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Dezember d. J., werden nach den Haltestellen Bernhardsthal (Ausweiche), Czechowitz und Rothenseehof direkte Frachtsätze eingeführt, welche den Frachtsätzen von Hohenau bei Bernhardsthal (Ausweiche), von Bielitz bei Czechowitz und von Laa (K. F. N. B.) bei Rothenseehof entsprechen.

Für die neu einbezogenen Haltestellen gelten die unter Nr. 5 und 9 der „allgemeinen Bestimmungen" im Haupttarife S. 5 und 6 aufgeführten Bedingungen.

Kattowitz, den 12. Februar 1900. (441b)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-österreichischer Grenzverkehr.

Für den Güterverkehr zwischen Bodenbach und Tetschen einerseits und Grossschönau, Grottau, Herrnhut, Kratzau, Löbau, Machendorf, Neugersdorf, Reichenberg, Weisskirchen und Zittau andererseits werden am 17. Februar d. J. neue Frachtsätze eingeführt, die bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, erlangen sie erst am 1. April 1900 Gültigkeit.

Dresden, am 14. Februar 1900. (441c)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Tarifheft 3.

Am 1. März 1900 tritt bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Kupfervitriol und Kristallazurin mit der Bestimmung zur Bekämpfung der Peronospora viticola und Peronospora infestans bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief von Halsbrücke nach Bozen-Gries, Brixen und Trient (Trento) in Kraft.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs, die nach Bozen-Gries 274, nach Brixen 264, nach Trient (Trento) 287 ₰ für 100 kg betragen, finden nur im Rückvergütungswege Anwendung. Die näheren Bestimmungen sind aus dem Ausnahmetarife zu ersehen, der bei den betheiligten Stationen und bei unserem Verkehrsbüreau hier, Wienerstr. 4, zu erlangen ist.

Dresden, am 13. Februar 1900. (442)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.

Frachtsätze für Getreide etc. nach Hamburg seewärts.

Die im Elbeumschlagstarife für Ungarn vom 1. August 1899 auf Seite 154 bis 164 enthaltenen, für Getreide, Mahlprodukte etc. für Sendungen nach den Niederlanden, Belgien oder Frankreich im Rückvergütungswege geltenden Frachtsätze finden auch auf Sendungen mit der Bestimmung für Hamburg trs. oder Harburg trs. seewärts Anwendung, wenn den im Elbeumschlagstarife für Ungarn vom 1. August 1899 auf Seite 148 enthaltenen Kontrolbestimmungen entsprochen und durch Seeconnossemente nachgewiesen wird, dass die Sendungen ab Hamburg oder Harburg seewärts verschifft worden sind.

Wien, am 10. Februar 1900. (443)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich.

Ausgabe des Nachtrages IV zu dem vom 1. August 1898 gültigen Tarifheft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1900 und, insoweit Erhöhungen platzgreifen, vom 1. April 1900 tritt der Nachtrag IV zum Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 1 in Kraft. Derselbe enthält ausser Aenderungen bezw. Berichtigungen und Ergänzungen zu den Tarifnachträgen II und III eine Ergänzung der „Besonderen Bestimmungen" zum Tarif-Theil I, Abtheilung B, eine Aenderung der „Vorbemerkungen zu den Tariftabellen", die Aufnahme der Hafenstation „Harburg U. E." in den Tarif, die Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 10 C (Graphiterde etc.) neue, bezw. geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 30 (Kaolin), einen nur zur Einfuhr in das österr.-ungar. Zollgebiet gültigen Ausnahmetarif für Düngemittel etc. (Nr. 49 B) und endlich eine Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages werden bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich sein.

Wien, am 10. Februar 1900. (444)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines gemeinschaftlichen Heftes, enthaltend Kilometerzeiger und Lieferfristtabellen.

Mit 1. März 1900 tritt ein gemeinschaftliches Heft für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der k. k. priv. böhmischen Nordbahngesellschaft, der ausschl. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. österr. Nordwestbahn und der k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn (sowie der mitverwalteten Lokalbahnen), der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, der k. k. priv. Südbahngesellschaft (österreichische und ungarische Linien) einschliesslich der Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn, der königl. ungarischen Staatsbahnen (einschliesslich der k. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn), der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn einerseits und Stationen der französischen Ostbahnen andererseits in Kraft, welches die Kilometerentfernungen und Lieferfristtabellen für alle Gütertarife und einzelne Frachtsätze des vorbezeichneten Verkehrsgebietes enthält.

Exemplare dieses gemeinschaftlichen Heftes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 1 Krone = 1 Franc für das Stück erhältlich.

Hierdurch werden die in den nachbenannten Tarifen enthaltenen Kilometerentfernungen und Lieferfristtabellen, sowie gegebenen Falls die Angaben der Frachtzuschläge für die Deklaration des Interesses an der Lieferung aufgehoben, und zwar:

1. Theil II a, Heft 1 und 2, vom 1. Juni bezw. 15. November 1890;
2. Theil II b vom 1. Juni 1890;
3. Theil III, Heft 1 und 2, vom 1. März 1899;
4. Theil IV, Heft 1 und 2, vom 1. Juni bezw. 1. Juli 1894;
5. Theil V vom 1. Februar 1890;
6. Ausnahmetarif für die Beförderung von Pferden (Verkehr mit Oesterreich) vom 1. Oktober 1898;
7. Ausnahmetarif für die Beförderung von Pferden (Verkehr mit Ungarn) vom 1. Oktober 1898;
8. Ausnahmetarif für die Beförderung von Schafen und Borstenvieh (Verkehr mit Oesterreich) vom 1. Mai 1893;
9. Ausnahmetarif für die Beförderung von Schafen und Borstenvieh (Verkehr mit Ungarn) vom 1. Mai 1893;
10. Ausnahmetarif für die Beförderung von Bier in Fässern vom 1. April 1894;
11. Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern etc. (Verkehr mit Oesterreich) vom 1. Oktober 1893;
12. Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern etc. (Verkehr mit Ungarn) vom 1. Oktober 1893;
13. Ausnahmetarif für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen vom 1. Dezember 1899;
14. Ausnahmetarif für die Beförderung von Dégras de peaux (Gerbefett) vom 1. Dezember 1893;
15. Ausnahmetarif für die Beförderung von lebendem Wild vom 1. Dezember 1899;
16. Ausnahmetarif für die Beförderung von todtem Wild vom 1. September 1893;
17. Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen (Verkehr mit Ungarn) vom 1. März 1894;
18. Ausnahmetarif für die Beförderung von frischen Gänselebern mit Schnellzügen (Verkehr mit Ungarn) vom 1. März 1900.

Wien, am 14. Februar 1900. (445)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr (Verkehr mit Ungarn).

Einführung des Nachtrages I (2. Auflage) zum Ausnahme-Tarife vom 1. August 1896 für Getreidesendungen etc. von ungarischen Stationen nach Genf transit.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1900 tritt zu dem in der Ueberschrift bezeichneten Tarife der Nachtrag I (2. Auflage) in Wirksamkeit. Dieser Nachtrag enthält verschiedene Ergänzungen und Berichtigungen.

Exemplare desselben sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 10 Heller für das Stück zu beziehen.

Wien, am 13. Februar 1900. (446)

K. k. österreichische Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Einführung von Nachträgen zum Lokalgütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3, giltig vom 1. Januar 1900.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1900, hinsichtlich der Abänderung über die Frachtberechnung für Holz zu Grubenzwecken vom 15. März 1900 und hinsichtlich der Einführung der Beistellungsgebühr für eingerichtete Schüttwagen oder für als Thürverschluss dienende Vorsatzbretter, sowie hinsichtlich der Frachtberechnung für Cement vom 1. April 1900, gelangt zum Lokalgütertarife Theil II, Heft 1, 2 und 3 je ein Nachtrag I zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten:

Aenderungen bezw. Ergänzungen und Berichtigungen. Von den Aenderungen bezw. Ergänzungen werden besonders hervorgehoben:

a) Anderweitige Frachtberechnung für Holz zu Grubenzwecken (bereits kundgemacht im V. B. No. 12 vom 30. Januar 1900 Seite 477, sub [93]).
b) Anderweitige Frachtberechnung für Cement auf den östlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen.
c) Beistellungsgebühr für eingerichtete Schüttwagen oder für als Thürverschluss dienende Vorsatzbretter.

Exemplare der genannten Nachträge sind bei den betreffenden Dienststellen zum Preise von 20 Hellern — per Stück — zu beziehen.

Hierdurch wird die Kundmachung vom 5. Februar 1900 im V. B. Nr. 16 vom 10. Februar 1900 Seite 571, sub [124] gegenstandslos.

Wien, am 13. Februar 1900. (447)

Für Kohle, mineralische, von Kattowitz nach Pilsen via Mittelwalde-Wysocan-Prag k. k. St. B. transit tritt 3 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende Februar 1900, unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen der Frachtsatz von 163 Hellern pro 100 kg im Rückvergütungswege in Kraft.

Wien, am 15. Februar 1900. (448)

Oesterreichische Nordwestbahn,
als publizirende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterreich.

(Einführung des Nachtrages V.)

Mit 1. März, für Erschwerungen und Frachterhöhungen mit 1. April d J. tritt der Nachtrag V zum Elbeumschlagstarif für Westösterreich in Kraft.

Derselbe enthält unter anderen Ergänzungen der Ausnahmetarife im Kartirungs- und Rückvergütungswege insbesonders ermässigte Frachtsätze für den Import von Chilisalpeter und Düngemitteln.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der unterzeichneten Direktion, sowie bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 20 h. = 17 ₰ erhältlich.

Wien, am 12. Februar 1900. (449)

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.

(Einführung des Tarifnachtrages I.)

Mit 1. März d. J., für Frachterhöhungen mit 1. April d. J. tritt der Nachtrag I zum Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899 in Kraft. Derselbe enthält unter anderem Ergänzungen und Aenderungen der Ausnahmetarife, insbesonders ermässigte Frachtsätze für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren bei Ausfuhr aus Oesterreich, ferner für den Import von Chilisalpeter und Düngemitteln.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 60 h. oder 50 ₰ pro Stück erhältlich.

Wien, am 13. Februar 1900. (450)

Oesterreichische Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Getreide, Hülsenfrüchte, Mehl und Mahlprodukte etc. (des Aus.-Tar. Nr. 1 des Elbeumschlagsverkehres mit Oesterr.) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Bubenc St. E. G., Bubna St. E. G., Lieben St. E. G., Oe. N. W. B., Prag B. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B., Prag St. B. trans., Prag-Anglobank Oe. N. W. B., Vysocan B. N. B., Oe. N. W. B.	50 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Bubenc St. E. G., Bubna St. E. G., Lieben St. E. G., Oe. N. W. B., Prag B. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B., Prag St. B. trans., Prag-Anglobank Oe. N. W. B., Vysocan B. N. B., Oe. N. W. B.	45 ₰
Nach Dresden-Elbkai	
von Bubenc St. E. G., Bubna St. E. G., Lieben St. E. G., Oe. N. W. B., Prag B. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B., Prag St. B. trans., Prag-Anglobank Oe. N. W. B., Vysocan B. N. B., Oe. N. W. B.	86 ₰

Im Verkehre mit Dresden-Elbkai ermässigt sich der Frachtsatz für Kleie, Oelkuchen, Oelkuchenmehl etc. um 14 ₰ pro 100 kg.

Die vorstehenden Frachtsätze finden auch auf Transporte Anwendung, welche für Relationen zwischen Wallwitzhafen (inklus.) und Hamburg bestimmt sind.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 10 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 10. Februar 1900. (451)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tariftheil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Frachtsatzberichtigung.

Der mit Gültigkeit vom 15. Februar 1900 eingeführte Frachtsatz für in den Ausnahmetarif 12/c des oben bezeichneten Eisenbahnverbandes rangirende Artikel (Eisen und Stahl) bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief im Verkehre von Mähr.-Ostrau nach Rath von 3,66 ℳ für 100 kg wird mit Gültigkeit von dem Eingangs

bezeichneten Tage auf 3,70 M. für 100 kg berichtigt.

Wien, am 10. Februar 1900. (452)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.
Einführung eines neuen Tarifnachtrages.

Am 1. März 1900 tritt der Nachtrag VII zu dem vom 1. Juli 1894 gültigen Tarife, Theil II, Heft 2 des nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes in Kraft, welcher neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen Carlsbad (B. E. B.) und Karlsbad Centralbahnhof einerseits und einigen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen andererseits, ferner Aenderungen und Ergänzungen enthält.

Dieser neue Nachtrag VII, durch welchen der Nachtrag VI zum oben genannten Tarife mit 1. März d. J. zur Aufhebung gelangt, wird zum Preise von 15 Hellern pro Exemplar sowohl bei der gefertigten Generaldirektion, als auch beim Tariferstellungs- und Abrechnungsbüreau der österr. Staatsbahnen im k. k. Eisenbahnministerium in Wien rechtzeitig erhältlich sein.

Prag, am 8. Februar 1900. (453)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn,
auch namens der k. k. österr. Staatsbahnen.

Meppen-Haselünner Eisenbahn.

Am 1. April 1900 kommt für die Strecke Meppen-Haselünne und für den Kanalanschluss in Meppen vom Tage der Betriebseröffnung ein neuer Binnengütertarif Theil II zur Einführung.

Die in dem neuen Tarif aufgenommenen besonderen Bestimmungen zum Abschnitt VIII §§ 56, 61, 63, 68 und 69 der Verkehrsordnung sind genehmigt worden.

Haselünne, den 15. Februar 1900. (454)
Die Betriebsverwaltung.
Stemmler.

---

4. Verdingungen.

Die Ausführung der Erd- und Böschungsarbeiten für Herstellung der Personenzugstrecke Gräbschener Chaussee-Mariahöfchen bei Breslau — insgesammt 94 000 cbm Bodenbewegung — soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Verdingungsunterlagen liegen im Dienstzimmer der Bauabtheilung zur Einsicht aus und können gegen postfreie Einsendung von 1,0 M. bezogen werden. Eröffnungstermin der eingegangenen Angebote am 3. März 1900, Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist 6 Wochen.

Breslau II, Brüderstrasse 32. (455)
Königliche Eisenbahnbauabtheilung.

Die Herstellung und Lieferung der Granitwerksteine, Abdeckplatten und Bordschwellen für den Bau der Personenhaltestelle in Pöpelwitz soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Angebote sind versiegelt, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum Eröffnungstermin, am 3. März 1900, Vormittags 10 Uhr, der unterzeichneten Bauabtheilung einzusenden, wo auch die Verdingungsunterlagen zur Einsicht ausliegen. Letztere können gegen postfreie Einsendung von 0,75 M. in Baar bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen. (456)

Breslau II, Brüderstr. 32, den 13. Febr. 1900.
Königl. Eisenbahn-Bauabtheilung.

Verdingung
der Lieferung von **Werkstattsmaterialien** für das Rechnungsjahr 1900 für die königlichen Eisenbahndirektionen zu Altona, Cassel, Erfurt, Hannover, Münster i/W., und zwar:

A. 69 800 kg **Zinn in Blöcken**, 6 700 kg **Antimon**, 40 000 kg **Blockblei**, 11 700 kg **Walzblei**, 8 500 kg **Zink**, 11 900 kg **Zinkblech**,
B. 3 850 Stück **Zughaken**, 1 195 Stück **Zughakenführungen**, 18 055 Stück **Schrauben- und Sicherheitskuppelungen**, 2 200 Stück **Kuppelungsspindeln**, 1 615 Stück **Bufferkreuze**, 8 075 Stück **Bufferstangen**,
C. 168 000 m **Siederöhren**,
D. 4 270 Stück **Zugstangenmuffen**,
E. 4 000 Stück **Achslagerkasten**, 72 000 Stück **Stahlgussbremsklötze**.

Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 6. März 1900,
zu A. Vormittags 10 Uhr,
„ B. „ 11 „
„ C. „ 12 „
„ D. „ 12½ „
„ E. „ 10½ „

Zuschlagsfrist für Zinn und Antimon bis 9 März 1900, für die übrigen Materialien bis 30. März 1900.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden getrennt gegen Einsendung von
je 50 Pf. für Gruppe A., C., D.,
75 Pf. „ „ B.,
2 M. „ „ E.,
nicht in Briefmarken, Buchstaben und Material genau bezeichnen, vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8 A. I. Erdgeschoss, Zimmer 12, abgegeben.

Hannover, den 12. Februar 1900. (457)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von:
45,89 cbm eichene Brückenschwellen,
189,20 „ kieferne Bohlen,
20,26 „ buchene Bohlen,
17,06 „ kieferne kantige Pfosten,
2 241 Stück kieferne runde Pfosten
soll öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen können von unserem Centralbüreau gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 35 ₰ (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind postfrei mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von verschiedenen Hölzern“ bis zum Eröffnungstermin, Mittwoch, den 28. Februar l. J., Vormittags 11 Uhr, hierher einzureichen.

Zuschlagsfrist 15. März l. J.

Mainz, den 12. Februar 1900. (458)
Königl. preuss. u. grossh. hessische Eisenbahndirektion.

Verdingung
nachstehender Betriebsmaterialien für die Bezirke der königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W., und zwar:

54 000 Stück **Lampencylinder**, verschiedene,
11 500 „ **Aufsatzgläser** } Elementgläser,
11 500 „ **Einsatzgläser** }
11 550 „ **Standgläser** }
13 500 „ **Korke mit Glasröhrchen**,
35 900 „ **Zinkpole**,
30 000 „ **Kupferpole**,
6 200 „ **Verbindungsklemmen**,
51 600 kg **Kupfervitriol** in Fässern von 50, 100 und 250 kg Inhalt,
5 650 „ **Bittersalz**.

Die Lieferung ist in der Zeit vom 1. April 1900 bis Ende März 1901 in Theillieferungen nach Maassgabe des Bedarfs auszuführen.

Eröffnung der Angebote Donnerstag, den 1. März 1900, Vormittags 10 Uhr, im Rechnungsbüreau Abth. M, Zimmer 20, hierselbst, Joachimstrasse 8 A. I Erdgeschoss.

Zuschlagsfrist bis zum 16. März 1900.

Bedingungen und Zeichnungen nebst Angebotbogen werden gegen vorherige kostenfreie Einsendung von 1 M. **(nicht in Briefmarken)** vom obengenannten Büreau abgegeben.

Hannover, den 12. Februar 1900. (459)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
der Lieferung von **Werkstattsmaterialien** für das Rechnungsjahr 1900 für die königlichen Eisenbahndirektionen **Altona, Cassel, Erfurt und Münster i/W.**, und zwar:

5 785 kg **Eisendraht**, 4 465 kg **Stahldraht**, 17 200 Stück **Sprungfedern**, 4 860 Stück **Schmierkissengestelle** (ohne Polster), 950 kg **Stahlblech**, 17 916 Tafeln **Weissblech**, 1 930 qm **Drahtgewebe**, 6 070 m **Draht- und Halfterketten**, 65 000 Stück eis. und mess. **Ringe**, 54 800 kg **Drahtstifte**, 7 000 Stück **Knopfnägel**, 500 kg **Pfundnägel**, 2 325 Mille **Splinte**, 187 900 kg **Kesselnieten**, 1 950 Mille **Blechnieten**, 6 700 Mille **Holzschrauben**, 47 800 Stück **Schlüsselschrauben**, 654 000 Stück eis. **Unterlagsscheiben**.

Eröffnung der Angebote am Freitag, den 2. März 1900, Vorm. 10 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 31. März 1900.

Die Verdingungsunterlagen werden gegen Einsendung von **80 Pf. (nicht in Briefmarken) vom Rechnungsbüreau M** hier, Joachimstrasse 8 A. I Erdgeschoss, Zimmer Nr. 12, abgegeben.

Hannover, den 12. Februar 1900. (460)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von 51 ausgemusterten Eisenbahnwagen
am Dienstag, den 27. Februar 1900, Vormittags 11½ Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst, W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Eisenbahnwagen“ an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 420 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in baar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 8. Februar 1900. (461)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 15 | 21. Februar 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Haftung der Eisenbahn für Gewichtsverlust.

Von **Dr. M. Reindl in München.**

Es ist eine insbesondere im Handelsstande weitverbreitete Meinung, dass die Eisenbahn bei denjenigen Gütern, welche regelmässig einen Verlust an Gewicht erleiden, unter allen Umständen für diejenige Gewichtsmenge aufzukommen habe, die sich nach Abzug des in Art. 32 des Internationalen Uebereinkommens und in § 8 der Ausführungsbestimmungen hierzu bezw. in § 78 der Eisenbahn-Verkehrsordnung festgesetzten Normalsatzes (Kalos) als Differenz zwischen dem Verwiegungsergebniss in der Versandstation und jenem in der Empfangsstation herausstellt. Wenn daher beispielsweise bei einer Sendung zu 100 Sack Getreide in der Versandstation bahnseits ein Gewicht von 10100 kg, in der Empfangsstation aber ein solches von 9850 kg festgestellt worden ist, so hafte die Eisenbahn für die sich nach Abzug des Kalos von 101 kg ergebende Gewichtsdifferenz von 149 kg unter allen Umständen und zwar selbst dann, wenn sie den Nachweis liefere, dass der Wagen in der Versandstation vor den Augen des Absenders sofort nach der Beladung durch denselben plombirt und dass er in der Empfangsstation mit unverletzten Plomben an den Empfänger überwiesen worden sei, dass ferner die 100 Säcke bei der Oeffnung des Wagens vollgefüllt gewesen seien und dass unter diesen Umständen die Möglichkeit ausgeschlossen sei, dass auch nur ein Theil des Getreides in der Zeit zwischen der Annahme und der Ablieferung abhanden gekommen sei. Denn wenn die Eisenbahn einmal das Gewicht der Sendung gegen Empfang einer Gebühr in der Versandstation amtlich festgestellt habe, so habe sie das gleiche Gewicht — abzüglich des reglementmässig festgesetzten Kalos — unter allen Umständen auch in der Empfangsstation dem Adressaten zur Verfügung zu stellen.

Diese Auffassung ist eine irrige und beruht auf einer unrichtigen Anschauung über den Zweck und die Bedeutung des Art. 32 des Internationalen Uebereinkommens und des § 78 der V.-O., sowie über deren Verhältniss zu Art. 30 und § 75 a. a. O.

Die Haftung der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust eines Gutes richtet sich zunächst nach Art. 30 und § 75 a. a. O. Darnach haftet aber die Eisenbahn nur für den Schaden, der durch Verlust oder Minderung[1]) des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht. „Verlust" eines Gutes liegt aber dann vor, wenn die Eisenbahn ausser stande ist, das Gut an den Absender abzuliefern, und „Minderung" (theilweiser Verlust, perte partielle) dann, wenn das Gut an Substanz verloren hat.[2]) Weist daher die Eisenbahn nach, dass von dem Gute nichts abhanden gekommen ist, die Sendung — z. B. 100 vollgefüllte Sack Gerste oder 100 verschnürte und amtlich versiegelte Ballen Hopfen — vielmehr in der gleichen Menge, wie sie der Eisenbahn zur Beförderung übergeben worden ist, auch an den Empfänger abgeliefert wurde, so kann von einer „Minderung" des Gutes im Sinne des Art. 30 und des § 75 a. a. O. und folglich auch von einer Haftung der Eisenbahn keine Rede sein.

Hieran können auch die Bestimmungen des Art. 32 des Internationalen Uebereinkommens und des § 78 der V.-O. nichts ändern. Denn diese Bestimmungen bilden nur eine Ergänzung des Art. 30 und des § 75 a. a. O. und haben lediglich den Zweck, der Eisenbahn bei denjenigen Gütern, welche erfahrungsgemäss infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit auf dem Transporte regelmässig eine Gewichtsabnahme erleiden, die ihr nach Art. 30 und § 75 a. a. O. an sich obliegende Beweislast, dass die Ge-

[1]) Beschädigung kommt hier nicht in Betracht.

[2]) Gerstner Komm. S. 327; Rosenthal Int. Ueb. S. 189.

wichtsabnahme nicht auf ein Abhandenkommen eines Theils der Waare, nicht auf einen Abgang an Substanz des Gutes zurückzuführen sei, insolange zu erleichtern, als die Gewichtsdifferenz nicht einen bestimmten Normalsatz überschreitet. Ihre Bedeutung liegt daher ebenso wie die Bedeutung des Art. 31 auf einer Umkehrung der Beweislast.[3]) Weist daher die Eisenbahn nach, dass trotz des Vorhandenseins eines grösseren als des normalen Gewichtsabganges an der Substanz des Gutes nichts abhanden gekommen ist, so ist für ihre Haftung auf Grund des Art. 30 und § 75 a. a. O. kein Raum. Würde man von ihr gleichwohl verlangen, dass sie für die sich nach Abzug des in Art. 32 und § 78 festgesetzten Normalsatzes zwischen der Verwiegung auf der Versand- und jener auf der Empfangsstation ergebende Differenz hafte, so würde darin einerseits eine Unbilligkeit gegenüber der Eisenbahn und andererseits eine ungerechtfertigte Bereicherung des Empfängers liegen, da derselbe, obwohl er genau die vom Absender der Eisenbahn zur Beförderung übergebene Menge — z. B. 100 vollgefüllte Sack Gerste, 100 amtlich verschnürte und versiegelte Ballen Hopfen — abgeliefert erhalten hat, auch noch obendrein eine Entschädigung von der Eisenbahn erhalten würde.

Wenn nun die Eisenbahn den Nachweis liefert, dass an der Substanz des Gutes während des Transportes nichts abhanden gekommen ist, so braucht sie die Ursache der über den bestimmungsmässigen Normalsatz hinausgehenden Gewichtsdifferenz nicht näher nachzuweisen. Diese Ursache kann sowohl darin liegen, dass der natürliche Gewichtsverlust grösser war als der bestimmungsmässige Normalsatz, als auch darin, dass entweder bei der Verwiegung in der Versandstation oder bei jener in der Bestimmungsstation ein Fehler unterlaufen ist; sie kann endlich auch — und dies ist der häufigste Grund der Gewichtsdifferenzen bei Wagenladungen — in den bei Verwiegung von Wagenladungen naturgemäss sich ergebenden Abweichungen liegen. Denn es ist eine bekannte, durch die Praxis täglich bestätigte Erfahrung, dass sich bei Verwiegungen ganzer Wagenladungen infolge äusserer Einwirkungen wie Winddruck, Versandung der Waagen, ferner infolge der verschiedenen Bauart der Bodenwaagen und der Art der Verwiegung sowie des Umstandes, dass das Eigengewicht der Wagen grossen Schwankungen unterliegt, die namentlich in Witterungseinflüssen ihren Grund haben, mehr oder minder grosse Differenzen zwischen den Gewichtsfeststellungen der Versand- und Empfangsstationen sich niemals vermeiden lassen. Wer je in der Praxis diese Vorgänge näher ins Auge gefasst hat, wird dies kaum in Abrede zu stellen vermögen. Mit Rücksicht auf diese unvermeidlichen Gewichtsabweichungen haben auch die Eisenbahnverwaltungen vielfach bestimmt[4]), dass, wenn die bahnamtliche Nachwiegung von Wagenladungen auf der Gleiswaage keine grössere Abweichung als 2 % des im Frachtbriefe angegebenen Gewichts bezw. (in Oesterreich) des am Wagen angeschriebenen Eigengewichtes ergibt, das angegebene Gewicht als richtig angenommen werden solle. Der oft gehörte Einwand, es sei Sache der Bahn, für das richtige Abwägen der Güter und die nöthige Tarifirung der Wagen zu sorgen, und sie müsse daher für alle Gewichtsdifferenzen haften, die den reglementmässig für natürliches Kalo festgesetzten Normalsatz überschreiten, mag sich ja theoretisch recht schön ausnehmen. Wie aber die Eisenbahnen diesem Verlangen in der Wirklichkeit gerecht werden sollen, darüber machen sich diejenigen, die dieses Verlangen stellen, keine Sorge. Solange die Eisenbahnen für die Verwiegung ganzer Wagenladungen keine Goldwaagen besitzen — und davon sind sie freilich noch weit entfernt —, solange werden auch trotz der grössten Aufmerksamkeit bei der Vornahme des Verwiegungsgeschäftes infolge der bereits erwähnten Unvollkommenheit der Wiegevorrichtungen und der auf die Wagen einwirkenden äusseren Ursachen Differenzen nicht verschwinden. Und wie es die Eisenbahnen fertig bringen sollen, dass das bei der Tarirung eines Wagens festgesetzte und an ihm angeschriebene Gewicht bei jeder Beladung, die der Wagen einige Monate hernach erfährt, noch auf das Kilogramm richtig sei, darüber ist ihnen bis jetzt noch kein zuverlässiges Rezept in die Hand gegeben worden. Wenn man ihnen aber zumuthen wollte, jeden Wagen — und wohl auch noch ohne jede besondere Gebühr hierfür — sowohl vor der Beladung als nach der Entladung in jedem einzelnen Falle eigens nachzuwiegen, so würde dies namentlich in Zeiten stärkeren Verkehres zu ganz ausserordentlichen und unerträglichen Störungen im Betriebe und im Wagenumlaufe führen, ohne dass hierdurch die Möglichkeit von Gewichtsdifferenzen ganz ausgeschlossen würde. Im übrigen wären die Eisenbahnen zu einer vorherigen Nachwiegung des Wagens in den Versandstationen häufig auch um deswillen nicht in der Lage, weil der Wagen, wenn er vom Absender beladen wird, erst nach der Beladung zur Beförderung aufgegeben werden kann und die Eisenbahn vor der Empfangnahme des Frachtbriefes gar nicht in der Lage ist zu wissen, ob in dem letzteren ein Antrag auf amtliche Verwiegung der Sendung gestellt wird oder nicht. In einem solchen Falle würde aber die Tarirung des Wagens nach der Entladung auf der Empfangsstation erst recht zu keinem genauen Ergebnisse führen. Ein einfaches Beispiel möge dies veranschaulichen. Ein in der ungarischen Station A aufgegebener, vom Absender selbst beladener Wagen Getreide wird auf den im Frachtbriefe gestellten Antrag des Absenders amtlich verwogen. Die Station A kann, da der Wagen bei der Aufgabe ja bereits beladen war, das Eigengewicht desselben nicht mehr durch besondere Nachwiegung feststellen. Es wird deshalb bei der Gewichtsermittelung das angeschriebene Eigengewicht mit 8 750 kg zu Grunde gelegt und folgendes Wiegeergebniss erzielt:

Bruttogewicht	18 750 kg
angeschriebenes Eigengewicht des Wagens .	8 750 „
Nettogewicht .	10 000 kg

Die bayerische Empfangsstation B wiegt nun die Sendung auf Verlangen des Empfängers nach und ermittelt nachstehende Gewichte:

Bruttogewicht	18 700 kg
angeschriebenes Eigengewicht des Wagens .	8 750 „
Nettogewicht .	9 950 kg,

demnach ein Manko von 50 kg.

Nun wiegt aber die Empfangsstation B den Wagen nach der Entladung nach und findet hierbei ein Eigengewicht desselben von 8 875 kg. Danach würde sich das Nettogewicht der Sendung auf 18 700 kg — 8 875 kg = 9 825 kg und das Manko gegenüber dem in der Versandstation festgestellten Gewicht auf 175 kg stellen.

Soll nun in diesem Falle thatsächlich auch schon der Beweis erbracht sein, dass nach Abzug des reglementmässigen Normalsatzes für das Kalo auch thatsächlich ein Manko von 75 kg vorliege? Diese Frage wird unmöglich zu bejahen sein. Niemand vermag zu sagen, ob das wirkliche Eigengewicht des Wagens bei der Verwiegung in der Versandstation wirklich mit dem angeschriebenen Gewichte zu 8 750 kg oder ob es mit dem in der Empfangsstation festgestellten Gewichte zu 8 875 kg übereinstimmte; von der Beantwortung dieser Frage aber hängt die Entscheidung, ob und welches Manko thatsächlich vorliegt — abgesehen von der in der Unzuverlässigkeit der Wiegeeinrichtungen selbst liegenden Fehlerquelle — ab. Warum nun in dem hier gegebenen Falle die Eisenbahn für ein Manko von 75 kg aufkommen solle, trotzdem sie den Beweis liefert, dass während des Transportes jeder Zugriff zu der Sendung und das thatsächliche Abhandenkommen eines Theiles derselben ausgeschlossen ist, z. B. weil die Säcke bei der Ueberweisung an den Empfänger sämmtlich voll gefüllt, vielleicht auch am Kropfe mit einer vom Absender angebrachten Bleiverschnürung versehen waren, ist schwer verständlich.

---

[3]) Gerstner S. 352, Eger Int. Ueb. S. 581, Eger V.-O. S. 457, Rosenthal S. 193/194.

[4]) Vgl. z. B. Zusatz-Bestimmung II[3] zu § 53 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, Zusatzbestimmung IX zu § 53 des österreichischen Betriebsreglements.

Welchen Schwankungen die Wageneigengewichte unterworfen sind, möge beispielsweise daraus ersehen werden, dass bei 1 592 Wagen, welche eine deutsche Eisenbahnverwaltung während eines Zeitraumes von drei Monaten gelegentlich der bahnamtlichen Revision in der Werkstätte nachwiegen liess, 10 % ein um mehr als 2 % höheres Eigengewicht als das angeschriebene aufgewiesen haben und dass bei einem gedeckten Wagen das Eigengewicht in der Werkstätte mit 7 591 kg, sodann, nachdem er einige Tage im Trockenraume des Lackirschuppens gestanden hatte, mit nur 7 474 kg (also um 117 kg geringer) und endlich, nachdem er nur eine Nacht bei feinem Sprühregen im Freien gestanden hatte, wieder mit 7 550 kg festgestellt wurde.

Wie man unter solchen Umständen von der Eisenbahn verlangen kann, dass sie für jeden Gewichtsunterschied, der sich zwischen der Verwiegung in der Versandstation und jener in der Empfangsstation herausstellt, ohne weiteres aufzukommen habe, ist nicht erfindlich.

Wenn es aber wirklich wahr sein sollte, dass sich derartige Gewichtsdifferenzen bei gehöriger Sorgfalt vermeiden lassen, so würde es m. E. nur billig sein, wenn sich die Eisenbahnverwaltungen auf den Standpunkt stellen würden, wegen jeder auch der geringsten Differenz, die sich bei Wagenladungen zwischen den Gewichtsangaben der Absender und den Gewichtsfeststellungen der Eisenbahn ergibt, Frachtzuschläge wegen zu niedriger Gewichtsangabe zu erheben und die doch wohl kaum in ihrem Interesse eingeführte Bestimmung, dass Mehrgewichte bis zu 2 % der Wagentara oder des im Frachtbriefe angegebenen Gewichtes unberücksichtigt zu bleiben haben, wieder zu beseitigen. Denn warum soll denn beispielsweise ein Absender, der in seiner gewerblichen Anlage eine Bodenwaage besitzt, nicht verpflichtet sein, das Gewicht auf das Kilogramm richtig anzugeben, wenn seine Wiegevorrichtung zufolge ihrer Genauigkeit und Zuverlässigkeit ihm dies ermöglicht?

Der in vorstehenden Ausführungen über die Haftung der Eisenbahn bei Gewichtsdifferenzen vertretene Standpunkt ist auch in zwei Urtheilen des Wiener Bezirksgerichts für Handelssachen vom 25. Januar 1898[5]) und vom 12. Oktober 1899[6]) insofern getheilt, als in diesen Urtheilen der Grundsatz zum Ausdrucke gebracht ist, dass die Eisenbahn von der Haftung befreit sei, wenn sie den strikten Nachweis erbringe, dass ein Abgang thatsächlich nicht vorhanden sei. Dagegen gehen diese Urtheile zu weit, wenn sie von der Eisenbahn ausserdem auch noch den strikten Nachweis verlangen, dass ein Irrthum bei der Gewichtsfeststellung unterlaufen sei, da die Eisenbahn nicht blos darzuthun habe, dass keine Beraubung vorliege, sondern auf welche bestimmte Ursache der Gewichtsunterschied zurückzuführen sei. Dass die Eisenbahn aber zu diesem Nachweis nicht verpflichtet sei, ist bereits oben dargelegt worden. Denn § 75 der V.-O. und Art. 30 des Int. Ueb. können, wie erwähnt, nur dann Anwendung finden, wenn ein Verlust oder eine Minderung vorliegt; das letztere ist aber nicht der Fall, wenn nachweislich nichts vom Gute abhanden gekommen ist, gleichviel, ob nun die Gewichtsdifferenz auf eine irrthümliche Gewichtsfeststellung in der Versandstation oder auf die oben angegebenen natürlichen Fehlerquellen zurückzuführen ist. Es ist schwer einzusehen, weshalb die Eisenbahn für die der Gewichtsdifferenz entsprechende Menge des Gutes zwar dann nicht aufkommen solle, wenn sie beweist, dass von dem Gute nichts abhanden gekommen und nur ein Versehen bei der Verwiegung vorgekommen sei, dagegen aber dann, wenn sie zwar beweist, dass von dem Gute nichts abhanden gekommen, die Ursache der Wiegedifferenz aber unaufgeklärt geblieben ist; in beiden Fällen liegt doch der Rechtsgrund für die Ausschliessung ihrer Haftung darin, dass von dem Gute nichts abhanden gekommen ist, kein Abgang an der Substanz, also keine „Minderung" im Sinne des § 75 und Art. 30 a. a. O. vorliegt!

Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich nun aber nicht, dass die Eisenbahn für eine in schuldhafter Weise in der Versandstation gegen Erhebung der tarifmässigen Wiegegebühr vorgenommene unrichtige Gewichtsfeststellung nicht aufzukommen habe. Sie hat vielmehr, wenn sie fahrlässigerweise das Gewicht einer Sendung amtlich unrichtig festgestellt hat, die ihr in dieser Hinsicht als Frachtführerin obliegende Verpflichtung (§ 53 Abs. 3 V.-O. und Art. 7 Abs. 3 Int. Ueb.) verletzt und ist daher für den hieraus entstandenen Schaden verantwortlich. Denn es wäre eine irrige Meinung, anzunehmen, es sei die Entschädigungspflicht des Frachtführers nur auf jene Fälle beschränkt, welche im Handelsgesetzbuche oder in der Verkehrsordnung sowie im Internationalen Uebereinkommen besonders geregelt sind; aus der dort getroffenen Regelung besonderer Fälle folgt vielmehr keineswegs der Schluss, dass es sonst aus dem Frachtvertrage wegen Verletzung der Pflichten des Frachtführers keine Entschädigungsverbindlichkeit gebe.[7]) Den Nachweis aber dafür, dass die Eisenbahn sich bei der Gewichtsfeststellung einer Fahrlässigkeit schuldig gemacht habe und dass die Differenz zwischen den Gewichtsfeststellungen in der Versand- und Empfangsstation nicht lediglich in den mehrerwähnten natürlichen Fehlerquellen oder in einem entschuldbaren Irrthume, sondern nur in einer nachlässigen Bethätigung der Verwiegung ihren Grund habe, hat derjenige zu erbringen, der aus diesem Verschulden Ansprüche geltend macht. Der Schaden sodann besteht in diesem Falle auch nicht ohne weiteres in dem Werthe der der Gewichtsdifferenz entsprechenden Menge des Gutes; er kann hierin bestehen[8]), kann aber auch ein hiervon verschiedener und zwar entweder höherer oder geringerer sein; er kann beispielsweise auch darin bestehen, dass auf Grund des bahnamtlich festgestellten und im Frachtbriefe bestätigten Gewichtes der Empfänger das Gewicht bei der Verzollung unrichtig angibt und deshalb in eine Zollstrafe genommen wird.[9]) Den Nachweis über den Eintritt und den Umfang dieses Schadens hat aber ebenfalls der Anspruchsberechtigte zu erbringen. Die Haftung für diesen Schaden endlich trifft m. E. nicht die sämmtlichen, am Transporte betheiligten Bahnen, sondern nur diejenige Bahn, welche in schuldhafter Weise ein unrichtiges Gewicht festgestellt hat. Denn eine bei der amtlichen Verwiegung in einer Station, insbesondere in der Versandstation, vorgekommene unrichtige Gewichtsfeststellung kann m. E. ebensowenig wie die unrichtige Bemessung der Fracht oder sonstigen Gebühren[10]) die in Art. 27 des Int. Ueb. und in § 74 der V.-O. festgesetzte Solidarhaftung der sämmtlichen am Transporte betheiligten Eisenbahnen begründen. Eine Klage auf Ersatz dieses Schadens kann daher nicht beliebig gegen eine der drei in Art. 27 Abs. 3 und § 74 Abs. 3 a. a. O. genannten Bahnen erhoben werden, sondern nur gegen jene Bahn, welche den Schaden verschuldet hat.

---

[5]) Mitgetheilt im Allgem. Tarifanzeiger XVII (1898) S. 94 und bei Eger, eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 14 S. 357.

[6]) Mitgetheilt im Allgem. Tarifanzeiger XVIII (1899) S. 626.

[7]) R.-G. bei Eger, eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 14 S. 46.

[8]) Z. B. dann, wenn vereinbart war, dass der Preisberechnung das in der Versandstation ermittelte bahnamtliche Gewicht zu Grunde gelegt werden solle und der Empfänger aus irgend einem Grunde von dem Absender den zu viel an diesen bezahlten Betrag nicht mehr zurückerhalten kann.

[9]) Entsch. des österr. Obersten Gerichtshofes bei Eger Bd. 14 S. 109.

[10]) Vgl. hierüber Entsch. der ung. Kurie bei Eger Bd. XII S. 242, des Wiener Bagatellgerichts bei Eger Bd. XII S. 300 und meine Abhandlung in Nr. 32 des Jahrg. 1899 d. Ztg.

Die erste schottische Eisenbahn.

In Schottland hat mit der kürzlich erfolgten Erwerbung der Kilmarnock- und Troonlinie durch die Glasgow- und Südwestbahngesellschaft die älteste öffentliche Eisenbahn ihr selbstständiges Dasein beschlossen. Zwar hatten einige nach Kohlengruben führende Privatbahnen viel früher schon bestanden; allein die erwähnte ist in der Reihe der in Schottland gebauten Bahnen die erste und von den in Grossbritannien gebauten die sechste, die auf Grund einer Parlamentsakte gebaut wurden. Ihre Ermächtigung rührt vom 27. Mai 1808 her. Sie lag in ihrer ganzen Länge von etwa 15,7 km in der Grafschaft Ayr und erstreckte sich von den in und bei Kilmarnock gelegenen Kohlengruben des Herzogs von Portland bis zum Hafen von Troon am Troon. Der Hafen selbst war Eigenthum des Herzogs, dem auch durch besondere Akte erlaubt wurde, dort Kalfaterdocks, Kais und andere Anlagen für die Schifffahrt zu errichten.

Die Bahn hatte zwei aus gusseisernen Platten von rund 90 cm Länge, 12 cm Breite und 2,5 cm Stärke hergestellte Gleise. Von der Breite bildeten 10 cm aussen die Lauffläche für die Räder, der Rest wurde eingenommen von einem aufrechten Steg, der in der Schienenmitte etwa 7 cm und an den Enden 5 cm hoch war. Die äussere Seite dieses Steges war senkrecht, auf der Innenseite verdickte er sich nach unten. Im Interesse besserer Auflagerung waren unter den Platten zwei Stück 61 cm lange und 2,5 cm hohe Rippen angebracht. Die Schienen ruhten auf roh behauenen Steinblöcken von 30 cm im Geviert Grundfläche und 22—25 cm Stärke, die von Mitte zu Mitte 90 cm Abstand hatten und mit je einem bis zur halben Tiefe herabreichenden Zapfenloch versehen waren. Jedes Schienenende hatte eine kleine halbquadratische Ausklinkung mit schrägen Wänden, so dass beide Schienen ziemlich fest niedergehalten wurden, wenn in zwei zusammenstossenden Ausklinkungen ein Bolzen mit vierkantigem Kopf eingetrieben wurde. In das Zapfenloch wurde zuvor ein hölzerner Pflock getrieben. Die Spurweite betrug 1,22 m zwischen den äusseren — senkrechten — Flächen der Stege und war nicht durch Spurstangen gesichert. Der Raum zwischen den Schienen, in dem die Pferde liefen, war bis an das obere Ende der Stege, die Strecke zwischen den Gleisen nur bis an die Oberfläche der Steinblöcke mit Ballast gefüllt. Letzterer wurde zum grossen Theil aus Kohlenklein hergestellt. Die geschilderte Bauart war im ersten Drittel des Jahrhunderts in Schottland beliebt und ist bei zahlreichen Trambahnen angewendet worden. Die verschwenderische Benutzung des Ballastes war freilich ein grosser Fehler, da Stücke davon während der Fahrt von den Pferdehufen auf die Schienen geschleudert wurden und nicht nur deren Abnutzung beschleunigten, sondern auch die Zugkraft ganz erheblich beeinträchtigten. Gerieth einmal ein beladener Wagen auf einen etwas grösseren oder härteren Stein, so verursachte das Fallen des Rades meist einen Schienenbruch. Die Ausbesserungs- und Erneuerungskosten waren infolge dessen bei einigen Linien so beträchtlich, dass sie den ganzen Verdienst aufzehrten.

Die Kilmarnock- und Troonlinie sollte von jedermann und von Fuhrwerken jeder Art benutzt werden können, die beladen nicht mehr als etwa 1 420 kg auf die Achse wogen. Gewöhnliche Strassenwagen und Karren machten daher reichlich Gebrauch von dieser Erlaubniss und beschädigten die Schienen ganz erheblich mit ihren roh bearbeiteten Reifen. Die eigentlichen Tramwagen wogen leer nur 660 kg und waren mit Eisenblech ausgelegt; sie kosteten etwa 280 ℳ das Stück und waren sehr roh gearbeitet. Da die Steigung fast auf der ganzen Linie nur 1 : 660 betrug, war angenommen worden, dass ein Pferd 10—12 t Last einschliesslich des Wagengewichtes von Kilmarnock abwärts und 8—10 t aufwärts würde befördern können; die Erfahrung lehrte jedoch bald, dass infolge Einsinkens der Steinblöcke und der durch Sand und Schmutz erhöhten Reibung auf den Schienen ein Thier nicht mehr als drei beladene Wagen abwärts zu ziehen vermochte.

Mit der technischen Leitung der Bahn war William Jessop betraut, einer der hervorragendsten Fachleute jener Zeit auf dem Gebiete des Kanalbaues. Die von ihm in Belvoir Castle 1793 gebaute Privatbahn befindet sich in ihrem ursprünglichen Zustande noch heute im Betriebe.

Das Jessop'sche Bausystem wurde zu Anfang des Jahrhunderts in Schottland für das beste angesehen, und die Möglichkeit, die Linie eben sowohl mit Tramwagen wie mit gewöhnlichen Fuhrwerken befahren zu können, wurde als ein Hauptvorzug der modernen Eisenbahn hervorgehoben. Nach Jessop's Schätzung sollten die Baukosten der Eisenbahn etwa 775 000 ℳ betragen, in Wirklichkeit wurden aber 918 000 ℳ verausgabt, eine Summe, die im Verhältniss zu den ausgeführten Arbeiten noch immer bescheiden ist; sie umfassten nämlich u. a. eine aus 4 Bogen von je 12,2 m Spannweite bestehende Brücke über den Irvine, einen schweren Uebergang durch die Thaultonsümpfe und eine niedrige, über 3 km lange Schüttung bei Troon. Die Fracht betrug etwa 25 ₰ für die Tonne und Meile für Güter und Waaren jeder Art (rund 1,5 ₰ für das Tonnenkilometer). Den Satzungen zufolge sollten nie mehr als 20 % Dividende zur Vertheilung gelangen; die Frachtpreise sollten herabgesetzt werden, sobald die Einnahmen darüber hinaus gingen. Es wird berichtet, dass diese Bestimmung wohl nie in Anwendung gekommen ist.

In der Kilmarnock und Troonakte war die Beförderung von Personen auf der Linie nicht vorgesehen, wohl aber, wie es scheint, gestattet. Ein Reisender schreibt im Jahre 1816 folgendes über diese Bahn: „Ich sah einige Diligencen auf den Gleisen der Eisenbahn Kilmarnock-Troonbay; sie machen den Eindruck ungeheuerer wandernder Fuhrwerke, und trotzdem werden sie von einem einzigen Pferde mit Leichtigkeit gezogen.“

Die Linie wurde Ende 1811 oder Anfang 1812 eröffnet; 1837 bewilligte eine Akte die Aufnahme genügender Geldmittel zu ihrer Umwandlung in Dampfbetrieb und zugleich einige Aenderungen in der Linienführung, sowie die Beseitigung der Kreuzungen in Schienenhöhe in den Hauptstrassen.

Eine interessante, mit dieser alten merkwürdigen Eisenbahn verknüpfte Thatsache ist, dass der Herzog von Portland im Jahre 1817 Georg Stephenson aus Killingworth kommen liess, um bei ihm eine Dampfmaschine für die Eisenbahn zu bestellen. Dies war die vierte von dem grossem Erfinder gebaute Maschine, die zwar bezüglich ihrer Leistung den Anforderungen genügte, leider aber so viele Tramplatten zerbrach, dass man sich bald genöthigt sah, sie zu beseitigen.

Die Eisenbahnen Deutschlands im Betriebsjahre 1898.

Von der im Reichseisenbahnamt bearbeiteten Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, soweit sie der Reichsaufsicht unterstehen, also abgesehen von den sogenannten Kleinbahnen, ist der die Ergebnisse des Rechnungsjahres 1898 umfassende Band XIX*) erschienen.

Nachstehend werden einige wesentliche Ergebnisszahlen mitgetheilt und den entsprechenden Angaben aus dem vor zehn Jahren erschienenen IX. Bande (Rechnungsjahr 1888) gegenübergestellt.

Das deutsche vollspurige Eisenbahnnetz ist von 40 083 km Ende 1888 auf 48 280 km Ende 1898, also um 20,5 %, gewachsen. Von dieser Länge entfielen 1888: 35 230 km oder 87,9 % auf Staatsbahnen und 4 853 km oder 12,1 % auf Privatbahnen, 1898 dagegen: 44 573 km oder 92,3 % auf Staatsbahnen und 3 707 km oder 7,7 % auf Privatbahnen. Nach der Betriebsart waren 1888: 30 973 km oder 77,3 % Hauptbahnen und 9 110 km oder 22,7 % Nebenbahnen, 1898 dagegen: 32 200 km oder 66,7 % Hauptbahnen und 16 080 km oder 33,3 % Nebenbahnen vorhanden. Die Hauptbahnen haben somit nur um 4 %, die Nebenbahnen aber um 76,5 % zugenommen.

Bei einem Flächeninhalt von rund 540 658 qkm besass Deutschland 1888: 40 008 km, 1898 dagegen 48 228 km vollspurige Eisenbahnen, so dass auf 100 qkm im Jahre 1888 7,40 km und 1898 8,92 km Eisenbahnen entfielen. Auf 10 000 Einwohner, deren im Reiche im ersteren Jahre 48 020 000, im letzteren 54 310 000 gezählt wurden, kamen 1888: 8,33 km und 1898 8,88 km Eisenbahnen.

Zur Bewältigung des Verkehres standen den vollspurigen deutschen Eisenbahnen im Rechnungsjahre 1898 17 623 Lokomotiven, 35 086 Personenwagen und 383 578 Gepäck- und Güterwagen zur Verfügung. Gegen 1888 hat bei den Lokomotiven eine Zunahme um 34,5 %, bei den Personenwagen um 43,9 % und bei den Gepäck- und Güterwagen um 46,3 % stattgefunden. Die Beschaffungskosten für die Betriebsmittel haben sich von 1 543,43 auf 2 181,53 Millionen Mark oder um 41,3 % erhöht. Von letzterem Betrage entfallen 750 070 000 ℳ auf Lokomotiven nebst Tendern, 328 700 000 ℳ auf Personenwagen und 1 102,76 Millionen Mark auf Gepäck- und Güterwagen.

Von den eigenen und fremden Lokomotiven einschliesslich der Motorwagen sind im Jahre 1898 in Zügen, im Vorspanndienste, bei Leerfahrten und im Rangirdienste 679 280 000 und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 14 211 Lokomotivkm zurückgelegt worden, davon 461 010 000 als eigentliche Nutzkilometer, d. h. solche Wegelängen, auf denen die Maschine zur Beförderung eines Zuges diente. Gegen 1888 haben die Lokomotivkilometer um 56 %, die Nutzkilometer um 59,1 % und die auf das Kilometer Betriebslänge entfallenden Lokomotivkilometer um 29,6 % zugenommen. An Zügen entfielen auf das Betriebskilometer:

1888 . . 6 876 oder täglich 18,84 Züge,
1898 . . 9 167 „ „ 25,12 „ .

Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck-, Güter- und Postwagen haben auf den vollspurigen Betriebsstrecken im Jahre 1898 17 246,70 Millionen und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 360 810 Wagenachskm geleistet. Auf die Personenwagen entfielen hiervon 3 873,71, auf die Gepäck- und Güterwagen 13 009,59 Millionen und auf die Postwagen 363 400 000 Achskm. Auch hier ist gegen das Jahr 1888 ein erhebliches Wachsthum zu verzeichnen; bei den Wagenachskilometern im ganzen um 49,8 %, bei den Personenwagen um 91,9 %, bei den Gepäck- und Güterwagen um 40,4 % und bei den Postwagen um 55,8 %. Die auf das Kilometer Betriebslänge entfallende Anzahl Wagenachskilometer hat sich um 24,5 % gehoben.

Die beförderte Nutzlast, die sich aus dem Gewicht der Personen nebst Handgepäck (zu 75 kg gerechnet), des Gepäcks, der Hunde, des Viehes und der Güter aller Art zusammensetzt, ist in dem zehnjährigen Zeitraume von 21 101,46 auf 33 939,38 Millionen Tonnenkilometer, also um 60,8 %, die todte Last, d. i. das Eigengewicht der Wagen, Lokomotiven, Tender und Motorwagen, von 53 707,36 auf 93 095,47 Millionen Tonnenkilometer, d. s. 73,3 %, gestiegen. Auf jedes Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge wurde im Jahre 1898 eine Gesammtlast von 2 660 000 t gegen 1 880 000 t im Jahre 1888, mithin 41,5 % mehr, befördert.

Die Ausnutzung des Ladegewichts der bewegten Achse ist bei den Personenwagen von 23,45 auf 23,94 %, bei den Gepäckwagen von 2,12 auf 2,51 % gestiegen, bei den Güterwagen aber von 48,56 auf 45,53 % zurückgegangen, obgleich die auf die einzelne (leere oder beladene) Güterwagenachse entfallende Nutzlast von 2,36 t auf 2,70 t gestiegen ist. Der Rückgang findet seine Erklärung in der Erhöhung des Ladegewichts der Güterwagen, mit dem die Ausnutzung nicht gleichen Schritt gehalten hat.

Der Personenverkehr hat in dem zehnjährigen Zeitraume von 1888 bis 1898 einen weiteren erfreulichen Aufschwung genommen. Im Jahre 1898 wurde eine Einnahme von 507 530 000 gegen 309 920 000 ℳ im Jahre 1888, mithin ein Mehr von 63,8 % erzielt. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von 10 706 gegen 7 934 ℳ im Jahre 1888, mithin ein Mehr von 2 772 ℳ, d. s. 34,9 %. Dagegen ist die Einnahme für je 1 000 Achskilometer der Personen- und Gepäckwagen von 116 auf 105 ℳ zurückgegangen, was sich vornehmlich durch den Hinzutritt neuer Bahnen mit anfänglich geringem Verkehr erklärt. An der Gesammteinnahme aus allen Verkehrszweigen war die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr mit 27,54 % gegen 26,57 % im Jahre 1888 betheiligt.

Die reine Personenbeförderung einschliesslich Militär- und Sonderzüge hat ein Mehr von 188 240 000 ℳ, d. s. 62,7 %, die Beförderung von Gepäck und Hunden ein solches von 6 540 000 ℳ, d. s. 69,1 %, aufzuweisen, während die Nebenerträge einen Zuwachs von 2 840 000 ℳ, d. s. 67,4 %, erzielten. Die erhebliche Steigerung der Nebenerträge ist hauptsächlich durch die Einführung der Bahnsteigkarten entstanden, was vornehmlich auf die Staatsbahnen zutrifft, bei denen diese Einnahmen von 380 000 auf 3 270 000 ℳ = 760,5 % zugenommen haben. Der Antheil der Wagenklassen an der Gesammteinnahme aus der Personenbeförderung stellte sich im Jahre 1898 auf 4,31 % in der I. Klasse, 23,20 % in der II. Klasse, 48,25 % in der III. Klasse und 21,54 % in der IV. Klasse gegen 4,60, 27,22, 49,46 und 16,36 % im Jahre 1888.

Auf jeden Einwohner Deutschlands entfielen im Jahre 1898 durchschnittlich 14 Eisenbahnfahrten gegen durchschnittlich 7 im Jahre 1888; dagegen ist die durchschnittlich zurückgelegte Wegestrecke von 27,10 auf 23,08 km gesunken. In dem Rückgang kommt die beträchtliche Zunahme der Stadt- und Vorortverkehre zum Ausdruck.

An Personenkilometern sind im Jahre 1898 im ganzen 17 604,72 Millionen gegen 9 208,81 Millionen im Jahre 1888, also reichlich 91 % mehr zurückgelegt worden; auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge beträgt die Zunahme rund 58 %. Der Antheil der Wagenklassen an den Personenkilometern stellte sich: 1898 auf 1,53 % in der I. Klasse, 13,83 % in der II. Klasse, 49,31 % in der III. Klasse und 30,41 % in der IV. Klasse gegen 1,84, 16,80, 50,99 und 25,36 % in 1888.

Die durchschnittliche Einnahme für 1 Personenkilometer hat im Jahre 1888 3,26 ₰ betragen und ist auf 2,77 ₰ im Jahre 1898 zurückgegangen. Die Ursache für diese rund 15 % betragende Ermässigung ist theils in der Herabsetzung der Fahrpreise der verstaatlichten Privatbahnen und im Naheverkehr, theils in der vermehrten Ausgabe von Arbeiterfahrkarten, der stärkeren Benutzung der Zeitkarten und in der durch Freigabe der Schnellzüge, Ausdehnung der Gültigkeitsdauer usw. begünstigten Zunahme des Rückfahr- und Rundreiseverkehres, sowie in der vermehrten Benutzung der IV. Klasse gegenüber den höheren Klassen zu erblicken.

Wie der Personenverkehr, hat auch der Güterverkehr hinsichtlich des Umfanges und der Erträgnisse in dem zehnjährigen Zeitraume von 1888 bis 1898 eine erhebliche Steigerung erfahren. Während die Einnahme im Jahre 1888 810 690 000 ℳ betragen hat, ist sie im Jahre 1898 auf 1 195,54 Millionen Mark gewachsen, mithin hat eine Zunahme von 47,5 % stattgefunden. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von 20 456 ℳ gegen 24 788 ℳ, also 21,2 % mehr ein. Die Einnahme für je 1 000 Achskilometer der Güterwagen hat sich von 94 auf 99 ℳ gehoben. Diese Steigerung, die auf den ersten Blick befremden könnte, weil der durchschnittliche Frachtertrag für das Tonnenkilometer, wie weiter unten bemerkt, herabgegangen ist, rührt von der Erhöhung des Ladegewichtes der Güterwagen her. An der Gesammteinnahme aus allen Verkehrszweigen war die Einnahme aus dem Güterverkehr mit 64,88 % gegen 69,49 % im Jahre 1888 betheiligt.

Die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer der gegen Frachtberechnung beförderten Güter mit Ausschluss des Postgutes ist von 20 230,12 Millionen im Jahre 1888 auf 30 783,27 Millionen im Jahre 1898, also um 52,2 % gestiegen. Bei Zurückführung der geleisteten Tonnenkilometer auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge hat sich eine Zunahme von 510 455 tkm im Jahre 1888 auf 638 259 tkm im Jahre 1898, mithin um 127 804 tkm oder 25 % ergeben. Die geringere Zunahme der

*) Verlag der königlichen Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

Verkehrsdichtigkeit gegenüber der des Verkehrsumfanges erklärt sich daraus, dass die neu hinzugetretenen Strecken den älteren Bahnen hinsichtlich der Verkehrsdichtigkeit beträchtlich nachgestanden haben. Die durchschnittliche Einnahme auf 1 tkm des Frachtgutes ist von 3,88 auf 3,65 ₰ gefallen. Die danach eingetretene durchschnittliche Verbilligung der Frachten um 6,3 % erklärt sich aus Tarifermässigungen verschiedener Art, wie Herabminderung der Einheitssätze, Versetzung vieler Artikel in niedrigere Tarifklassen, erweiterte Einführung ermässigter Ausnahmetarife für Massentransporte usw.

Für die vollspurigen deutschen Bahnen beliefen sich die Bauaufwendungen, worunter die eigentlichen Baukosten und verschiedene sonstige Aufwendungen (Zinsen während der Bauzeit, Kursverluste, erste Dotirung des Reserve- und Erneuerungsfonds usw.) zu verstehen sind, im Jahre 1888 im ganzen auf 9 834,31 Millionen Mark, somit für 1 km der Eigenthumslänge auf 245 878 ℳ. Sie sind im Betriebsjahre 1898 im ganzen auf 11 900,64 Millionen Mark und für 1 km der Eigenthumslänge auf 247 189 ℳ gestiegen. In dem zehnjährigen Zeitraume hat also im Gesammtbetrage eine Zunahme von 21 % und für das Kilometer eine solche von 0,5 % stattgefunden. Die Kosten des letzten Erwerbes, also das eigentliche Anlagekapital der jetzigen Eigenthümer, stellen sich etwas höher als die Bauaufwendungen, nämlich im Jahre 1888 auf 10 075,42 und im Jahre 1898 auf 12 134,01 Millionen Mark oder 252 037 ℳ auf 1 km.

Die gesammten Betriebseinnahmen (ausschliesslich der Pachtzinse) sind von 1 166,62 Millionen Mark im Jahre 1888 auf 1 836,19 Millionen Mark im Jahre 1898, also um 57,4 % gestiegen, obwohl die durchschnittliche Betriebslänge nur um 20,3 % zugenommen hat. Auch die auf das Kilometer Betriebslänge sowie die auf 1 000 Wagenachskm aller Art berechneten Einnahmen sind gestiegen, und zwar von 29 368 auf 38 414 ℳ = 30,8 % bezw. von 101 auf 106 ℳ = 5 %. Dagegen sind die auf 1 000 Nutzkm berechneten Einnahmen von 4 027 auf 3 983 ℳ = 1,1 % gesunken.

Die Betriebsausgaben, ausschliesslich der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen und ausschliesslich der Pachtzinse, sind in der Zeit von 1888 bis 1898 von 619 540 000 auf 1 093,71 Millionen Mark, also um 76,5 %, die Ausgaben auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge von 15 596 auf 22 881 ℳ, also um 46,7 % gestiegen. Auch die auf 1 000 Nutz- und auf 1 000 Wagenachskm aller Art berechneten Ausgaben sind gestiegen, nämlich von 2 138 in 1888 auf 2 351 ℳ in 1898 bezw. von 54 auf 63 ℳ. Der Prozentsatz der Betriebsausgaben im Verhältniss zu den Betriebseinnahmen hat sich im Jahre 1888 auf 53,11, im Jahre 1898 auf 59,56 gestellt.

Unter Ausscheidung der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen, sowie der Pachtzinse, hat der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betragen: im Jahre 1888 547 080 000 Mark, im Jahre 1898 742 900 000 ℳ, er hat also um 35,8 % zugenommen, dagegen ist er im Verhältniss zu der Gesammteinnahme nach Ausscheidung des Pachtzinses von 46,89 auf 40,46 % gesunken.

Als Rente des auf die betriebenen Strecken verwendeten Anlagekapitals betrachtet, ergab der Betriebsüberschuss im Jahre 1888 5,44 %, im Jahre 1898 dagegen 6,23 %, mithin 0,79 % mehr. Jedes Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge brachte im Jahre 1898 15 542 gegen 13 722 ℳ im Jahre 1888, mithin ein Mehr von 1 770 ℳ = 12,9 %.

Die Anzahl der Beamten und Arbeiter, einschliesslich der Handwerker, Lehrlinge und Frauen, betrug im Jahre 1898 511 013 Personen; mithin kam auf je 106 Einwohner ein Eisenbahnbediensteter. Gegen das Jahr 1888 hat eine Vermehrung der Beamten und Arbeiter um 155 624 Personen oder um 43,8 % stattgefunden, während zu gleicher Zeit die Eigenthumslänge der Eisenbahnen nur um 20,5 % zugenommen hat. Das grössere Anwachsen der Zahl der Beamten und Arbeiter erklärt sich einerseits aus der inzwischen eingetretenen Verkehrssteigerung, andererseits aus den erheblichen Erleichterungen, die im Dienste namentlich des niederen Personals eingeführt wurden.

Die Besoldungen und sonstigen persönlichen Ausgaben für Beamte und Arbeiter betrugen im Jahre 1898 im ganzen 662 230 000 gegen 389 350 000 ℳ im Jahre 1888, sie haben mithin um rund 70 % zugenommen. Die Gesammtsumme der persönlichen Ausgaben ist hiernach beträchtlich mehr gewachsen als die Gesammtzahl der Beamten und Arbeiter, so dass die durchschnittliche Aufwendung für jede beschäftigte Person von 1 096 auf 1 296 ℳ = 18,2 % gestiegen ist.

Die Eigenthumslänge der dem öffentlichen Verkehr dienenden, der Reichsaufsicht unterstehenden Schmalspurbahnen — also ausschliesslich der sogenannten Kleinbahnen — betrug am Ende des Jahres 1888 818,64 km; bis Ende 1898 ist sie auf 1 602,07 km, also um 783,43 km oder um 95,7 % gestiegen. An Betriebsmitteln standen den Schmalspurbahnen im Jahre 1898 344 Lokomotiven, 900 Personenwagen und 7 493 Gepäck- und Güterwagen zur Verfügung, während im Jahre 1888 nur 165 Lokomotiven, 363 Personenwagen und 3 984 Gepäck- und Güterwagen vorhanden waren. Von diesen Betriebsmitteln wurden geleistet im Jahre 1888 2 619 817 Nutz- und 41 638 535 Wagenachskm, im Jahre 1898 7 001 884 und 111 043 027. An Baukosten waren aufgewendet im Jahre 1888 im ganzen 40 830 000 ℳ und auf 1 km Eigenthumslänge 49 889 ℳ, im Jahre 1898 dagegen 90 540 000 ℳ bezw. 60 605 ℳ. Die kilometrischen Kosten sind sonach um 21,5 % gestiegen. Die Betriebseinnahmen sind von 3 230 000 ℳ im Jahre 1888 auf 9 270 000 ℳ und die Betriebsausgaben von 2 010 000 auf 6 830 000 ℳ gestiegen. Die Ausgaben sind hiernach etwas stärker gewachsen als die Einnahmen, weshalb der Betriebsüberschuss nur von 1 220 000 auf 2 440 000 ℳ zugenommen hat.

Deutsche Betriebsleistungen in russischer Beleuchtung.

In der Gesellschaft der Förderer militärischer Wissenschaften hielt dem „St. Petersburger Herold“ zufolge vor kurzem der Vertreter des russischen Ministeriums der Verkehrsanstalten im Auslande, Militäringeniör Generalmajor A. A. v. Wenndrich (mit dem Wohnsitz in Tharandt bei Dresden), einen interessanten Vortrag über die strategische Bedeutung der Verkehrswege. „Den allgemeinen Eindruck“, schreibt die Zeitung, „den man aus der knappen aber treffenden Darstellung des Redners empfing, kann man in dem Satz zusammenfassen: Ein Staat, mag er auch über ein am besten ausgebildetes Heer und eine vorzügliche Ausrüstung verfügen, ist im Kriege verloren, wenn er nicht auch über ein wohl organisirtes Netz von strategischen Bahnen verfügt. In neuerer Zeit hat man den strategischen Bahnen eine so grosse Bedeutung beigelegt, dass eine neue strategische Wissenschaft, die „Kriegsverkehrswissenschaft“ aufgestellt werden musste. Und dieser jüngste Spross der Wissenschaften stürzt viele Grundsätze der alten strategischen Wissenschaft. Ein Krieg, wie ihn Deutschland 1870 und 1871 mit Frankreich führte, wäre gegenwärtig unmöglich, vielleicht gar lächerlich. Gerade in betreff der Kriegsverkehrswissenschaft haben sich Deutschland und Frankreich — der Redner machte hauptsächlich diese Staaten zum Gegenstande seiner Abhandlung — erstaunlich entwickelt. 1870 konnte Deutschland vom 24. Juli bis 4. August, also in 11 Tagen mit 1 520 Eisenbahnzügen 19 299 Offiziere, 556 000 Gemeine, 161 881 Pferde und 16 883 Geschütze und Rüstwagen nach dem Kriegsschauplatz befördern, gegenwärtig aber stehen die Verkehrsverhältnisse unseres Nachbarstaates so, dass er diese Anzahl Kriegsmannschaft und Material in 2—4 Tagen, also 4—5 Mal schneller an den Bestimmungsort befördern kann. Und in Frankreich hält der Militärtechniker M. Lanoir es für möglich, auf sieben doppelgleisigen Eisenbahnlinien in 24 Stunden 7 × 207 = 1 449 Bahnzüge mit 1 449 000 Mann an die Grenze Deutschlands zu werfen. Unter dringenden Umständen kann man denn auch von Berlin aus in Tag und Nacht 1 440 Bahnzüge mit 1 440 000 Mann nach jeder Seite des Landes absenden. Die zwei Grossmächte können also im Handumdrehen ihre Heere mobilisiren und der Krieg kann gleich beginnen, sobald das entscheidende Wort gesprochen worden ist. Aber nicht nur Eisenbahnen, sondern auch die Wasserwege sind ausserordentlich wichtig für den modernen Krieg. Weil die Deutschen ihre Wasserwege vernachlässigt hatten, so bildete das mit einen Grund dazu, dass sie Paris nur langsam blockiren konnten. Die Mittel zum Verkehr auf dem Wasser werden durch neue technische Erfindungen immer mehr vervollkommnet. Man gebraucht jetzt elektrisch betriebene Beförderungsmittel, Motorböte und andere derartige Zugzusammensetzungen. Eine grosse strategische Bedeutung mass der Redner dem Elbe-Rheinkanal bei. Darauf ging der Redner auf den Gebrauch von Selbstfahrern im Heer über. Durch Selbstfahrer kann man in 24 Stunden Frachten auf 240 km befördern, während man früher mit Pferden es in dieser Zeit nur auf 40 km brachte. Die gewaltige Bedeutung des Gebrauches von Selbstfahrern für den Krieg ist somit auf das Klarste bewiesen. Gegenwärtig wird von den

Franzosen ein Selbstfahrerdienst im Sudan eingerichtet. Ein Gegenstück zum Kriegsselbstfahrer ist das Kriegsvelociped mit der Simms-Maxim-Mitrailleuse, die verhältnissmässig von leichtem Gewicht ist und mit 1000 Geschossen ausgerüstet werden kann.

So entrollte Generalmajor v. Wenndrich ein belehrendes und fesselndes Bild von der neuzeitlichen militärischen Rüstung auf der Grundlage der Kriegsverkehrswissenschaft und veranschaulichte die verschiedenen Arten von Selbstfahrern noch durch Nebelbilder. Mit der neuen strategischen Wissenschaft beschäftigen sich alle Grossmächte und rücken infolgedessen die strategische Ausnützung von Verkehrswegen in den Vordergrund der Rüstungen. Das ist, wie der Redner erklärte, an sich schon auch für Russland eine Bedingung, dasselbe zu thun. Wenn nun einmal trotz aller Friedensideen und -Wünsche ein Rüstungskampf zwischen den Staaten besteht, so werde er von allen gleichmässig, mit allen neuen wissenschaftlichen und technischen Hilfsmitteln geführt."

Soweit die Berichterstattung des „St. Petersburger Herold" über den Vortrag des Generalmajors v. Wenndrich. Man muss beim Lesen des Berichtes erstaunen über die reiche Phantasie des Herrn Generals. Natürlich muss zunächst noch die Veröffentlichung des Vortrages abgewartet werden, der voraussichtlich im Journal „Sheljesodoroshnoje Djelo", welches dem Redner nahe steht, zum Abdruck kommen wird, um ein vollständiges Urtheil über den Inhalt des Vortrages zu erhalten. Aber schon die zahlenmässigen Mittheilungen über die Möglichkeit, von Berlin in Tag und Nacht nach jeder Richtung 1440 Züge mit 1440000 Mann, sind so ungewöhnlich, dass man auf die Einzelnheiten gespannt sein kann. Selbst wenn man die Absendung der 1440 Bahnzüge „von Berlin nach jeder Seite des Landes" für eine Ungenauigkeit der Berichterstattung hält, so würde doch die angegebene Zahl bedeuten, dass in 24 Stunden jede Minute ein Militärzug mit 1000 Mann Berlin verlassen müsste!

Immerhin ist der Vortrag bezeichnend für die russische Schätzung unserer Eisenbahnleistungen und das Interesse, welches man dort der Entwickelung unserer Eisenbahnen und auch unserer Wasserstrassen entgegenbringt!

Nachrichten.

Deutschland.

— Im **preussischen Abgeordnetenhause** fand am 17. d. Mts. die **erste Berathung** der sogen. **Sekundärbahnvorlage** statt. Der Minister der öffentlichen Arbeiten erläuterte nochmals die Gründe der verzögerten Einbringung der Vorlage. Sie sei nun um so umfangreicher geworden, da sie mit 698 km neuer Staatsbahnen ein Baupensum für mehr als zwei Jahre biete. Auch für die Aufarbeitung der Baureste sei die Pause von einem Jahre sehr erwünscht gewesen; seit dem Abschluss der grossen Verstaatlichungsaktion im Jahre 1880 seien bis 1898 9815 km neue Bahnen für rund 900000000 ℳ. gebaut; aus den Bewilligungen bis zum Schlusse 1898 seien aber noch für 246879000 ℳ. Kredite vorhanden, darunter 112828000 ℳ. für solche Bahnen, die überhaupt noch nicht in Angriff genommen werden konnten. Eine beliebige Erhöhung der Bauthätigkeit sei weder erwünscht noch möglich, dazu gehören Techniker, Arbeiter und Geld. Der Herr Minister hob dann hervor, dass sich die jetzige Vorlage von ihren Vorgängerinnen dadurch unterscheide, dass sie zum ersten Male in grösserem Umfange Hauptbahnen enthielte, nämlich 150 km, die etwa ein Drittel der gesammten Kredite erforderten. Er ging dann auf die einzelnen Linien ein, entkräftete den Vorwurf einer Bevorzugung einzelner Landestheile durch neue Bahnen: seit der Verstaatlichung seien für Eisenbahnneubauten verausgabt im Osten 480000000 ℳ., im Westen 365000000 ℳ. Aus der weiteren Verhandlung, die übrigens nach fünfstündiger Dauer nicht zu Ende geführt, sondern vertagt wurde, — es sind zu der Vorlage 43 Redner eingeschrieben, von denen am Sonnabend nur 14 zum Wort kamen — ist nur erwähnenswerth die Aufwärmung der alten, vom Minister bereits widerlegten Behauptung, dass die Einbringung der Vorlage im Vorjahre unterblieben sei, weil die Landestheile, deren Abgeordnete gegen den Kanal gestimmt hätten, bestraft werden sollten. Der Minister wies dies nochmals mit grösster Entschiedenheit zurück. Die Ueberlastung der vorjährigen Landtagstagung und der langsame Fortgang der für die Sekundärbahnvorlage nöthigen Vorverhandlungen seien die einzigen wahren Gründe für die unterlassene Einbringung.

— Ueber die in Anregung gebrachte **Aufhebung der deutschen Kohlenausfuhrtarife** (vergl. darüber unsere Bemerkungen in Nr. 14 S. 209 d. Ztg.) hat sich Staatsminister v. Thielen in der Reichstagssitzung vom 16. d. Mts. folgendermaassen geäussert:

„Es erhellt aus den Verhältnissen ohne weiteres, dass die elsass-lothringischen Bahnen in dieser Frage nicht allein vorgehen können, sondern dass diese Frage gelöst werden muss im Einverständniss mit sämmtlichen deutschen Bahnen und vielleicht noch darüber hinaus. Die ermässigten Ausfuhrtarife für den Export von Kohlen sind zum grossen Theil sehr alten Datums. Sie sind s. Zt hergestellt worden, um der Ueberproduktion der deutschen Kohle im Ausland den Markt zu eröffnen. Wie haben Ausnahmetarife beispielsweise für die Versorgung der Pariser Gasanstalten von der Ruhr her, die über 30 Jahre alt sind. Andere sind mindestens ebenso alt. Die Frage ist also nicht ganz einfach zu lösen, indem man sagt, vom 1. Juli ab sollen die sämmtlichen Ausnahmetarife, soweit sie ermässigt sind, aufgehoben werden, sondern es bedarf in jedem einzelnen Falle einer sorgfältigen Untersuchung der wirthschaftlichen Folgen einer solchen Maassregel. Um Ihnen das an einem Beispiel sofort klar zu machen, kann ich hier anführen, dass die Kohlenproduktion für Oberschlesien zu zwei Theilen nach dem Inlande entfällt und zu einem Theile nach dem Auslande, auf Grund sehr alter wirthschaftlicher Verhältnisse, die sich herausgebildet haben aus beiderseitiger wirthschaftlicher Nothwendigkeit. Ich will ferner darauf aufmerksam machen, dass beispielsweise der grösste Theil der Ausfuhrtarife nach den Seehäfen in höherem Maasse der inländischen Konsumtion zu gute kommt, wie der ausländischen. Also auch nach dieser Richtung hin bedarf die Frage der sorgfältigsten Prüfung. So geniesst die Exportkohle in Hamburg den Vortheil, den auch die Bunkerkohle für unsere eigenen Rhedereien und auch die Locokohle für Hamburg und Umgegend geniesst. Dasselbe und noch in höherem Maasse ist beispielsweise auch für Stettin, Danzig und Königsberg der Fall, mögen die Kohlen nach aussen, überseeisch wirklich ins Ausland gehen, oder mögen sie den Konsumenten an der Küste und in einer gewissen Zone abseits der Küste zugegangen sein. Für diese würden sich die Kohlenpreise ganz ausserordentlich erhöhen, wenn wir zu einer solchen Maassregel übergingen. Das muss sich ja alles finden. Ich führe das nur an, um Ihnen die Bedeutung der Frage, die Konsequenzen, die sich daran knüpfen, einigermaassen klar zu legen. Durch die Einführung der Kohle in den Rohstofftarif sind die Ermässigungen, welche für die Ausfuhr gegeben worden sind, allgemein sehr reduzirt worden. Für das oberschlesische Revier betrug die Ermässigung für das Inland gegenüber dem Normaltarif 2800000 ℳ., für die ausländische Ausfuhr 480000 ℳ., also ganz bedeutend weniger. Die Frage kann also nicht, ich möchte sagen, durch einen blossen Ukas gelöst werden, sondern bedarf der individuellen sorgfältigen Prüfung. Verhandlungen sind schon in die Wege geleitet, und ich bin überzeugt, dass die einzelnen Bundesregierungen, bezw. Eisenbahnverwaltungen in dieser Frage wohl das Richtige treffen werden. Hinzufügen möchte ich noch, dass ein Theil der Ermässigungen ihren Grund in dem Umstande findet, dass bei den betreffenden Sendungen eine erhebliche Ermässigung der Betriebskosten eintritt. Beispielsweise senden wir vom Ruhrbezirk mehrere Sonderzüge nach Holland, die zum Theil dazu dienen, als Schiffskohle verwendet zu werden. Diese Sonderzüge werden von den Zechen selbst gebildet, wir brauchen nicht zu rangiren und nicht zu expediren, wir rücken zur bestimmten Stunde mit unserer Maschine und mit dem Packwagen vor den Zug und fahren nach der holländischen Grenze. Dass hierdurch unsere Betriebskosten erheblich ermässigt werden, liegt auf der Hand. Alle diese Momente müssen berücksichtigt werden, und ich hoffe, dass die Entscheidung in kurzer Frist getroffen werden kann."

Die Kohlennoth dauert inzwischen überall fort, besonders scharf in Sachsen, wo sie, wie wir schon mittheilten, zu einer beträchtlichen Einschränkung des Personenverkehres geführt hat. Jetzt kommen auch aus Bayern lebhafte Klagen. Dort hat die Handels- und Gewerbekammer für Oberfranken ein Gesuch an die Generaldirektion der Staatsbahnen gerichtet, der oberfränkischen Industrie auf ihre Kohlenbezüge aus dem Ruhrgebiet und von Seehäfen auf alle Fälle einen Frachtnachlass zu bewilligen.

— Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte **Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen** im Monat Januar 1900 ergibt für 69 Bahnen, die schon im Januar 1899 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 48 124,87 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	M.	M.	M.	M.	%
für alle Bahnen im Januar 1900					
aus dem Personenverkehre	29 113 114	+ 577 286	689	— 1	— 0,14
aus dem Güterverkehre	87 217 379	+ 7 427 909	2 029	+ 138	+ 7,30
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April 1899 bis Ende Januar 1900					
aus dem Personenverkehre	351 115 777	+ 18 467 669	9 827	+ 291	+ 3,05
aus dem Güterverkehre	810 360 050	+ 40 883 735	22 277	+ 645	+ 2,98
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Januar 1900					
aus dem Personenverkehre	4 382 530	+ 42 981	707	— 6	— 0,84
aus dem Güterverkehre	10 718 001	+ 834 305	1 701	+ 104	+ 6,51

— Ganz Norddeutschland wurde am 16. d. Mts. durch einen von scharfer Kälte begleiteten **Schneesturm** heimgesucht, der glücklicher Weise nur kurze Zeit anhielt und mildem Wetter noch im Laufe des Abends Platz machte. Namentlich aus Nordwestdeutschland (Schleswig-Holstein, Mecklenburg, Braunschweig, Magdeburg) kamen Nachrichten über **Verkehrsstockungen**, verspätete und kurze Zeit im Schnee stecken gebliebene Züge. In Berlin stockte in den Nachmittagsstunden von 1 bis 4 Pferde- und Strassenbahnverkehr völlig, in der Leipziger und anderen Strassen standen ganze Wagenburgen. Die Akkumulatorwagen waren den Schneemassen nicht gewachsen, während auf den Strecken mit Oberleitung zwar grosse Verzögerungen, aber keine Stillstände eintraten, und die Siemens & Halske'sche Unterleitungsstrecke Behrenstrasse-Hollmannstrasse gleichfalls die Schwierigkeiten besiegte. Da auch der Droschkenverkehr sehr eingeschränkt war — die meisten Rosselenker sollen wegen Uebermüdung ihrer Gäule nach Hause gefahren sein —, so war man in Berlin stundenlang auf den Omnibus angewiesen, mit dem man sein Ziel zwar langsamer als gewöhnlich, aber sicher erreichte.

— Auf Veranlassung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ist eine Erhebung über die **Viehbeförderung** auf Kleinbahnen in die Wege geleitet. Die Erhebung erstreckt sich in der Hauptsache auf Fragen der Desinfektion und Reinigung der Eisenbahnwagen.

— **Eisenbahnunfall bei Katzweiler.** Infolge eines heftigen Sturmwindes liefen am 16. d. Mts., Abends 8 Uhr, auf der Station Katzweiler der Lauterthalbahn zwei Wagen auf die Strecke hinaus und stiessen etwa 150 m ausserhalb der Station gegen den einfahrenden Arbeiterzug Nr. 490. Bei dem Zusammenstoss wurde der amtlichen Bekanntmachung der pfälzischen Bahnen zufolge ein Reisender schwer, drei Personen minder schwer verletzt. Die Maschine und vier Wagen entgleisten. Der Verkehr war vorerst noch gesperrt, wurde aber im Laufe des Tages wieder aufgenommen. Die Reisenden mussten an der Unfallstelle umsteigen.

— Ueber ein auf der **Berliner Stadtbahn** gegen einen Zug **verübtes Attentat** erfährt die „B. B.-Ztg.":

Als der in der Richtung nach Charlottenburg zu einige Minuten vor 12 Uhr Nachts am 14. d. Mts. die Station Lehrter Bahnhof passirende Südringzug sich etwa in der Mitte der letztgenannten und der Station Bellevue befand, flog plötzlich gegen die Fenster eines Wagens III. Klasse ein mehr als faustgrosser Gegenstand, der sich später als ein Gipsklumpen erwies. Zum Glück schlug er dabei gegen den Rahmen des Fensters, so dass er die Scheibe nicht mit der vollen Wucht traf. Doch war der Wurf doch noch so heftig, dass von der Fensterscheibe ein grosses Stück herausgeschlagen wurde, dessen Splitter drei Fahrgäste ziemlich stark verwundeten, indem sie einem dicht an dem Fenster sitzenden Herren die Backe aufrissen, einen Zweiten unmittelbar am Auge verletzten und einem Dritten das Ohr zerschnitten.

— Bezüglich der **Auskunftsertheilung und Abfertigung der Reisenden auf den Bahnhöfen** schreibt der „Generalanzeiger für Düsseldorf": Als eine dankenswerthe Erleichterung für das reisende Publikum muss eine Einrichtung der Eisenbahndirektion Elberfeld begrüsst werden, die sie neuerdings auf dem Düsseldorfer Hauptbahnhofe getroffen hat und die allgemein für das ganze Staatsbahngebiet einzuführen nur empfohlen werden kann. Durch öffentlichen Anschlag verweist sie das Publikum in die Telegrammannahme, woselbst die stets anwesenden Beamten, denen bisher schon die Verwaltung der Fundsachen, Bestellung von Schlafwagenplätzen usw. neben der Annahme der Privattelegramme oblag, die Abfertigung der Reisenden betreiben und jede Auskunft ertheilen können. Durch den Ausbau des Eisenbahnwesens zu einem internationalen Gemeingut wurden mit der Zeit so viele Neuerungen in das Verkehrsleben eingeführt, dass dem reisenden Publikum in seiner Gesammtheit unmöglich die Kenntniss alles Wissenswerthen zugemuthet werden kann. Eine weitgehende Auskunftertheilung in jeglicher Beziehung ist deshalb ebenso wie eine beschleunigte Abfertigung eine tiefbegründete Forderung unserer Zeit. Bislang galt allgemein im Eisenbahnwesen der Beamte mit der rothen Mütze, der die Bahnhofanlagen zu überwachen, ankommende und abfahrende Züge abzufertigen und so viele andere Arbeiten ausserhalb des Büros zu ververrichten hat, als derjenige, der allein auch von dem Publikum zu Auskunftszwecken in Anspruch genommen werden musste. Wie schwer jedoch gerade dieser Beamte oft erreichbar ist, besonders in verkehrsreicher Zeit, wenn die Dienstgeschäfte ihn in entfernte Bahnhoftheile führen, wird jeder Reisende inne geworden sein, der, wenn auch nur zur Erledigung irgend einer Formalität an seinem Fahrtausweis, seiner benöthigte. All' diesem begegnet nun die königliche Eisenbahndirektion Elberfeld mit der oben angedeuteten neuen Einrichtung. Die gleiche Einrichtung, von welcher hier die Rede ist, wurde auch an den Bahnhöfen Barmen-Rittershausen, Elberfeld-Döppersberg, Hagen und Vohwinkel eingeführt.

— Eine **Unterpflasterbahn und Hochbahnverbindung** zwischen Berlin und Potsdam soll in den nächsten Jahren zur Ausführung gelangen. Die Gesellschaft für den Bau von Hoch- und Unterpflasterbahnen (Siemens & Halske) hat soeben ein Projekt ausgearbeitet, das die Fortführung der Unterpflasterbahnlinie im Westen Berlins, und zwar von der geplanten Unterpflasterbahnhaltestelle Zoologischer Garten ab über Wilmersdorf, Schmargendorf, Grunewald, Zehlendorf, Schlachtensee und Wannsee vorsieht. Nach den Plänen der Gesellschaft, die nunmehr den zuständigen Aufsichtsbehörden und den betheiligten Gemeinden (Charlottenburg, Wilmersdorf, Schmargendorf, Zehlendorf, Schlachtensee und Wannsee) zugehen, wird die Unterpflasterbahn auf Charlottenburger und Wilmersdorfer Gebiet bis zur Ringbahnlinie an dem Berliner Platz geführt werden. Die Fortsetzung soll von hier ab in einer Hoch- oder Flachbahn — die Entscheidung über letztere Frage bleibt den Behörden vorbehalten — auf der Grenzlinie zwischen Schmargendorf und Kolonie Grunewald an dem Schützenhaus in Schmargendorf und dem Jagdschloss Grunewald vorüber bis zu Onkel Toms Hütte verlaufen. Von hier ab ist eine südliche Abzweigung der Bahn nach dem Herzen von Zehlendorf geplant, während die Hauptlinie von Onkel Toms Hütte ab weiter nach Westen an der alten Fischerhütte und dem Schlachtensee geführt wird. Die Charlottenburg-Wilmersdorfer Unterpflasterbahnlinie ist in der Richtung des Kurfürstendammes, der Fasanen-, Preussischen und Berliner Strasse bis zur Ringbahnlinie projektirt.

— In der letzten Sitzung des Aufsichtsrathes der **schlesischen Kleinbahn-Aktiengesellschaft** legte der Vorstand die Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung für das die Zeit vom 1. August bis 31. Dezember 1899 umfassende erste Geschäftsjahr vor. Danach ergab sich ein verfügbarer Reingewinn von 254 945 M. Es wurde die Vertheilung einer Dividende von 5 % auf das eingezahlte Kapital von 7 000 000 M. pro rata temporis beschlossen.

— In der am 6. d. Mts. stattgehabten Sitzung des bayerischen Eisenbahnrathes gab der den Vorsitz führende Generaldirektor von Ebermayer vor Eintritt in die Berathung des fünften Gegenstandes der Tagesordnung, den Entwurf der Sommerfahrordnung 1900 betreffend, hinsichtlich der **Abkürzung der Fahrzeiten und Einschränkung der Aufenthalte der Schnell- und Expresszüge auf Zwischenstationen usw.** eine längere Erklärung ab, der wir folgendes entnehmen: Die für dieses Jahr in Aussicht genommenen Zugvermehrungen übertreffen weitaus jene der für frühere Fahrordnungen vorgesehenen, indem ab 1. Mai nicht weniger als 4 190 Schnellzugkm einschliesslich der in Doppelzügen gefahrenen, dann 431 Personenzugkilometer, endlich 1 775 km im **Ausflugverkehr**, sohin

im ganzen 6396 km täglich mehr als in der vergangenen Sommerfahrordnung gefahren würden. — Hieran anschliessend fügte derselbe des weiteren bei, dass sich mit der zunehmenden Benutzung der Schnellzüge seitens des reisenden Publikums immer mehr das Bestreben geltend mache, die Reisedauer bei diesen Zügen möglichst abzukürzen; der Erfüllung dieses Wunsches habe aber bisher der Umstand entgegengestanden, dass sämmtliche Schnellzüge an vielen Zwischenstationen angehalten hätten. Zur Zeit würden nahezu ausnahmlos nur die Expresszüge ohne Aufenthalte an Zwischenstationen durchgeführt und die Beliebtheit dieser Züge bilde einen Beleg dafür, wie angenehm die Abkürzung der Reisedauer seitens des Publikums empfunden werde; es sei nun aber geboten, auch die weniger wohlhabenden Bevölkerungsschichten, denen die Expresszüge nicht zugänglich seien, der Wohlthat schneller Beförderung theilhaftig werden zu lassen, und es werde hierzu das Mittel nur in der thunlichsten Beseitigung der Aufenthalte auf Zwischenstationen gefunden werden können. Wie sehr die Einschränkung der Aufenthalte für die Abkürzung der Fahrtdauer bestimmend sei, lasse sich daraus entnehmen, dass die neuen Schnellzüge D 39 und 40, obwohl sie keineswegs mit einer grösseren Grundgeschwindigkeit als andere Schnellzüge verkehrten, die Strecke München-Probstzella-Berlin, zu der die bisherigen Schnellzüge 16—17 Stunden benöthigten, in nur etwas über 11 Stunden zurücklegten, ein Zeitaufwand, der noch um etwa eine Stunde hinter jenem zurückbleibe, welcher von den auf der ganz wesentlich kürzeren Strecke über Regensburg verkehrenden Schnellzügen gebraucht werde. — Es sei nun allerdings nicht zu verkennen, dass die Interessen derjenigen kleineren Stationen, an welchen die Schnellzüge bisher anhielten, soweit möglich, gewahrt bleiben müssten; infolge dessen werde nur erübrigen, eine Trennung der Schnellzüge in internationale und interne, mehr dem Lokalverkehr dienende Züge vorzunehmen. Hierbei werde übrigens darauf Bedacht zu nehmen sein, dass diese Züge, soweit möglich, nach und nach auch in zweckmässiger Weise an die internationalen Züge angeschlossen würden; mit dieser Maassnahme könne indessen selbstverständlich nur allmählich vorgegangen werden; die internationalen Züge selbst aber müssten nach dem Vorangeführten unter allen Umständen nur mit ganz wenigen Aufenthalten durchgeführt werden, und es könnte daher eine Reihe von bisherigen Schnellzughaltestationen bei diesen Zügen nicht mehr Berücksichtigung finden. — Er bitte, in dieser Maassnahme nicht etwa Gleichgültigkeit oder gar Uebelwollen gegen die Interessen einzelner Städte, sondern vielmehr nur ein Gebot der allerdringendsten Nothwendigkeit zu erblicken.

— In der volkswirthschaftlichen Kommission der **württembergischen Abgeordnetenkammer** gelangte dieser Tage die Bitte des Verbandes württembergisch-hohenzollernscher Handelsmüller um eine **verschiedene Tarifirung von Getreide und Mehl** zur Berathung, ferner in Verbindung damit eine diese Bitte im wesentlichen unterstützende Eingabe des württembergischen Schutzvereins für Handel und Gewerbe und eine Gegeneingabe mehrerer Grossmüller. Der Berichterstatter Schock (Volkspartei) wies in seinem Bericht auf die alte Klage hin, dass die Mittel- und Kleinmühlen infolge des Wettbewerbs der Riesenmühlen am Rhein (Mannheim, Ludwigshafen) und deren immer noch in der Zunahme begriffenen Mehleinfuhr nach Württemberg einem allmähligen Rückgang und der Entwerthung unterliegen, ferner hob er die Thatsache hervor, dass diese Mehleinfuhr die inländischen Getreidepreise herabdrücke. Er legte dar, dass, wenn die Müller auch theilweise zum Bezug auswärtigen Getreides wegen seiner besonderen Beschaffenheit genöthigt seien, sie doch die Hauptabnehmer für das einheimische überschüssige Getreide nachweisbar bilden, und dass Müllerei und Landwirthschaft, weil aufeinander angewiesen, an ihrem beiderseitigen Gedeihen interessirt seien. Die Ursache jenes übermächtigen Wettbewerbes der Riesenmühlen liege wesentlich in den Frachtverhältnissen. Die gleiche Tarifirung von Getreide und Mehl sei ja für die auswärtigen Grossmühlen sehr vortheilhaft. Für die einheimischen Müller sei eine Schutzmaassregel geboten, die aber nicht auf Kosten der Landwirthschaft gehen dürfe. Er beantragt bezüglich des Wunsches auf Hinaufsetzung des Mehls in die allgemeine Wagenklasse B Mittheilung an die Regierung zur Berücksichtigung, dagegen hinsichtlich des Verlangens nach Herabsetzung des Getreides in Spezialtarif II Uebergang zur Tagesordnung. Der Mitberichterstatter Rath (Volkspartei) erklärte sich mit den Ausführungen des Berichterstatters im wesentlichen einverstanden; namentlich lehnte er ebenfalls eine Herabsetzung der Getreidefracht, als zu einer Herabdrückung der Getreidepreise führend und zum Schutz der Klein- und Mittelmühlen nicht geboten, ab. Finanzminister v. Zeyer hob hervor, dass die Regierung seit langem auf die üble Lage der Müllerei ihr Augenmerk gerichtet und soweit es durch steuerliche Erleichterung möglich gewesen, zu helfen gesucht habe. In der Tariffrage stehe das Ministerium des Auswärtigen noch auf dem in der Kammer im vorigen Sommer dargelegten Standpunkt. Falls Beschluss im Sinne der Versetzung von Mehl in die allgemeine Wagenklasse B und der Belassung von Getreide im Spezialtarif I gefasst würde, so bestehe die Bereitwilligkeit, dem zu entsprechen. Der Antrag des Berichterstatters wurde hierauf von der Kommission einstimmig angenommen.

— Von einem vorläufigen Ausschuss des **württembergischen Eisenbahnerverbandes**, über dessen bevorstehende Grundung wir in Nr. 14 S. 210 d. Ztg berichteten, wurde ein Rundschreiben an die württembergischen Eisenbahnbediensteten und Eisenbahnarbeiter versandt, dem wir nachstehendes entnehmen: „Nicht in unfruchtbarer Kritik wollen wir uns verbittern, nicht einen nutzlosen und ungerechten Kampf gegen unsere Vorgesetzten führen! Nein! wir wollen praktisch Hand ans Werk legen und, Schritt für Schritt voranschreitend, wollen wir auf gesetzlichem Wege bessern, was zu bessern ist. Das Wort aus kaiserlichem Munde: die Staatsanstalten sollen Musteranstalten sein! soll in Erfüllung gehen. Wir wollen dazu beitragen durch treue und gewissenhafte Erfüllung unserer Berufspflichten. Der Zweck unseres Vereins soll sein die Hebung der moralischen und sozialen Lage der Bediensteten und Arbeiter der württembergischen Eisenbahnen auf christlicher und gesetzlicher Grundlage. Der Verein steht treu zu König und Vaterland. Nicht Umwälzung, sondern soziale Reform ist das Ziel des Vereins, deshalb bekennt sich jeder Eisenbahner durch den Eintritt in den Verein als Gegner der sozialdemokratischen Grundsätze und Bestrebungen und verpflichtet sich, getreu nach den im Statut niedergelegten Grundsätzen zu handeln. Die Erörterung konfessioneller und politischer Parteiangelegenheiten schliesst der Verein aus."

Oesterreich-Ungarn.

— Mehrere Wiener Tagesblätter meldeten jüngst, dass die **österreichische Regierung** bald nach dem für den 22. d. Mts. anberaumten Zusammentritte des Reichsrathes demselben ein **Eisenbahnprogramm** vorlegen werde, welches u. a. den Ausbau der Tauernbahn und der Karawankenbahn, ferner der Pyhrnbahn (Lietzen-Klaus), sowie die Fortsetzung des zweiten Gleises auf der Franz Josefbahn umfasst. Ausserdem sollen sehr bedeutende Stationserweiterungen, grosse Bestellungen von Fahrbetriebsmitteln usw. auf Rechnung der Investitionsanleihe von der Regierung beabsichtigt sein. Diese Meldungen haben eine gewisse anregende Wirkung auf den Effektenmarkt geübt, obgleich die Richtigkeit derselben keineswegs sichergestellt erscheint. Dass solche Meldungen und Gerüchte auftauchen und auch in den weitesten Kreisen Glauben finden, erscheint begreiflich, zumal ja Ministerpräsident Dr. v. Koerber in seiner programmatischen Erklärung auf die Nothwendigkeit hingewiesen hat, eine ausgiebige und fruchtbringende Thätigkeit auf wirthschaftlichem Gebiete zu entfalten. Die Nachrichten selbst aber eilen, wie das „Fremdenblatt" betont, den Thatsachen beträchtlich voraus. Richtig ist nur, dass die Regierung sich mit den Vorbereitungen zur Lösung bestimmter wirthschaftlicher Fragen und Aufgaben in der eingehendsten Weise beschäftigt. Die Beschlussfassung aber über den Zeitpunkt, zu welchem diese Vorlagen dem Reichsrathe unterbreitet werden können, hängt nicht von der Regierung allein, sondern von der Gestaltung der politischen Verhältnisse ab. Es wäre eben nur dringendst zu wünschen, dass der wieder zusammentretende Reichsrath Zeit und Musse fände, den dringenden wirthschaftlichen Fragen, die in den letzten Jahren immer wieder zurückgestellt werden mussten, jene Fürsorge und Aufmerksamkeit zuzuwenden, die sie im gesammtstaatlichen Interesse vollauf verdienen.

— Der „Allgemeine Tarifanzeiger" warnt die Eisenbahnen anlässlich der im Zuge befindlichen **Umarbeitung der Güterklassifikation** der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen, in dieser hochwichtigen Frage vorzugehen, ohne vorher die gutachtliche Aeusserung der Interessenten einzuholen. Diesbezüglich weist der Tarifanzeiger auf das Beispiel Deutschlands hin, wo jede einzuführende Tarifmaassregel den Verkehrsinteressenten zur Begutachtung vorgelegt und von den Eisenbahnvertretern im Vereine mit dem ständigen Ausschuss der Verkehrsinteressenten durchberathen wird.

— Die Verwaltung der **Südbahn** ist eifrig daran, das auf die **Erhöhung der Betriebssicherheit** bezügliche Arbeitsprogramm zur Durchführung zu bringen und vor allem jene Herstellungen vorzubereiten und in Angriff zu nehmen, deren Fertigstellung im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium im Jahre 1900 erfolgen soll. Dem Vernehmen nach sind die be-

züglichen Einzelprojekte theils schon dem Eisenbahnministerium vorgelegt worden, theils in Ausarbeitung begriffen. Im ganzen hat der von der Verwaltung der Südbahn seinerzeit für das Jahr 1900 aufgestellte Bauvoranschlag durch die im Grunde des Investitionserlasses hinzugekommenen Herstellungen eine Erhöhung von 10 000 000 Kr. auf rund 13 000 000 Kr. erfahren. Die wichtigeren, im Jahre 1900 zur Durchführung gelangenden Herstellungen sind, wie verlautet, folgende: 1. Die Entlastung des Marburger Bahnhofes durch Herstellung von Rangirgleisen, sowie Erweiterung der bisher nur für die Kriegsfahrordnung bestimmten Ausweiche für die allgemeinen Verkehrszwecke, so dass also die aus Ungarn nach Tirol gehenden Güter von Pragerhof sofort auf den Kärntner Bahnhof übergehen. 2. Die Entlastung des Bahnhofes in Wiener-Neustadt durch Anlage eines zweiten Bahnhofsgebäudes. 3. Die Blockirung der gegenwärtig bis Leobersdorf blockirten Strecke der Wien-Triester Linie bis Puntigam. 4. Die Herstellung von zweiten Gleisen auf den Strecken Klausen-Waidbruck, Grasstein-Franzensfeste und Bozen-Blumau der Tiroler Linie. Endlich 5. die Herstellung des dritten Gleises auf dem Militärbahnhofe in Franzensfeste.

— **Ermässigung der Brennholztarife.** Die Direktion der Südbahn hat dem Verein der Holzhändler, -Produzenten und -Industriellen angezeigt, dass sie die Brennholztarife um 20 % ermässige. Die Frachtermässigung gilt jedoch nur für den Monat Februar.

— **Elektrisch betriebene Zahnradbahn Triest-Opcina.** Das Einzelprojekt dieser Zahnradbahn wurde nunmehr dem Eisenbahnministerium mit dem Ansuchen um Vornahme der politischen Begehung eingereicht. Da die Finanzirung des Unternehmens durch eine Triester Unternehmung und die Oesterreichische Union-Elektrizitäts-Gesellschaft gesichert ist, dürfte mit dem Bau dieser ersten elektrisch betriebenen Zahnradbahn in Oesterreich schon im Laufe dieses Frühjahres begonnen werden. Die Bahn ist 5,1 km lang und beträgt die grösste Steigung in der Zahnradstrecke 250 ‰. Anwendung findet das Abt'sche Zahnstangensystem. Es dürfte dem bisherigen Stande der Verhandlungen nach gelingen, den Strombezug von dem Elektrizitätswerke der Stadt Triest zu sichern, und ist beabsichtigt, den hochgespannten Drehstrom in Gleichstrom umzuformen und die Bahn mit Gleichstrom zu betreiben.

— Die Lemberger Handelskammer hat mittelst eines an den Eisenbahnminister gerichteten Telegramms ihn aufmerksam gemacht, dass die im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" veröffentlichte **Aufhebung des Grubenholztarifes im Ausfuhrverkehre** nach ausländischen Gruben in den betheiligten Handelskreisen grosse Erregung hervorgerufen habe. Die Handelskammer beschloss einstimmig, das Eisenbahnministerium zu bitten, dasselbe möge bis zur Anhörung des Ausfuhrtarifkomitees des Staatseisenbahnrathes, dann der Handelskammern und Landwirthschaftsgesellschaften die Lösung der Frage der Grubenholztarife aufschieben und die jüngste Kundmachung widerrufen. Mit Rücksicht auf den Umstand, dass die galizischen Holzausfuhrhändler auf den Absatz in Preussisch-Schlesien grösstentheils angewiesen sind und auf diesem Markte von anderer Seite Wettbewerb zu fürchten sei, trete durch diese plötzliche Tarifmaassregel eine gefährliche Bedrohung des Holzhandels ein. Es sei übrigens auch berücksichtigungswerth, dass viele Holzhändler auf Grund der bestehenden Tarife Verpflichtungen eingingen und vertragsmässig gebunden sind.

Die erfolgte Aufhebung der besonderen Ausfuhrtarifbegünstigung für Grubenholz aus Galizien bezieht sich nur auf Hölzer von über 2,5 bis 6 m Länge. Für Hölzer bis 2,5 m Länge, welche erfahrungsgemäss den grössten Theil des beim Bergwerksbetriebe thatsächlich zur Verwendung gelangenden Holzmaterials ausmachen, bleiben die bisherigen Begünstigungen auch im Ausfuhrverkehre unverändert aufrecht. Die in Rede stehende Maassnahme erfolgte auf Anregung aus Interessentenkreisen auf Grund der Thatsache, dass vielfach zur Brettererzeugung geeignete Hölzer in der Länge von über 2,5 bis 6 m, welche unter Inanspruchnahme der Begünstigung für Grubenholz zur Ausfuhr gelangten, ihre Verwendung thatsächlich nicht beim Bergwerksbetriebe fanden, sondern zum Schaden der im Mitbewerb stehenden österreichischen Sägeindustrie in ausländischen Sägen verschnitten wurden.

— In Wien ereigneten sich in den letzten Tagen abermals mehrere **Unfälle infolge der mit den Oberleitungen der elektrischen Strassenbahnen verbundenen Gefahren.** In zweien dieser Fälle traten auf der Strasse verkehrende Personen auf abgerissene, zur Erde herabhängende Telephondrähte und erhielten hierbei, da durch Berührung des Telephondrahtes mit der Oberleitung der elektrischen Strassenbahn ein Kontakt hergestellt war, einen elektrischen Schlag. Ein weiterer, bisher nicht ganz aufgeklärter Fall betraf einen Strassenbahnschaffner, welcher angeblich an den Folgen eines in Ausübung des Dienstes — beim Umlegen des Kontaktbügels — erlittenen elektrischen Schlages starb. Mit Rücksicht auf die Beunruhigung, welche diese Unfälle im Publikum hervorgerufen haben, dürfte eine im „Fremdenblatt" zur Sache enthaltene Erklärung des leitenden Ingeniörs der Wiener elektrischen Strassenbahnen von Interesse sein. Danach sei eine Gefahr für die Fahrgäste der elektrischen Strassenbahnen ganz ausgeschlossen und auch für die Bediensteten nur bei Nichtbeachtung der Vorschriften möglich. Nur unter besonderen Umständen könne es vorkommen, dass jemand einen elektrischen Schlag erhält; dabei müssen aber so viele Umstände zusammenwirken, dass ein solcher Fall nur sehr selten eintreten kann. Wenn nämlich eine Person z. B. mit einem gerissenen Telegraphendraht in Berührung kommt, der über die Oberleitung der Strassenbahn hängt und mit seinem Ende die Schienen berührt, so schliesst der elektrische Strom; der Schlag kann aber auch nur dann tödtlich sein, wenn sich der Draht über Kopf oder Hals der betreffenden Person geschlungen hat. Es sei klar, dass ein Zusammentreffen aller dieser Vorbedingungen nur in sehr vereinzelten Fällen eintritt. Im Falle des Strassenbahnschaffners, der angeblich von einem elektrischen Schlage getroffen wurde, seien die genauesten Nachforschungen angestellt worden, ob etwa ein Telephondraht gerissen sei, doch wurde nirgends etwas gefunden. Wenn also der betreffende Schaffner einen elektrischen Schlag erhalten hat, so könne dies nur eine Folge davon gewesen sein, dass er sich an dem Apparat zu schaffen gemacht hat und dabei die genauen Vorschriften über die Behandlung desselben ausser Acht liess. Der Schaltapparat sei übrigens mit einer vollständig isolirten Verschalung versehen, so dass für das Publikum die Möglichkeit ausgeschlossen ist, mit demselben in Berührung zu kommen. Auch alle übrigen Eisenbestandtheile des Wagens seien durch die verwendeten Holzkonstruktionstheile desselben ausser Kontakt mit dem elektrischen Strome. Wenn das Holz sehr nass ist, könne dasselbe allerdings zum Leiter werden, doch sei der abgeleitete Strom so schwach, dass hierbei von einer Gefahr keine Rede ist. Im übrigen sei die Wiener elektrische Anlage von den behördlichen Organen einer so peinlichen Untersuchung vor der Freigabe für den Verkehr unterzogen werden, dass schon dieser Umstand allein dem Publikum die Beruhigung gänzlicher Gefahrlosigkeit bei Benutzung elektrischer Strassenbahnen gewähren sollte.

— **Elektrische Bahn Wien-Pressburg.** Die Errichtung dieser elektrischen Bahn ist der Verwirklichung nahegerückt. Die Pläne sind bereits fertiggestellt. Die administrative Begehung hat gleichfalls schon stattgefunden. Die Erbauung und Finanzirung sollen die Firmen Ganz & Co. in Budapest und Centralverwaltung für Sekundärbahnen (Herrmann Bachstein) in Berlin übernehmen. Man plant die Bildung einer Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 8 640 000 Kr., darunter 1 200 000 Kronen Stammaktien zu 100 Kr.

— Die **Verkehrseinnahmen der ungarischen Bahnen** stellten sich im Monat Dezember 1899 im Vergleiche zu dem gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

Hauptbahnen	im Dezember 1899 fl.	im Dezember gegen 1898 fl.
Ungarische Staatsbahnen	7 514 500	— 60 079
Südbahngesellschaft (ungar. Linien)	424 323	— 5 905
Raab-Oedenburg-Ebenfurter E.	95 446	— 7 886
Kaschau-Oderberger E.	476 800	+ 15 214
Mohács-Fünfkirchener E.	47 754	+ 414
Fünfkirchen-Bárcser E.	35 700	+ 411
Hauptbahnen zusammen	8 594 523	— 57 780
Lokalbahnen „	1 286 949	+ 66 892
insgesammt	9 881 472	+ 9 112

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug im Monat Dezember 9 170,9 (9 166,8) km und diejenige der Lokalbahnen 7 965 (7 423,3) km, zusammen somit 17 135,9 (16 590,1) km, stellte sich mithin gegen das Vorjahr um 545,8 km höher.

Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme sämmtlicher ungarischer Eisenbahnen 125 553 205 (+ 4 075 679) fl. Von der Mehreinnahme entfallen auf die Hauptbahnen 3 000 369 fl. (bei einem Längenzuwachs von 4,1 km), auf die Lokalbahnen 1 075 310 fl. (bei einem Längenzuwachs von 541,7 km).

— Das ungarische „Eisenbahnverordnungsblatt" verlautbart den Wortlaut des vom Handelsminister zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der projektirten **Lokalbahn Czinkota-Kerepes** dem Abgeordnetenhause vorgelegten Gesetzentwurfes.

Konzessionswerberin für diese Linie, durch welche die als Sackbahn endigende Lokalbahn Budapest-Czinkota über Csömör und Kis-Tarcsa bis Kerepes verlängert werden wird, ist die Direktion der Budapester Lokalbahnaktiengesellschaft. Die Baukosten dieser 9,8 km langen Lokalbahn sind mit 1 127 000 fl., das ist 115 000 fl. für das Kilometer, bemessen. Der Hauptzweck der Bahn ist die Verbindung der Hauptstadt mit den im Kerepeser Bezirk im raschen Wachsthum begriffenen Landhausanlagen, und ist die hohe Ziffer der Baukosten durch die bedeutenden Preise der einzulösenden Grundstücke und die hohen Arbeitslöhne gerechtfertigt.

— **Hebung des Fiumaner Handelsverkehrs.** Die Fiumaner Börse hat auf Anregung des ungar. Handelsministers einen umfangreichen Bericht verfasst, in welchem die zur Hebung des Handelsverkehrs von Fiume als unerlässlich erachteten Mittel und Wege ausführlich erörtert werden. Den Ausgangspunkt der zahlreichen Wünsche und Anträge bildet die Möglichkeit der freien Entwickelung und des gesunden Wettbewerbs des Handels. Zur Vermeidung einer Monopolisirung wird mit Hinweis auf die Triester Verhältnisse die Verstaatlichung der Lagerhausunternehmung beantragt. Um ferner jene Schäden auszugleichen, welche durch Aufhebung des Freihafens verursacht wurden, wäre es nothwendig, für Fiume eine dem Industrieförderungsgesetze ähnliche Gesetzesvorlage zu schaffen, welche den dortigen Handelshäusern eine fünfzehnjährige Steuerfreiheit, billige Lagerräume und ähnliche Vortheile sichert. Inzwischen sollten jedoch behufs möglichster Herabminderung der örtlichen Kosten einige Härten des Lagerhaustarifs, welche namentlich bezüglich der Assekuranz- und Ladegebühren und betreffs Vermiethung von Lagerräumen bestehen, thunlichst gemildert werden.

Bezüglich der Eisenbahntarife wird gegen die Fiume vernachlässigende Tarifpolitik der bosnisch-herzegovinischen Bahnen Klage geführt und beantragt, die dem Ausfuhrverkehr so ausgezeichnet dienenden direkten Rückvergütungssätze auch dem Fiumaner Lokalverkehr zu gewähren. — Zur Wettmachung jener österreichischen Bestrebungen: Spalato zum Mittelpunkt des Holzausfuhrverkehrs zu machen, wird im Interesse des gefährdeten Fiumaner Holzhandels der Ausbau der Ogulin-Bihacser Bahnlinie beantragt. Im Interesse des Seeverkehrs wird eine Erweiterung der subventionirten Linien, eine weitergehende Unterstützung der freien Küstenschifffahrt und eine wirksamere Förderung der Fiumaner Schiffbauunternehmung gefordert.

— **Personalnachrichten.** Der Sektionsrath im ungarischen Handelsministerium, Geduly, ist zum Stellvertreter des Baudirektors und gleichzeitig zum Leiter der Bau- und Bahnerhaltungshauptsektion der ungarischen Staatsbahnen ernannt.

Vereinsausland.

— Es ist von weitestem Interesse, welche Blüthen die Vereinsfreiheit und die Organisation der Arbeiter unter dem Ministerium Waldeck-Rousseau mit seinem sozialistischen Handelsminister Millerand treibt. Wir lesen im „Journal des Débats“: **„Ein neues Syndikat bei den französischen Staatsarbeitern.“** Bisher kannte man kein Syndikat unter den Arbeitern der Posten und Telegraphen. Diese Lücke hatte die Briefträger nicht gehindert, vor einigen Monaten in den Ausstand zu treten, und die Einmüthigkeit, mit welcher sie Alle ihren Dienst einstellten, hatte genügend gezeigt, dass ein geheimes Syndikat sie beherrschte. Seit dem 12. d. Mts. ist nun das Syndikat regelrecht gebildet. Infolge einer in der Arbeitsbörse abgehaltenen Versammlung haben die Arbeiter und Arbeiterinnen der Posten und Telegraphen sich als Syndikat zusammengeschlossen. Nachstehend einige der Forderungen, welche sie demnächst dem „Bürger“ Millerand zu unterbreiten gedenken: Achtstundentag, feste Anstellung nach sechs Monaten, Anfangsgehalt von 5 Frcs. für den Tag, Ruhegehalt auf Staatskosten, Bezahlung während der militärischen Uebungen, Wiederanstellung der als Soldaten Eingezogenen nach erledigter Dienstzeit usw. Die Organisation des neuen Syndikats ist Herrn Lelorrain anvertraut worden, welcher seit langer Zeit mit grosser Geschicklichkeit das Syndikat der der staatlichen Tabakmanufaktur angehörigen Arbeiter leitet. Diese Dinge erfahren noch durch einen Vorfall in der Kammer eine drastische Beleuchtung. Der Abg. Dulau fragte in der Sitzung vom 12. d. Mts. an, ob das Personal der Staatsmanufakturen noch ausschliesslich unter der Abhängigkeit des Finanzministers stehe. Kürzlich habe ein Ausstand in der Manufaktur zu Nantes stattgefunden. Die „petite Republique“ veröffentlichte aus diesem Anlass die Niederschrift einer Versammlung, in der man sagte, die Ausständigen hätten Befriedigung in allen Punkten erhalten, Dank dem Einschreiten des Bürgers Millerand. Hier entstand grosser Lärm, Beifall im Centrum, Proteste auf der Linken. Der Finanzminister Caillaux erwiderte unwirsch, das Personal der Tabakmanufaktur stehe noch unter seiner unumschränkten Herrschaft, und er habe seine Verwaltung mit einer Energie aufrecht erhalten, welche man nicht immer im Finanzministerium gefunden habe. Er begreife die Einmischung Dulau's nicht usw. Handelsminister Millerand seinerseits liess nichts zur Sache verlauten. Allerdings kann nun die deutsche Sozialdemokratie mit ihren vom Reichstage abgelehnten Anträgen auf vollste Verbindungsfreiheit auch für Staatsbeamte usw. sich auf die Thatsache in Frankreich berufen. Alles was nicht sozialdemokratisch ist, dürfte sich jedoch freuen, dass wir noch nicht so weit sind.

— An dem **Albulatunnel der rhätischen Bahn,** welche Thusis über den Schynpass und das Bergün mit dem Ober-Engadin verbinden soll, wird eifrig gearbeitet. Nach dem neuesten Monatsausweis, den wir den „Schweizer Bahnen“ entnehmen, beträgt die Gesammtlänge im Richtungsstollen Ende Januar: Nordseite 763 m, Südseite 132 m, zusammen 895 m. (Totale Tunnellänge 5 866 m.) Monatsfortschritt 104 m, Tagesfortschritt 3,35 m. Fertiger Tunnel: Gesammtlänge Ende Januar: Nordseite 335 m, Südseite 109 m, zusammen 444 m. Arbeiterzahl: im Tunnel Nordseite 215, Südseite 49, ausserhalb dem Tunnel: Nordseite 22, Südseite 5, Gesammtarbeiterzahl: 291. Gesteinsverhältnisse: Nordseite Kalkschiefer, Südseite Sand und Blöcke.

— Ueber **Eisenbahnbauten im Grossfürstenthum Finnland** finden wir in der deutschen „St. Petersburger Zeitung“ die Mittheilung, dass gegenwärtig in zwei verschiedenen Richtungen zwischen Kuopio und Idensalmi und zwischen Uleåborg und Torneo Eisenbahnbauten im Gange sind. Die Baukosten dieser Eisenbahnlinien werden aus Mitteln der Eisenbahnverwaltung des Grossfürstenthums Finnland bestritten. Im Frühjahre werden gleichfalls die Arbeiten auf der Eisenbahnlinie Helsingfors-Karis in Angriff genommen werden. Der Voranschlag der Baukosten der Linie Kuopio-Idensalmi bezifferte sich auf 6 224 000 ℳ. (finnisch), doch schon bei der Ausführung der Geländeuntersuchungen stellte sich die Nothwendigkeit heraus, den Kostenanschlag auf 8 080 000 ℳ. zu erhöhen. Der Kostenanschlag für den Bau der Linie Uleåborg-Torneo ist gleichfalls von 9 190 000 auf 12 973 000 ℳ. erhöht worden. Ferner sind die Baukosten der Linie Helsingfors-Karis endgültig auf 10 900 000 ℳ. veranschlagt worden, um 4 675 500 ℳ. mehr, als anfänglich ausgerechnet worden war. Die Eisenbahnlinie Kuopio-Idensalmi, auf welcher die Arbeiten bereits im Laufe zweier Jahre ausgeführt wurden, wird voraussichtlich im Herbste des Jahres 1901 dem Verkehre übergeben werden können. Die Arbeiten auf der Linie Uleåborg-Torneo sollen im Jahre 1902 beendigt werden.

Das sind harte Schläge für das arme Finnland, das in Bezug auf den Ausbau seiner Eisenbahnen, wie auf allen anderen wirthschaftlichen Gebieten auf seine eigene Kraft gestellt ist, während hier das reiche Russland helfen könnte und sollte. Hierbei darf Finnland sehen wie es fertig wird, leider erfreut es sich im übrigen nicht der gleichen Bewegungsfreiheit in Schule, Kirche und Sprache. Es macht sich in Finnland wieder in auffallender Weise das Streben der Gleichmachung geltend, das Russland verbietet, höher entwickelte Gemeinwesen neben sich zu dulden; sie müssen auf den allgemeinen Stand eines russischen Gouvernements herabgedrückt werden.

— Die grosse **Eisenbahnlinie von Moskau nach Kreuzburg** (Station der Riga-Dwinsk [Dünaburg] Eisenbahn), die augenblicklich von der Moskau-Windau-Rybinsk Eisenbahngesellschaft gebaut wird, ist insofern in einer ungünstigen Lage, als sie nicht den Hafen von Riga auf ihren eigenen Gleisen erreichen kann, sondern zu dem Zwecke von Kreuzburg bis Riga (121 Werst = 129 km) die Staatsbahn Riga-Dwinsk mitbenutzen muss. Noch verschlimmert wird die Lage der Bahn dadurch, dass sie auch das von ihr erbaute Endstück, das den Anschluss an den Hafen von Windau herstellt (Tuckum-Windau), gleichfalls nur nach Benutzung der Staatsbahn erreichen kann. Es kann ja nicht zweifelhaft sein, dass durch diese Verhältnisse der Betrieb nicht unwesentlich erschwert werden wird, weshalb denn auch die Moskau-Windau-Rybinsk Eisenbahngesellschaft bemüht ist, einen Ausweg zu finden. Gegenwärtig soll nun angeblich in Petersburg die Frage über die Fortsetzung der Moskau-Windau-Rybinsk Eisenbahn von der Station Kreuzburg nach Riga zur Entscheidung kommen. Es sollen zwei Projekte vorliegen: nach dem ersten soll die Bahn bis zur Station Kreuzburg geführt werden und vom Staate die Strecke Kreuzburg-Riga gepachtet werden, so dass diese Strecke dadurch zu einer Fortsetzung der Moskau-Windau-Rybinsk Eisenbahn gemacht werden würde; nach dem zweiten Projekt soll eine neue Bahn von Treppenhof (gleichfalls Station der Riga-Dwinsk Eisenbahn) nach Riga gebaut werden. Wenn dem zweiten Projekte der Vorzug gegeben wird, so wird über die Düna zwischen Treppenhof und Kreuzburg eine Eisenbahnbrücke gebaut werden; von hier würde die Eisenbahn durch das ganze Gouvernement Kurland geführt werden und in Riga ausmünden,

entweder in Thorensberg (2 km von Riga) oder Sassenhof (8 km von Riga). Die erforderlichen Vorarbeiten sollen bereits ausgeführt sein, wobei es sich herausgestellt hat, dass die Hauptschwierigkeiten für den Bau dieser Linie in der Bodenbeschaffenheit der zum Bau der Eisenbahnbrücke über die Düna z. Zt. bestimmten Baustelle in der Nähe von Kreuzburg, sowie einiger Sümpfe im Gouvernement Kurland, die nach dem augenblicklichen Stande der Vorarbeiten berührt werden, bestehen.

Wenn man sich die Verkehrsverhältnisse vergegenwärtigt, wie sie auf der Riga-Dwinskbahn liegen, so scheint der erste Vorschlag für die Verwaltung der Staatseisenbahnen kaum annehmbar, denn die Riga-Dwinskbahn ist der Anfang der grossen, zur Wolga führenden Eisenbahnlinie Riga-Dwinsk-Witebsk-Orel-Grjasi-Zarizyn, die bis Orel (936 Werst = 999 km) schon dem Staate gehört. Die Bahn bildet gegenwärtig den Anfang der Verbindung zwischen dem Hafenplatz Riga und Moskau, Petersburg; Warschau, über Orel mit dem Süden usw., wobei nur unter Staatsverwaltung stehende Bahnen berührt werden, so dass, falls der Staat die Theilstrecke Kreuzburg-Riga der Moskau-Windau-Rybinsk Eisenbahngesellschaft abtreten wollte, er in dieselbe ungünstige Lage gerathen würde, aus der die genannte Gesellschaft sich zu befreien bemüht ist. Dass man dem an leitender Stelle zustimmen sollte, kann kaum geglaubt werden. Es bleibt also zunächst nur das zweite Projekt übrig, um die Moskau-Windaubahn mit Riga unmittelbar zu verbinden.

— Von der russischen Eisenbahnverwaltung wird in der amtlichen „Handels- und Industriezeitung" bekannt gegeben, dass seit 1/13. Januar d. J. der regelmässige Verkehr aller Züge auf der **Nikolskoje-Grodekowo-Zweigbahn** in einer Ausdehnung von 91 Werst eröffnet und diese Strecke mit der Ussuri-Eisenbahn vereinigt worden ist.

— **Einwirkung der Durchgangslinie Dankow-Smolensk auf die Tarife und die Verkehrsleitung der Anschlussbahnen.** Mit der am 21. Dezember 1899 (2. Januar 1900) stattgehabten Eröffnung der Transitlinie der Rjäsan-Uraler Eisenbahn von Dankow bis Smolensk von 492 Werst (526 km) Länge wurden, wie die amtliche „Handels- und Industriezeitung" schreibt, in verschiedenen Verkehren Abkürzungen in den Entfernungen herbeigeführt, da die neue Linie die früheren kürzesten Strecken durch neue ersetzt. Die neue Linie kreuzt mehrere der bestehenden Hauptbahnen — so: im Knotenpunkt Smolensk die Moskau-Brest-, im Knotenpunkt Suchinitschi die Moskau-Kiew-Woronesh-, im Knotenpunkt Gorbatschewo die Moskau-Kursk- und im Knotenpunkt Wolowo die Ssysran-Wjäsmabahn — und schafft dadurch neue Verkehrsverbindungen nicht nur für die Güter, die zu den baltischen Häfen und der russisch-preussischen Grenze aus dem Wolgagebiete, sowie von der Ssamara-Slatoust-, der sibirischen und permschen Eisenbahn kommen, sondern auch für die Güter, die aus den von den genannten Bahnen durchschnittenen Bezirken nach Westen befördert werden. Unter anderem verkürzt die Dankow-Smolensklinie die Entfernungen für alle Gütermengen aus dem Osten von Rjäshsk aus bis Riga, Libau, Windau, Wirballen, Grajewo und Mlawa (folglich auch bis Königsberg und Danzig) um 24 Werst (26 km); so wird z. B. die frühere kürzeste Strecke, nämlich Rjäshsk-Wjäsma-Smolensk durch Rjäshsk-Uslowaja-Wolowo Smolensk, die um 24 Werst kürzer als die erstere ist, ersetzt. Diese 24 Werst, die eigentlich nur eine unbedeutende Wegeabkürzung zur Folge haben und daher, wenn man dabei an die dadurch bedingte Zeitersparniss beim Transport und an die Ersparniss bezüglich der Transportkosten denkt, für die Waarenbesitzer fast ganz unwesentlich sind, haben doch eine grosse Bedeutung für die Staatsbahnen. Es muss nämlich erwartet werden, dass an den vorbezeichneten Knotenpunkten die Güter, die auf den angrenzenden Staatsbahnen zum Versande gebracht werden, auf die neue Verkehrslinie abschwenken werden, um in den Genuss der billigsten Transportkosten zu gelangen. Hierdurch werden aber die Güter auf der Strecke Dankow-Smolensk bezw. deren Theilstrecken bis Smolensk die Privatbahn benutzen und den Staatsbahnstrecken verloren gehen. Das ist bei dem bestehenden Tarifsystem eine selbstverständliche Folge.

Auffallend ist an dieser Mittheilung eigentlich nur, dass die amtliche „Handels- und Industriezeitung" gewissermaassen überrascht ist, obgleich diese Entdeckung bei richtigem Aneinandersetzen der Entfernungen der vorhandenen Eisenbahnen und der geplanten Neubaustrecke schon bei der Konzessionirung der Bahn Dankow-Smolensk gemacht werden konnte.

— Eine sehr dankenswerthe Aufgabe hat sich der Kongress der Vertreter der russischen Eisenbahnen gestellt, indem er eine besondere Kommission gebildet hat, welche die Frage wegen **Umbenennung gleichnamiger Stationen des russischen Eisenbahnnetzes** prüfen wird. Dieser Prüfung werden sich vermuthlich die Vorschläge anschliessen, wie dem offenbaren Uebel abgeholfen werden kann; es wird dann wenigstens im Bereiche der Möglichkeit liegen, nach einiger Zeit die gleichnamigen Stationen, wenn auch nicht ganz, so doch wenigstens zum allergrössten Theile, fortzuschaffen, die gegenwärtig so viel Verwirrung anrichten.

— Die von der **russischen Botschaft** in Konstantinopel **bei der Pforte** unternommenen Schritte, betreffend den **Eisenbahnbau in den der russischen Grenze benachbarten türkischen Gebietstheilen**, sind nach einer der „Pol. Korr." aus Konstantinopel zugehenden Meldung noch keineswegs zu einem Abschluss gediehen, wie manche Meldungen besagten. Es entspreche auch nicht der Wahrheit, dass es sich speziell um eine Eisenbahnlinie Kars-Erzerum oder überhaupt um eine bestimmte Linie handelt, sondern die russischen Mittheilungen trugen einen ganz allgemeinen Charakter, indem sie, ohne einer bestimmten Linie Erwähnung zu thun, die Nothwendigkeit hervorhoben, sich rechtzeitig mit der Pforte über den Eisenbahnbau in jenen Gebieten zu verständigen, damit nicht etwa Verfügungen getroffen werden, die den russischen Interessen abträglich wären und schwer rückgängig gemacht werden könnten. In den russischen Kreisen der türkischen Hauptstadt betone man ferner mit grossem Eifer, dass dieser Schritt in keiner Weise als Gegenzug gegen das deutsche Bagdad-Bahnprojekt aufgefasst werden dürfe, vielmehr die Absicht, ihn zu unternehmen, älteren Datums sei als die Verleihung der Bagdad-Bahnkonzession und im allgemeinen Zusammenhang mit der fortschreitenden Ausgestaltung des Bahnbaues in allen Theilen der Türkei stehe.

— Nach zuverlässigen Mittheilungen vom 11. d. Mts. ist das **Bahnbüro südlich von Kaumi in Kiautschou von Eingeborenen überfallen** worden und gilt seitdem für gefährdet. Der Beamte des Bahnbüros konnte nach Kiautschou gelangen. Der Gouverneur entsandte von Tsingtau Mannschaften der Schutztruppe nach Kiautschou und beauftragte Hauptmann Mauve in Kaumi, mit dem dortigen Mandarin über die Beilegung der Unruhen in Verbindung zu treten.

— Einer Meldung der „Köln. Ztg." aus Konstantinopel zufolge fragte der Sultan bei der anatolischen Bahn an, ob sie bereit sei, die vor zwei Jahren übernommene Verpflichtung, eine **Eisenbahn von Ismid nach Heraklea** am schwarzen Meer zu bauen, nunmehr auszuführen. Grundsätzlich ist die anatolische Bahn dazu verpflichtet, jedoch nur, wenn noch besondere Vereinbarungen zwischen beiden Vertragstheilen über die kilometrische Zinsgewähr und anderes abgeschlossen sind. Die Bahn ist wichtig, weil dadurch das reiche Kohlenbecken von Heraklea mit der Hauptbahn verbunden wird. Es ist indessen abzuwarten, ob der Anfrage der türkischen Regierung mehr als eine vorübergehende Wallung zu Grunde liegt.

— Präsident Mellen der **Northern Pacific - Eisenbahn** äusserte sich, wie die „N.-Y. Handelsztg." berichtet, letzthin wieder in enthusiastischer Weise über die Aussichten der nächsten Zukunft. Er sähe nichts, was ihn zu einer Aenderung seiner sanguinischen Stimmung veranlassen könne. „Die Zukunft erscheint so hoffnungsvoll wie je und ich erwarte, dass unsere Einnahmen fortfahren werden, beträchtliche Erhöhungen aufzuweisen. Der Westen hat niemals zuvor so prosperirt." Bei derselben Gelegenheit theilte der Genannte mit, dass die Northern Pacific sich einer Entscheidung der zwischenstaatlichen Verkehrskommission nicht fügen werde, laut welcher die Bahn auf ihrer Strecke St. Paul-Mineapolis nach Duluth die „long and short haul"-Klausel des Bundesverkehrsgesetzes verletze. Demgemäss hat denn auch jene Kommission im Bundeskreisgericht zu St. Paul den Antrag gestellt, die Kontroverse zwischen Kommission und Bahn gerichtlich zu entscheiden.

— Im **deutschen Reichstage** hat am 19. d. Mts. eine interessante Verhandlung über die **Kolonialbahnen** stattgefunden. Gegenüber den Angriffen des Redners der Centrumspartei und der Abgg. Bebel und Richter entwickelte der Abg. Dr. von Siemens, Direktor der Deutschen Bank, der der freisinnigen Vereinigung angehört, seine Gedanken einer weitschauenden Kolonialpolitik. Für die ostafrikanische Centralbahn hege er eine gewisse Begeisterung. Wir brauchten Kolonien als Auslass für unsere überschiessenden industriellen und kommerziellen Kräfte, wir müssten uns mit unseren Kolonien zu einem wirthschaftlichen Ganzen zusammenschliessen, wie es England thue und zur Schaffung eines Greater Britain ungeheure Opfer bringe. Interessant war auch die Begründung, weshalb sich die Deutsche Bank von der Centralbahn zurückgezogen habe. Er erklärte dies mit dem Steigen des Zinsfusses, bei dem die von der Reichsregierung früher angebotene Garantie von 3,5 % nicht mehr genüge. Redner erklärte, nach seiner Ueberzeugung werde die Centralbahn sicher gebaut werden, ebenso wie die Rhodes'sche Südnordbahn durch Afrika. Die Kosten der Centralbahn liessen sich mit einiger Sicherheit berechnen, da man jetzt die Kosten der englischen Mombassabahn — etwa 55 000 *M.* für das Kilometer — kenne. Wolle man überhaupt

Kolonien, so brauche man sich vor dem Risiko der Centralbahn nicht zu fürchten. Sehr viel kühler als Herr von Siemens stellte sich sein Fraktionsgenosse Freese (Bremen) dem Kolonialbahnbau gegenüber; er mahnte zur äussersten Vorsicht bei diesen Ausgaben. Der Kolonialdirektor Dr. von Buchka betonte, dass es sich zur Zeit nur um eine Stichbahn handle (von Dar-es-Salaam nach Mrogoro, nicht wie in den Berichten jedenfalls versehentlich steht, nach Bagamojo, das erst etwa an die Bahn nach Mrogoro durch eine Zweigbahn angeschlossen werden könnte). Ob sich diese Bahn durch Weiterführung zu einer Centralbahn entwickeln werde, sei eine durchaus offene Frage. Die geplante Stichbahn sei zur Aufschliessung des Landes unbedingt erforderlich. Er betonte, dass die Eisenbahnen den gesundheitsgefährlichen Karawanenverkehr verminderten und durch Erleichterung der Lebensmittelzufuhr den Hungersnöthen steuerten. Sehr warm sprach sich für den Bau der Kolonialbahnen Unterstaatssekretär Freiherr von Richthofen aus, der sich mit den Schlussfolgerungen des Dr. von Siemens einverstanden erklärte. Schliesslich wurden die Forderungen für die Usambarabahn und die Bahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro an die Budgetkommission überwiesen.

Allgemeines.

— **Ein internationaler Strassenbahnkongress** wird aus Anlass der Weltausstellung in Paris vom 10. bis 13. September 1900 im Palais des Congrès abgehalten werden; die Leitung liegt in den Händen des Internationalen Permanenten Strassenbahnvereins, dem auch eine grosse Anzahl deutscher Strassenbahnverwaltungen angehört. Aenderungen vorbehalten, ist folgendes Programm für die Verhandlungen des Kongresses aufgestellt worden:

1. Tarife der Strassenbahnen im Inneren der Städte.
2. Welche Folgen hat die Einführung des elektrischen Betriebes für die betreffenden Linien ergeben in Bezug auf den Verkehr, die Betriebsausgaben und den Reingewinn?
3. Welche Nachtheile und Vortheile bietet für den elektrischen Betrieb die Schmalspur gegenüber der Vollspur, insbesondere in Bezug auf die Möglichkeit der Anbringung genügend starker Motoren und der übrigen mechanischen Einrichtungen?
4. Nach welchen Grundsätzen ist die Centrale einzurichten in Bezug auf die verschiedenen Einheiten, die der möglichst billigen Stromerzeugung dienen, wobei es sich besonders handelt um die Leistungsfähigkeit der Anlage, Dynamos, Dampfmaschinen, Dampfkessel, sonstigen Einrichtungen, Betriebsart der Centrale usw.?
5. Welches ist das beste Stromzuführungssystem (Gleichstrom, Wechselstrom, mehrphasiger Strom usw.) für ausgedehnte Strassenbahnnetze mit Vorortslinien, die sich auf weite Entfernungen erstrecken?
6. Falk'sche Stossverbindung.
7. Welche Fortschritte sind auf dem Gebiete des Akkumulatorenbetriebes zu verzeichnen? a) Bezüglich der Bauart, der Leistungsfähigkeit und der Gewichtsverminderung der Akkumulatoren. b) Bezüglich ihrer Dauer und ihrer Unterhaltungskosten. c) Bezüglich ihrer Wirthschaftlichkeit und praktischen Verwendbarkeit im Strassenbahnbetriebe.
8. Wagenheizung.
9. Betriebsarten der Kleinbahnen. Welches sind die Vorzüge und Nachtheile des eigenen Betriebes der Sekundärbahnen im Vergleich zum Betriebe durch die Hauptbahnen, denen sie als Zufuhrbahnen dienen?
10. Aufstellung einer einheitlichen Basis für die Bezeichnung der Stärke der Motoren und Dynamos.
11. Bremsvorrichtungen für Strassenbahnen mit mechanischem Betriebe.

— **Lokomotivfeuerkisten mit Wasserröhren.** Die englische Südwestbahn lässt nach dem „American Engineer and Railroad Journal" Lokomotiven bauen, deren Feuerkiste von quer liegenden Wasserröhren durchzogen ist. Die Rohre sind in zwei Gruppen derart hintereinander angeordnet, dass die vorderen von rechts nach links, die hinteren von links nach rechts ansteigen. Das vordere Wasserrohrbündel besteht aus 36, das hintere nur aus 25 Röhren, da für das Beschicken des Rostes unmittelbar vor der Feuerthür Raum bleiben muss. Seitlich am Kessel, den Rohrmündungen gegenüber, befinden sich Reinigungsöffnungen. An Stelle von Stehbolzen sind durch die Rohre laufende Anker angebracht. Die Heizfläche wird durch die beschriebene Anordnung um etwa 14 qm vergrössert.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die gegenwärtig nur für den Personenverkehr eingerichtete Haltestelle Eichgraben der Linie Wien Westbahnhof-Amstetten wird am 1. April d. J. auch für den Gepäckverkehr eröffnet werden.

Priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft. Die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie auch für die Aufgabe von Frachtgütern in vollen Wagenladungen eröffnete Station Zinsendorf der Linie Brünn-Tischnowitz ist am 15. Februar d. J. auch für die Abgabe von Frachtgütern in vollen Wagenladungen eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft. Die Station Gross-Becwar der Lokalbahn Pecek-Gross-Becwar führt seit 25. November 1899 den Namen Becwar; ferner ist seit 15. Februar d. J. der Station Polehrad der Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz die Bezeichnung Polehrad bei Brandeis a/E. und der an derselben Lokalbahn gelegenen Ladestelle Polehrad-Ladestelle die Bezeichnung Polehrad bei Brandeis a/E.-Ladestelle beigelegt worden.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Der Name der an der Linie Nagyvárad-Szeged gelegenen Station Sámson ist seit 15. Februar d. J. in Vásárhely-Kutas abgeändert worden.

Verzeichniss der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung.

Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass die an der Strecke Hagenow Land-Oldesloe des Direktionsbezirks Altona gelegene Haltestelle Kastorf und die nur dem Wagenladungsverkehr dienende, an der Strecke Malchin-Neubrandenburg gelegene Güterhaltestelle Kastorf der mecklenburgischen Friedrich Franzbahn häufig mit einander verwechselt werden.

Handschriftliche Ergänzung des Verzeichnisses der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung wird anheimgestellt.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 289 vom 9. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Umarbeitung des Vereinsbetriebsreglements (abgesandt am 19. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Die an der Bahnstrecke Weissenfels-Zeitz gelegene Station Deuben erhält ab 1. März d. J. die Bezeichnung „Deuben b. Zeitz".

Erfurt, den 17. Februar 1900. (462)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Rumänische Staatseisenbahnen.

Infolge von a) Schneeverwehung und b) Hochwasser war der Güterverkehr auf folgenden Linien unterbrochen, u. z.:

a) Bucuresci-Ploesci vom 9/12.—15/12. u. 18/12.—20/12.;
Bucuresci-Fetesci „ 9/12.—15/12 u. 18/12.—21/12.;
Fetesci-Constanta „ 9/12.—12/12.;
Ciulnita-Slobozia-Calarasi . . . „ 9/12.—17/12.;
Bucuresci-Giurgin „ 9/12—17/12. u. 18/12.—22/12.;
Costesci - T. Magurele . . . . „ 9/12.—12/12., 13/12.—16/12. u. 18/12.—22/12.;
Ploesci-Buzen . . „ 10/12.—13/12. u. 18/12.—20/12.;
Marasesci-Buzen . „ 10/12—12/12.;
Barbosi-Buzen . „ 9/12—12/12.;
Faurei-Fetesci . „ 10/12.—13/12. u. 17/12.—30/12.;
Bucuresci-Pitesci „ 10/12.—14/12.;
Piatra Olt-Titu . „ 10/12.—14/12.;
b) Buda-Slanic . . „ 15/12.—30/12.;
Campina-Sinaia . „ 16/12.—31/12. u.
Rosetti-Faurei . . „ 17/12.— 1/1.

Unter Bezugnahme auf § 11 Abs. 4 des Uebereinkommens für gegenseitige Wagenberechnung im Betriebe des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen bringen wir vorstehendes zur allgemeinen Kenntniss.

Bukarest, den 16. Februar 1900. (463)

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Dammrutschung zwischen Mähr. Karlsdorf und Mähr. Rothwasser war der Gesammtverkehr in der Strecke Grulich-Schildberg vom 5. bis 10. Januar l. J. eingestellt.

Wien, am 15. Februar 1900. (464)

Priv. österreichisch - ungarische Staatseisenbahngesellschaft.

Der Verkehr nach Station Schönpriesen-Umschlagplatz ist am 7. d. Mts. wieder aufgenommen worden. (Vergl. Bekanntmachung vom 21. Dezember 1899 in Nr. 100 — Inser.-Nr. 3397 — d. Ztg.)

Wien, am 17. Februar 1900. (465)

3. Güterverkehr.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Tarifheft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. März n. St. 1900 werden die Frachtsätze des Spezialtarifs III für die Station Freiwaldau Kr. Sagan der Lausitzer Eisenbahn in der Tariftabelle I des oben bezeichneten Tarifs auf 0,83 ℳ. und in der Tariftabelle II auf 0,80 ℳ., sowie die Tarifentfernung auf 348 km ermässigt.

Bromberg, den 16. Februar 1900. (466)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Tarifheft 2.

Am 17. Februar a./1. März n. Stils 1900 tritt zu dem Tarifheft 2 für den oben bezeichneten Verkehr der I. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält ausser den bereits früher bekannt gemachten Aenderungen:

I. neue und anderweite Frachtsätze für Stationen der preussischen, sächsischen, bayerischen, württembergischen und badischen Staatseisenbahnen, sowie der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen;
II. neue Anwendungsbedingungen für oben bezeichneten Tarif, durch welche Verkehrserleichterungen herbeigeführt werden;
III. Berichtigungen.

Die durch diesen Nachtrag eintretenden Tariferhöhungen gelten, soweit sie nicht bereits früher durchgeführt sind, erst vom 2. April a./15. April n. Stils 1900.

Druckstücke des Nachtrages können seitens der Inhaber des Tarifs unentgeltlich durch Vermittelung der Verbandstationen, sowie der Fahrkartenausgabestellen unseres Bezirks bezogen werden.

Bromberg, den 14. Februar 1900. (467)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutscher Privatbahngüterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Ottendorf (Bezirk Posen) in den direkten Verkehr mit Stationen der Nebenbahn Hansdorf - Priebus einbezogen. Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Stettin, den 13. Februar 1900. (468)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-bayerischer Kohlentarif vom 1. Juli 1896.

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1900 werden die Stationen Deutsch-Kralupp und Smecna-Sternberg der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn und die Stationen Burglengenfeld und Teublitz der k. b. Staatseisenbahnen in den oben bezeichneten Tarif aufgenommen.

München, den 15. Februar 1900. (469)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Durch die am 15. Februar l. J. erfolgte Einbeziehung der schlesischen Grubenstation „Bahnschacht" mit den sämmtlichen bayerischen Verbandsstationen in den Ausnahmetarif 13 für Koks und Kokskohlen etc. gelangen die bisherigen Ausnahmefrachtsätze von Bahnschacht nach Amberg und Rosenberg zur Aufhebung.

München, den 17. Februar 1900. (469a)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1900 ab sind in den Ausnahmetarif 32 (für Zucker aller Art) des südwestdeutschen Gütertarifs, Heft 1 vom 1. Mai 1895 folgende Frachtsätze für 100 kg ab Frankenthal nach Alt-Münsterol Grenze aufgenommen worden:

a) für 5 t-Sendungen 1,26 ℳ.,
b) „ 10 „ 0,69 „

Die neuen, sowie auch die bereits für Frankenthal - Basel bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 32 gelten nur für solche Sendungen, welche von direkten Frachtbriefen nach Stationen auf zollausländischem Gebiet begleitet sind und zur Einfuhr dahin verzollt werden.

Strassburg, den 18. Februar 1900. (470)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Die Gültigkeit der Frachtsätze der Abtheilung IV (für Mühlenerzeugnisse) des Ausnahmetarifs Nr. 12 des Tarifhefts II G (Verkehr Rhein- und Mainumschlagsstationen-Ostschweiz) wird vom 1. April 1900 an auf Mühlenerzeugnisse aus Weizen (Dinkel, Spelz, Halbfrucht), Roggen (Korn), Gerste und Hafer beschränkt. Nach diesem Zeitpunkt zur Auflieferung kommende Sendungen werden in den deutsch - schweizerischen Grenzstationen umkartirt, wodurch Frachterhöhungen eintreten. Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 14. Februar 1900. (471)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Kohlenausnahmetarif Theil V, Heft 3 vom 1. Februar 1898.)

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1900 werden die Stationen Deutsch-Kralupp und Smecna-Sternberg der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn in den Tarif wie folgt einbezogen:

1. Die Schnitttariftabelle, Abtheilung K, Seite 7 des Tarifes ist zu ergänzen:

Bis zum Schnittpunkte von	Theilfrachtsätze für 10 000 kg in Mark — bis zum Schnittpunkte Nr. 1	2
II. Stationen der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn:		
Deutsch-Kralupp . .	32,6	32,6
Smecna-Sternberg .	56,6	56,6

2. Der Kilometerzeiger, Abtheilung K, Seite 32 des Tarifes ist zu ergänzen:

Von	bis zu den Schnittpunkten Nr. 1	2	3
	Kilometer		
II. Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn:			
Deutsch-Kralupp . .	104	105	—
Smecna-Sternberg .	191	192	—

München, den 16. Februar 1900. (472)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Zum gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarif für Bier in Fässern vom 1. Januar 1900, der auch für den Verkehr ab Basel bad. Bahn und Waldshut nach schweizerischen Stationen Anwendung findet, ist ein Berichtigungsblatt erschienen, wodurch die Erhebung einer Einschreibgebühr anderweitig festgesetzt worden ist.
Karlsruhe, den 17. Februar 1900. (473)
Gr. Generaldirektion.

Rhein- und Mainumschlagsverkehr mit Oesterreich.
Tarif vom 1. Oktober 1886.
Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. gelangen für die Beförderung von Weinsteinsäure die nachstehenden Ausnahmefrachtsätze bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens
a) 5 000 kg,
b) 10 000 „
für den Wagen und Frachtbrief zur Einführung:

Nach \ Von	Wien I (K. E. B.) (Westbhf.) Wien II (K. F. J. B.) a	b
	Mark für 100 kg	
Frankfurt a/M. Hafen	4,03	3,40
Gustavsburg transit .	4,17	3,51
Kastel Hafen	4,19	3,54
Mainz Hafen	4,19	3,54
Ludwigshafen a. Rh. transit	4,21	3,55
Mannheim transit . .	4,21	3,55

München, den 15. Februar 1900. (474)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Oesterreichischer Grenzverkehr.
(Tariftheil II, gültig vom 1. Januar 1899.)
Die im Verbandsgütertarif, „Theil II, Heft 1" für den sächsisch-österr.-ungar. Eisenbahnverband, gültig vom 1. Februar 1900, auf Seite 26 bezw. 39 für den Verkehr zwischen Bodenbach B. N. B. bezw. Tetschen B. N. B. und Reichenberg enthaltenen Frachtsätze gelten auch für jene Sendungen, welche auf Grund der Bestimmungen des in rubro genannten Tarifes und zwar zwischen Bodenbach B. N. B. bezw. Tetschen B. N. B. und Reichenberg S. N. D. V. B. abgefertigt werden.
Wien, am 17. Februar 1900. (475)
Direktion der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.
(Aufhebung der Frachtsätze für dünne Brettchen des A.-T. Nr. 2 D.)
Mit 1. April d. J. treten die Frachtsätze für dünne Brettchen bis zu 1,5 m Länge des Ausnahmetarifes Nr. 2 D ausser Wirksamkeit.
Die im Ausnahmetarif Nr. 2 D enthaltenen Frachtsätze gelten somit ab 1. April d. J. nur für Stäbe und Brettchen aus Nadel- und Buchenholz (auch mit Cylindersäge geschnitten) bis 1,25 m Länge, 20 mm Dicke, unbearbeitet.
Für diese Artikel treten folgende Frachtsätze mit Gültigkeit vom 1. März d. J. in Kraft:

Von oder nach	Aussig-Landungsplatz		Schönpriesen-Umschlag		Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz		Schleppbahngebühr, nur gültig für Laube, Tetschen/Bodenbach	Dresden-Elbkai	
	Frachtsätze ausschl. Schleppbahngebühr und sonstiger Nebengebühren						Landungsplatz Schönpriesen-Umschlag und Aussig-Landungsplatz	Frachtsätze	
	α	β	α	β	α	β		α	β
	für 100 kg in Pfennigen								
Krechowice . .	193	170	188	165	193	170	5*)	215	192

*) Im Verkehre mit Aussig-Landungsplatz beträgt die Schleppbahngebühr 9,5 ₰ für 100 kg.
Wien, am 17. Februar 1900. (476)
K. k. priv. österr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. österr. Staatsbahnen.
Tarifänderung im Güterverkehre auf der Linie Unterdrauburg-Wöllau.
Vom 1. März 1900 angefangen, erfolgt bis zur tarifmässigen Durchführung im Güterverkehre auf der Linie Unterdrauburg - Wöllau die Frachtberechnung auf Grund der aus Kilometerzeiger für diese Linie im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 3 vom 1. Januar 1900, auf Seite 587 ersichtlichen Distanzen einerseits und der aus der Gebührenberechnungstabelle für die Linien Zeltweg-Wolfsberg-Unterdrauburg (Tarifheft 3, Seite 584) zu entnehmenden Frachtsätze andererseits.
Hierdurch treten die für die Linie Unterdrauburg-Wöllau im Tarifhefte 3, Seite 586 unter I und II enthaltenen Tarifgrundlagen und Gebührenberechnungstabelle ausser Wirksamkeit.
Wien, am 15. Februar 1900. (477)

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Theil II Heft 10 des Verbands-Gütertarifes.)
Mit Wirksamkeit vom 1. März 1900 wird die Station Grybów der k. k. österr. Staatsbahnen mit nachstehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 55 für Holz einbezogen:

Nach den Stationen der	von Grybów Abtheilung a	b
	Frachtsätze in Mark für 100 kg	
1. k. württembergischen Staatseisenbahnen.		
Heilbronn a. Neckar . . .	3,35	—
Stuttgart Hauptbhf. . . .	3,28	—
Stuttgart Nordbhf. . . .	3,29	—
Stuttgart Westbhf. . . .	3,30	—
Ulm	3,00	2,52
2. grossh. badischen Staatseisenbahnen.		
Bruchsal	3,51	—
Durlach	3,53	2,44
Karlsruhe Hauptbhf. und Rangirbhf.	3,54	—
Mannheim B. B.	3,57	2,20
Neuhausen bei Schaffhausen	3,01	—
Radolfzell	2,89	—
bei Rheinfelden.	3,24	—
3. pfälzischen Eisenbahnen.		
Frankenthal	3,69	—
Landau Hauptbhf.	3,69	—
Ludwigshafen a. Rhein. .	3,61	2,21
Pirmasens	3,86	—
Speier Hauptbhf.	—	2,25
4. k. preuss. u. grossh. hessischen Eisenbahndirektion Mainz.		
Bingen	—	2,19
Darmstadt Hptbhf. (Dir.-Bez. Mainz)	3,55	—
Gustavsburg	3,58	2,13
Mainz Hauptbhf.	3,61	2,14
Mainz Hafen	3,59	2,14
Mannheim (Dir.-Bez. Mainz) } Mannheim Neckarvorstadt }	3,57	2,20
5. kgl. Eisenbahndirektion Frankfurt a. Main.		
Bockenheim	3,51	—
Frankfurt a. M. Hafen (rechtsrheinisch) . . } Frankfurt a. M. Hptbhf. . } Frankfurt a. M. Ostbhf. . } Frankfurt a. M. Sachsenhausen . . . . }	3,50	—
Hanau Nord-, Ost- u. Westbhf.	3,46	2,06
Offenbach	3,50	—
Wiesbaden	3,65	—
6. Main-Neckar-Eisenbahn.		
Darmstadt Hptbhf. M. N. B.	3,55	—

München, den 16. Februar 1900. (478)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Eichenholzextrakt treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Wien { II (K.F.J.B.), K. F. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G. }	104 ₰
Wien Donauuferbhf. . . . . / Wien Donaukaibhf.	105 „
Korneuburg . . .	97 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Wien { II (K.F.J.B.), K. F. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G. }	99 ₰
Wien Donauuferbhf. . . . . / Wien Donaukaibhf.	100 „
Korneuburg . . .	92 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Wien { II (K.F.J.B.), K. F. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G. }	151 ₰
Wien Donauuferbhf. . . . . / Wien Donaukaibhf.	152 „
Korneuburg . . .	144 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 13. Februar 1900. (479)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

4. Lieferfristen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Auf 1. April l. J. gelangt Nachtrag IV zum badisch-pfälzischen Personen- und Gepäcktarif zur Ausgabe. Durch denselben werden verschiedene, wenig gangbare Fahrkartensorten eingezogen, worüber unser Personentarifbüreau auf Verlangen Auskunft ertheilt.

Die in den Nachtrag aufgenommenen Zusatzbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Karlsruhe, den 16. Februar 1900. (480)
Gr. Generaldirektion.

5. Verdingungen.

Die Herstellung und Lieferung der Granitwerksteine, Abdeckplatten und Bordschwellen für den Bau der Personenhaltestelle in Pöpelwitz soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Angebote sind versiegelt, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum Eröffnungstermin, am 3. März 1900, Vormittags 10 Uhr, der unterzeichneten Bauabtheilung einzusenden, wo auch die Verdingungsunterlagen zur Einsicht ausliegen. Letztere können gegen postfreie Einsendung von 0,75 ℳ in Baar bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen. (481)

Breslau II, Brüderstr. 32, den 13. Febr. 1900.
Königl. Eisenbahn-Bauabtheilung.

Die Lieferung von 31 000 cbm gesiebten Kies und 16 000 cbm Naturkies für den Ausbau der Vorortgleise der Anhalter Bahn zwischen Berlin und Gross-Lichterfelde soll öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Sonnabend, den 3. März 1900, Nachmittags 1 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebothefte sind in unserem Centralbüreau, Zimmer 416, einzusehen beziehungsweise von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ in Baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin, den 15. Februar 1900. (482)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die Wasserstationsanlage auf der Haltestelle Tollmingkehmen der Nebenbahn Goldap-Stallupönen soll die ca. 533 m lange Krahnleitung einschliesslich Erd- und Nebenarbeiten öffentlich vergeben werden. Die Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt Nr. 55 a, Zimmer 131 und in dem Abtheilungsbüreau zu Goldap zur Einsicht aus. Verdingungshefte mit Zeichnungen werden von dem Centralbüreau hierselbst für 1,60 ℳ für ein Heft postfrei abgegeben. Angebote sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Krahnleitung auf der Haltestelle Tollmingkehmen“ bis spätestens zum Termin, den 5. März, Vormittags 10 Uhr, uns einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Königsberg, den 12 Februar 1900. (483)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die Wasserstationsanlage auf der Haltestelle Tollmingkehmen der Nebenbahn Goldap-Stallupönen soll die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung von 2 freistehenden Wasserkrähnen öffentlich vergeben werden. Die Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt Nr. 55 a, Zimmer 131 und in dem Abtheilungsbüreau zu Goldap zur Einsicht aus. Verdingungshefte mit Zeichnungen werden von dem Centralbüreau hierselbst für 1,60 ℳ für ein Heft postfrei abgegeben. Angebote sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Lieferung von 2 Wasserkrähnen auf der Haltestelle Tollmingkehmen“ bis spätestens zum Termin, den 6. März, Vorm. 10 Uhr, uns einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Königsberg, den 12. Februar 1900. (484)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

K. württ. Staatseisenbahn.

Verkauf von alten Oberbau- etc. Materialien.

Auf dem Bahnhof Heilbronn lagernde

- ca. 271 t alte Eisenschienen Profil B (Niederprofil),
- „ 1 080 „ alte Eisenschienen Profil C,
- „ 226 „ alte Stahlschienen und Stahlabfälle, ungetrennt,
- „ 32 „ alte Eisenlaschen,
- „ 265 „ altes Schmiedeisen, ungetrennt,
- „ 42 „ altes Gusseisen,
- „ 59 „ verbranntes Eisen,
- „ 8,7 „ altes Eisenblech,
- „ 1,6 „ alter Eisendraht; ferner
- 1 alte, noch verwendbare Brückenwaage,
- 3 alte, noch verwendbare Gleiswaagen von verschiedener Länge,
- 2 alte, noch verwendbare Steinkrahnen

werden dem Verkauf ausgesetzt.

Die Verkaufsbedingungen werden auf Verlangen von der unterzeichneten Verwaltung verabfolgt.

Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Angebote auf alte Oberbau- etc. Materialien“ spätestens bis 10. März d. J., Mittags 12 Uhr, hierher einzureichen; am gleichen Tage, Nachmittags 3 Uhr, findet die Oeffnung der Angebote statt.

Heilbronn, den 14. Februar 1900. (485RM)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

Bei den Hauptwerkstätten zu Gotha und Erfurt angesammelte Werkstattsaltmaterialien, nämlich 190 t Eisen- und Stahlschrott (in 9 verschiedenen Loosen), sowie 10 t kupferne Feuerbuchsplatten und 5 t kupferne Bohr- und Drehspähne sollen verkauft werden.

Termin hierzu ist am 9. März 1900, Mittags 12 Uhr,

bei der unterzeichneten königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Verkaufsbedingungen und Gebotbogen können in unserer Kanzlei eingesehen, auch gegen postgeldfreie Einsendung von 15 ₰ in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist drei Wochen.

Erfurt, den 15. Februar 1900. (486)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Zur Frachtkte. 7 Stettin C. G.-Wittenberge vom 8./10. 99 fehlt 1 Kiste Metallwaaren E. V. s. 571 im Gewichte von 27 kg, desgl. zur Frachtkte. 1 Mannheim-Perleberg vom 4./11. 99 1 Kiste Cigarren N. P. 3401 im Gewichte von 24 kg.

Es wird um Nachforschung u. Mittheilung an den Betriebsvorstand der Wittenberge-Perleberger E. ersucht. (487)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 16 | 24. Februar 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Die Verkehrsverhältnisse Chinas.

Von Schwabe, Geh. Regierungsrath.

Der Wetteifer zwischen den zahlreichen, den verschiedensten Nationen angehörenden Syndikaten, welche sich für die Anlage von Eisenbahnen in China gebildet und zum Theil auch bereits ausgedehnte Konzessionen erlangt haben, hat den Anschein erweckt, dass dies ungeheure Reich von 11 574 356 qkm und 400 000 000 Einwohnern in Betreff seiner Verkehrsverhältnisse noch auf der untersten Stufe der Kultur stehe und dass bei den in den verschiedenen Provinzen des Reiches projektirten Eisenbahnen ohne Frage eine sichere Rentabilität zu erwarten sei. Dass dies nicht durchweg zutrifft und dass, abgesehen von den seitens des Berliner Syndikats projektirten Schantungbahnen, ein grosser Theil der projektirten Bahnen ernstlich mit dem Wettbewerb des sehr ausgedehnten und weit verzweigten Wasserstrassennetzes zu rechnen haben wird, lehren die ausführlichen und sehr interessanten Mittheilungen, welche Dr. Hermann Schumacher in Konrad's Jahrbüchern für Nationalökonomie und Geschichte sowie im Archiv für Eisenbahnwesen über „Eisenbahnbau und Eisenbahnpläne in China“, veröffentlicht hat und welche sich ausser auf die grundlegenden Arbeiten von v. Richthofen bereits auf die Ergebnisse der letzten englischen (Mission of the Blackburn Chamber of Commerce) und französischen Mission (La Mission Lyonnaise d'exploration en Chine) stützen. Dr. Schumacher gehörte der deutschen Kommission gewerblicher Sachverständiger, welche im Jahre 1897 Ostasien bereiste, als wissenschaftliches Mitglied an; er hat natürlich die Ergebnisse dieser Reise in erster Linie verwerthet und schöpft aus eigener Anschauung.

Aus diesen Mittheilungen ist zunächst ersichtlich, dass der Ausbau des chinesischen Eisenbahnnetzes nicht erst durch die in den letzten Jahren vom Auslande erfolgte Anregung zur wirthschaftlichen Erschliessung Chinas hervorgerufen worden ist, sondern dass schon vor etwa 20 Jahren der chinesische General Liumingtschwan nachstehende 4 Eisenbahnprojekte zur Ausführung empfohlen hatte:

1. Von Tschinkiang am Schnittpunkte des Yangtsestromes und des Kaiserkanales durch West-Schantung nach Peking.
2. Von Hankou an der Mündung des grössten Nebenflusses des Yangtse durch die Provinz Honan nach Peking.
3. Von Peking nach der Mandschurei.
4. Von Peking nach der Provinz Kansu.

Diese Eisenbahnprojekte, von denen zunächst das erste — Tschinkiang - Peking — zur Ausführung empfohlen wurde, fanden bei dem auch in Deutschland bekannten Vizekönig Lihungtschang lebhafte Unterstützung. Unter den verschiedenen Gründen, welche der Letztere zu Gunsten der projektirten Eisenbahnen anführt, ist der folgende von besonderem Interesse: „Die Provinzen, die im Norden des Yangtse und des Hwai liegen, haben der Hauptsache nach nur Landwege für den Verkehr und sind in dieser Beziehung mit den südlichen Provinzen, die von schiffbaren Flüssen und Kanälen durchschnitten werden, nicht zu vergleichen. Diesem Umstande ist es zuzuschreiben, dass von den 20—30 000 000 Taels, die dem Staatsschatz an Inlandsteuern und Zöllen zufliessen, $^{9}/_{10}$ von den südlichen Provinzen gezahlt werden, während die nördlichen nur $^{1}/_{10}$ beitragen. Wenn man Eisenbahnen baut, wird ein reger Handelsverkehr sich über das ganze Gebiet des Reiches entwickeln, und die Bewohner der nördlichen Provinzen, obwohl sie von Haus aus indolent sind, werden arbeitsamer und strebsamer werden. Sie

werden alle ihre Kräfte anspannen, um durch gute Bestellung aus dem Boden den grösstmöglichsten Gewinn zu ziehen, und nach und nach werden die nördlichen Provinzen ein gesegnetes Land werden."

Aus Gründen, deren Mittheilung hier zu weit führen würde, sind von den vorgenannten 4 Eisenbahnprojekten nur die unter 2, 3 und 4 angegebenen Linien bisher theilweise zur Ausführung gekommen.

Die Eröffnung der ersten Eisenbahn, und zwar der 16 km langen Schmalspurbahn Schanghai-Wusung ist zwar schon im August 1876 für den öffentlichen Verkehr erfolgt. Da indessen diese von Schanghai'er Kaufleuten ohne Genehmigung des Gouverneurs von Nanking erbaute Bahn auf Veranlassung desselben nach einjährigem Betriebe wieder vollständig beseitigt werden musste und erst jetzt wieder von neuem angelegt worden ist, so kann doch erst der im Jahre 1881 von der Kaiping-Kohlenbergbaugesellschaft begonnene Eisenbahnbau, aus dem sich dann durch Fortsetzung nach Süden und Norden die chinesische Staatsbahn entwickelte, als der eigentliche Ausgangspunkt des chinesischen Eisenbahnwesens angesehen werden.

Die Gesammtlage der chinesischen Eisenbahnen stellt sich zur Zeit wie folgt dar:

1. Chinesische Staatsbahnen.

Sie bestehen gegenwärtig aus den Strecken:

1.	Peking-Machiapu-Tientsin-Tongku (Vorhafen von Tientsin)	171 km
2.	Von Tongku bis zum östlichen Thor der chinesischen Mauer bei Schan-hai-kwan	235 "
3.	Die nördliche Verlängerung von Schan-hai-kwan bis Tschunhoso	64 "
4.	Von Peking (Lukoutschiau) bis Pauting, Theilstrecke der Linie Peking-Hankou	127 "
5.	Anschlussbahn von Fengtai, Station der Linie Peking-Tientsin, nach Lukoutschiau	7 "
	zusammen	604 km

Von diesen Strecken sind die unter 1—3 bezeichneten seit Ende 1897 im Betriebe, die übrigen Strecken dagegen noch in der Ausführung begriffen, insbesondere die nördliche Verlängerung von Tschunhoso einerseits nach Hsinmuntun in der Nähe von Mukden, andererseits nach dem Vertragshafen Niutschwang zum Anschluss an die von dem russisch-chinesischen Syndikat in der Ausführung begriffene südmandschurische über Niutschwang nach Talienwan bis Port Arthur führende Eisenbahn.

Ferner sollen auch die im Tschauyang-Distrikt der Provinz Tschili bei Naupiau nördlich der chinesischen Mauer gelegenen Kohlenlager, welche als die reichsten und besten in diesem Theile Chinas gelten, demnächst aufgeschlossen und durch eine Zweigbahn mit der Hauptlinie verbunden werden.

Zur Erläuterung der vorerwähnten Linien der chinesischen Staatsbahn ist noch zu erwähnen, dass die Linie Tientsin-Peking nicht bis zur Hauptstadt selbst, sondern nur bis zu dem über 3 km vom Südthor von Peking entfernten Machiapu geführt werden durfte. Seit der im Mai 1897 erfolgten Eröffnung dieser Strecke ist jedoch die Verbindung zwischen Machiapu und Peking durch eine von Siemens & Halske erbaute, im Juni 1899 eröffnete elektrische Bahn hergestellt worden. Auch die unter 4 bezeichnete Theilstrecke der Linie Peking-Hankou beginnt nicht in Peking selbst, sondern etwa 10 km davon entfernt in Likoutschiau bei der sogenannten Marco-Polo-Brücke und ist durch die unter 5 genannte Zweigbahn mit der Station Fengtai (Werkstätten) der Linie Peking-Tientsin verbunden.

Das Netz der chinesischen Staatsbahnen, welche durchweg die normale Spurweite von 1,435 m besitzen, ist von der unter dem Protektorat des Vizekönigs Lihungtschang 1878 gegründeten Kaiping-Kohlengrubengesellschaft unter Oberleitung des englischen Ingeniörs Kinder ausgeführt worden.

Der Verkehrsdienst liegt mit Ausnahme der Stellen der Fahrkarteneinnehmer, welche, bei der unüberwindlichen Neigung der Chinesen zu Betrügereien, durch Europäer besetzt werden müssen, ausschliesslich in der Hand der chinesischen Verwaltung; abgesehen hiervon aber ist das Personal englisch und steht auch jetzt noch unter dem Oberingeniör und Betriebsdirektor Kinder mit der Aufgabe, die Bahnen zu bauen, zu unterhalten und zu betreiben, sowie die Chinesen für den Eisenbahndienst, insbesondere zu Heizern und Lokomotivführern auszubilden, zu welchem Zweck eine besondere Eisenbahnschule errichtet worden ist.

Neuerdings ist dieses Programm noch dahin erweitert worden, dass neben der Anfertigung der zahlreichen Brückenkonstruktionen für die Neubaustrecken auch beabsichtigt wird, in den Werkstätten von Tong-Schan, in denen etwa 2000 Arbeiter beschäftigt sind, ausser der Unterhaltung von 80 Lokomotiven auch mit dem Neubau von Lokomotiven und Wagen vorzugehen.

Die Kosten der Pekinglinie — 128,8 km sind zweigleisig hergestellt — belaufen sich einschliesslich Betriebsmittel und Werkstätten durchschnittlich auf 102000 ℳ für 1 km.

2. Die russisch-chinesische Ostbahn, welche von der russisch-chinesischen Bank ausgeführt wird, besteht aus der 1540 km langen Hauptlinie Stretensk-Wladiwostok, die einen Theil der grossen transsibirischen Bahn bildet und aus der 1049 km langen südmandschurischen Zweigbahn, die sich von der erstgenannten Hauptlinie nach Ueberschreitung des Flusses Sungari bei Bodunö abzweigt und, Kirin und Mugden berührend, sich voraussichtlich in Hsinmuntun an die chinesische Staatsbahn anschliessen wird und über Niutschwang, dem am Liao-Ho etwa 40 km vom Meere gelegenen Vertragshafen, an der Westküste der Halbinsel Liaotung entlang laufend, nach Talienwan und Port Arthur führt.

Die Bahn, welche eine Gesammtlänge von etwa 2589 km erhalten soll, ist zwar bereits seit dem August 1897 in der Ausführung begriffen, auch wird beabsichtigt, die Strecke von Port Arthur ab zunächst fertigzustellen und dem Betriebe zu übergeben. Dessenungeachtet scheint aber die Linie nördlich von Niutschwang sowie der Anschluss an die sibirischen Bahnen noch nicht festzustehen. Mit der Ausführung der chinesischen Ostbahn fiel die Nothwendigkeit des Baues der schwierigen Amurthalbahn um so mehr fort, als von Stretensk, dem Endpunkt der Transbaikalbahn, aus das ungeheuere Wasserstrassennetz des Amur für Dampfschiffe fahrbar ist, das auf der Schilka und dem Amur — 2400 km lang — einen Ausweg zum Meere darbietet, mit dem Sungari tief in die Mandschurei, mit dem Ussuri weit nach Süden in die russische Küstenprovinz hineinreicht.

3. Die 1120 km lange Eisenbahnlinie Peking-Hankou, die sogenannte Luhan-Eisenbahn, ist dazu bestimmt, die erste Hauptstadt des chinesischen Reiches mit dem am Yangtsekiang gelegenen für Seeschiffe noch zugänglichen Hankou zu verbinden, dem Handelscentrum von ganz Mittel-, Nordwest- und Westchina mit einem Gesammtverkehr, der sich, soweit er unter die Kontrole der fremden Zollämter kommt, auf jährlich 208000000 ℳ bewerthet (davon 134000000 ℳ Einfuhr, fremde und einheimische sowie 74000000 ℳ Ausfuhr).

Ausserdem ist Hankou der Mittelpunkt der grossen industriellen Unternehmungen, welche Tschangtschitung, der Vizekönig der beiden Hu-Provinzen, in Hanjang angelegt hat, der dritten Stadt, die sich mit Hankou und Wutschang zu einem nur durch den Yangtse mit dem dort einmündenden Hanfluss getrennten Bevölkerungsmittelpunkt von mehr als 2000000 Köpfen zusammenschliesst.

Die Governement Jron and Steel Works oder Hánjanwerke bestehen aus zwei Hochöfen, einem Puddel-, Bessemer- und Martin-Stahlwerk, einem Schienenwalzwerk sowie einer Abtheilung für Eisenkonstruktionen und einer Abtheilung für Eisenbahn- und Schiffsbau, Giesserei usw.

Die Gesammtanlagekosten sollen die Summe von 30000000 Mark erreichen. Eine angemessene Rentabilität ist jedoch bisher noch nicht erzielt worden, theils wegen der Schwierigkeiten

der Beschaffung geeigneter Erze und koksfähiger Kohlen, theils wegen der echt chinesischen Wirthschaft.

Die Hanjanwerke sind von Scheng, dem bisherigen Tautai von Tientsin und späteren Eisenbahndirektor, angeblich für 4 000 000 Taels oder etwa 12 000 000 ℳ übernommen worden. Alle Versuche, die Werke an Krupp, Armstrong usw. zu verkaufen, sind bisher vergeblich gewesen. In Beziehung zu den Hanjanwerken steht die 26 km lange normalspurige Tayehbahn von dem etwa 110 km unterhalb Hanjang bezw. Hankou gelegenen Yangtsehafen Schihuiyau nach den Eisenerzgruben von Tiehschan zur Beförderung der für die Hanjanhochöfen bestimmten Eisenerze, welche auf dem Yangtse durch kleine Schlepper nach Hanjan verschifft werden. Die Bahn ist von dem preussischen Eisenbahnbauinspektor H. Hildebrand erbaut.

Die Linie Peking-Hankou, für welche bereits Ende 1895 im Auftrage des Vizekönigs Liu-kun-yi durch deutsche Ingeniöre unter Oberleitung des oben genannten Bauinspektors Hildebrand die Vorarbeiten in einer Ausdehnung von 550 km gemacht worden waren und deren Konzession nach Abberufung des Vizekönigs einem französisch-belgischen Syndikat verliehen wurde, ist im Bau begriffen. Die erste 127 km lange Strecke Lukoutschiau-Pauting ist, wie schon erwähnt, von der chinesischen Staatsbahn ausgeführt worden und bereits im Betriebe. Die Ergebnisse derselben sollen sehr günstig sein.

Die russisch-chinesische Bank hat mit der chinesischen Regierung einen Vertrag abgeschlossen, durch den sie das Recht erworben hat, von der Hauptlinie Peking-Hankou eine etwa 210 km lange westliche Seitenbahn von Tschöngting nach Taiyuen, der Hauptstadt der kohlen- und erzreichen Provinz Schansi, zu bauen.

4. Die erste 16 km lange Theilstrecke Wusung-Schanghai der projektirten normalspurigen Eisenbahnlinie Wusung-Schanghai-Sutschow-Tschinkiang-Nanking am Yangtsekiang nach Hangtschou und Wentschou ist von deutschen Ingeniören ebenfalls unter Oberleitung des vorerwähnten Herrn Hildebrand, welcher als Chef-Ingeniör und Berather des Vizekönigs Tschangtschitung in allen Eisenbahn- und industriellen Fragen wirkte, ausgeführt und am 1. September 1898 dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Die Bahn hat den Zweck, den Dampfern die oft sehr schwierige Fahrt über die im Wusungfluss liegende Barre zu ersparen und es ihnen zu ermöglichen, die Ladung zu löschen und zu speichern.

Das Betriebspersonal der Bahn besteht mit Ausnahme eines deutschen Regierungsbaumeisters und Werkmeisters lediglich aus chinesischen Beamten und Arbeitern, die in verhältnissmässig kurzer Zeit für die Dienstleistung als Stationsvorsteher, Telegraphisten, Lokomotivführer, Heizer, Weichen- und Bahnwärter usw. vorbereitet werden konnten. Ausser der Fortführung der Bahn von Schanghai nach Suchow ist eine Ringbahn projektirt, welche von der Station Schanghai einerseits um die englische und französische Niederlassung, sowie um die Chinesenstadt herum bis an die Werften von Wangpoo und andererseits um Hongkow, dem Nordtheil von Schanghai herum, bis zu den Hongkowwerften führt.

5. Schantungbahnen. Unter dem 1. Juli 1899 ist einem Syndikat, welches sich aus Kreisen der Industrie und des Handelsstandes aus allen Theilen Deutschlands vereinigt hatte, vom Reichskanzler für eine zu bildende deutsch-chinesische Aktiengesellschaft die Konzession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Tsingtau über Wei-hsien nach Tsi-nan-fu, der Provinzialhauptstadt von Schantung, nebst einer Zweigbahn nach Poschan verliehen worden. Die Gesellschaft besitzt ein Grundkapital von 54 000 000 ℳ, wovon 13 500 000 ℳ bei der Gründung eingezahlt worden sind. Sie hat sich verpflichtet, die vorbezeichneten Bahnen innerhalb einer Frist von 5 Jahren, die Bahnstrecke von Tsingtau nach Wei-hsien innerhalb einer Frist von 3 Jahren zu erbauen und in Betrieb zu nehmen. Die Gesammtlänge dieser Linien umfasst rd. 450 km, die Theilstrecke Tsingtau-Wei-hsien rd. 180 km. Die Baukosten für 1 km sind somit zu 120 000 ℳ angenommen. Die Bahn wird eingleisig mit der Normalspurweite von 1,435 m hergestellt, der Grunderwerb jedoch für 2 Gleise vorgesehen.

Die Lieferung des Oberbaumaterials ist für die ganze Bahnlinie an deutsche Werke vergeben worden; ebenso sind mit deutschen Unternehmern Verträge über die Lieferung und Montirung der Brücken, sowie über die Beschaffung der bei der Betriebseröffnung zunächst erforderlichen Lokomotiven, Personen- und Güterwagen abgeschlossen worden. Das bisher verdungene Material hat ein Gewicht von annähernd 85 000 t im Werthe von etwa 20 000 000 ℳ. Die für eine Strecke von 25 km bestimmte erste Lieferung von Oberbaumaterial im Gewichte von 4200 t ist bereits im Dezember v. J. verschifft worden.

Mit dem Bauangriffe selbst ist nach Ausführung der zur Feststellung der Bahnlinie erforderlichen Vorarbeiten bereits im September v. J. der Anfang gemacht worden, indem sowohl von Tsingtau, als von der chinesischen Stadt Kiautschou aus mit den Erdarbeiten begonnen wurde.

6. Die einem deutsch-englischen Syndikat konzessionirte Eisenbahnlinie Tientsin-Tschinkiang, welche von Tientsin, am unteren Laufe des Paiho, die Richtung des Kaiserkanals, östlich desselben, verfolgend, sich in Tsinangfu an die Schantungbahnen anschliesst, führt über Ihsien nach Tschinkiang an der Mündung des Yangtsekiang. Die Bahn besteht aus zwei Theilen, aus der etwa 650 km langen nördlichen Strecke Tientsin-Ihsien, welche von dem deutschen Theile des Syndikats gebaut werden soll, und der von dem englischen Theile des Syndikats zu bauenden südlichen, etwa 330 km langen Strecke Ihsien-Tschinkiang. Vorbereitende Schritte zur Ausführung scheinen noch nicht gethan zu sein.

Das vorstehende Projekt steht, wie schon erwähnt, an der Spitze der vier Eisenbahnlinien, deren Ausführung zuerst von der chinesischen Regierung in Aussicht genommen war. Der Grund, weshalb der Peking-Tschinkiang-Eisenbahn besondere Wichtigkeit für das chinesische Reich beigelegt wird, dürfte wohl darin zu suchen sein, dass der Transport des Tributreises auf dem Kaiserkanal durch dessen Versandung, durch das auf dem Rückwege nothwendige Warten auf hohes Wasser, sowie durch die Gefahr, welche mit dem Durchkreuzen des gelben Flusses verbunden ist, immer schwieriger und kostspieliger wird.

7. Die schmalspurige Tonking-chinesische Grenzbahn; sie führt von Hanoi, der Hauptstadt Tonkings, welche in regelmässigem Dampferverkehr mit dem wichtigsten Handelsplatz der Kolonie — Haiphong — steht, in einer Länge von 150 km nach Langson an der chinesischen Grenze und ist auf Kosten der französischen Regierung bereits in der Ausführung begriffen. Der Weiterbau der Bahn von Langson nach Lungtschou bezw. bis zum Vertragshafen Nanning am Westfluss, der bereits der Compagnie de Fives-Lille konzessionirt war, ist vorläufig wieder aufgegeben, weil befürchtet wird, dass die Bahn, anstatt den chinesischen Verkehr nach Tonking zu lenken, im Gegentheil den Verkehr von Tonking nach dem Westfluss ablenken würde.

8. Die 400 km lange Eisenbahn Haiphong-Hanoi-Loukai, welche Tonkings Hauptseehafen im Thale des rothen Flusses mit Yünnan verbindet und in der Vorbereitung zum Bau begriffen ist. Das Aktienkapital von 50 000 000 Frcs. ist durch eine Zinsgarantie von Indo-China gesichert.

Ausserdem sollen dem Vernehmen nach von der chinesischen Regierung nach folgende Eisenbahnkonzessionen bewilligt worden sein, die bis jetzt jedoch noch nicht weiter verfolgt worden sind:

Britische: Kaulun-Canton; Canton-Tschengtu (1700 km); von der birmanischen Grenze (Kulong-Ferry) nach Talifu, Yünnanfu, Suifu und Tschungking.

Britisch-chinesische: Canton-Tschengtu.

Britisch-italienische: Taiyuen-Singan-Siangyan.

Französische: Langson-Yünnan; Langson-Canton; von Pakhoi (am Tongking-Golf) nach Nanning, Loukai-Yünnan.

Belgische: Tschingling-Hankou.

Amerikanische: Kanton-Hankou; dem Vernehmen nach an ein englisches Syndikat abgetreten.

Ueber den Bau und Betrieb der chinesischen Eisenbahnen besitzen wir bis jetzt nur dürftige Angaben; immerhin wird ihre Mittheilung bei den in vieler Beziehung so abweichenden Verhältnissen von Interesse sein.

Das Monatslohn der chinesischen Eisenbahnangestellten betrug 1897 in Silberdollars (im Werthe von etwa 2 ℳ.):

Lokomotivführer	20—24	Silberdollars
Lokomotivheizer	6	„
Lokomotivputzer	4½	„
Zugführer (der englisch spricht) .	16	„
Eisenbahn-Polizist	17	„
Fahrkarten-Kontrolör	8	„

Die gewöhnlichen Kulis erhalten den ortsüblichen Tagelohn, der seit der Eröffnung der Minen und Eisenbahnen von 100 Kupferkäsch oder etwa 10 Silbercents (nach heutigem Werthe ungefähr 20 ₰) auf 120—150 Kupferkäsch gestiegen ist. Besser als die Nordchinesen, die allerdings als zuverlässiger und treuer gelten, werden die sogen. „Kantonesen" bezahlt, das sind Südchinesen, die in den Hongkong-Docks arbeiten und sich eine gewisse fachmännische Ausbildung angeeignet haben. Sie erhalten als Lokomotivführer ein monatliches Gehalt bis zu 70 D., als Telegraphisten bis zu 37 D.

Die chinesischen Lokomotivführer fangen als Kulis an und steigen dann langsam zum Putzer, Heizer und Lokomotivführer empor; man ist wohl mit ihnen zufrieden, wenn sie auch in aussergewöhnlichen Verhältnissen sich leicht ihrer Aufgabe nicht gewachsen zeigen.

Personengeldsätze.

	chinesische Staatsbahn		Schanghai-Wusung	Tayehbahn Schihuiyau-Tiehschan Eisenerz-Grubenbahn	Bemerkungen
	Peking-Tientsin	Tientsin-Tschunhoso			
Länge der Strecke	128 km	342 km	16 km	26 km	
Wagenklassen	Betrag für 1 km in Pfennig				
I	4	2⅔	etwa 10	Das Personengeld für die ganze Strecke beträgt 80 Käsch oder 16 ₰	Die Fahrpreise sind in lokalen chinesischen Kupfermünzen, den sogen. grossen „Käsch" festgesetzt, von denen etwa 900 Stück den Werth eines Silberdollars im Werthe von etwa 2 ℳ. ausmachen. Die grossen Käsch haben einen stets wechselnden Tageskurs.
II	2	1⅓	„ 7½	0,06	
III	—	—	„ 3¾	Die Personenbeförderung findet in den Grubenwagen statt.	
	Freigepäck in der I. Klasse 1 Pikul = 60 kg, II. „ ½ „ = 30 „		Freigepäck soweit gestattet, als es die Mitreisenden nicht belästigt.		

Gütertarife. Ueber die auf den chinesischen Bahnen eingeführten Gütertarife besitzen wir nur wenige Angaben, u. a. den nachstehenden Gütertarif der Schanghai-Wusung-Eisenbahn. Auf derselben sind an Fracht zu zahlen für jede 100 chinesische Pfund (= 60 kg):

für Stückgüter	7	Cents.
„ sperrige Güter	12	„
„ Massengüter:		
Klasse A von 10 000—20 000 Pfund . . .	6	„
„ B „ 20 000 Pfund aufwärts . .	5	„

Für grössere und regelmässige Transporte von Massengütern werden weitere Tarifermässigungen gewährt.

In Bezug auf den Personenverkehr herrschen übrigens in China noch sehr eigenthümliche Gewohnheiten. So ziehen es z. B. die wohlhabenden Chinesen vor, wenn sie mit ihren Frauen und Kindern reisen, einen bedeckten Güterwagen zu miethen, in dem sie dann vor den offenen Schiebethüren, inmitten ihres Gepäcks, gemüthlich Tabak oder Opium schmauchend, umhersitzen oder liegen. Ebenso lassen sich die unbemittelten Chinesen am liebsten in offenen Güterwagen befördern, in denen sie auch mit ihrem Gepäck, von dem sie sich aus Misstrauen gegen die Mitreisenden und gegen die Bahnverwaltung höchst ungern trennen, zusammen bleiben können.

Ueber die Rentabilität der chinesischen Eisenbahnen sind noch keine näheren Angaben vorhanden. Die zuverlässigste Mittheilung, die in dieser Beziehung gemacht werden kann, ist eine Schätzung des Oberingeniör und Betriebsdirektor Kinder der chinesischen Staatsbahn. Nach dem Urtheil desselben beziffern sich auf dem 470 km langen, Ende 1898 im Betriebe befindlichen Netze jährlich die Einnahmen auf rund 2 000 000 Taels (etwa 5 400 000 ℳ.) oder ungefähr 11 500 ℳ. für 1 km, und die Ausgaben auf rund 1 200 000 Taels (etwa 3 250 000 ℳ.) oder ungefähr 7 000 ℳ. für 1 km, so dass ein Einnahmeüberschuss von etwa 4 500 ℳ. für 1 km verbleibt, was eine Verzinsung von 5 % für das auf 16 000 000 Taels geschätzte Anlagekapital ergeben würde.

Schliesslich ist noch zu erwähnen, dass die chinesische Regierung durch kaiserlichen Erlass vom 2. August 1898 als Aufsichtsbehörde für die Eisenbahnen ein Reichseisenbahnamt eingesetzt und zum Beirath desselben einen Deutschen, den Seezolldirektor in Tientsin und langjährigen Vertrauten von Lihungtschang, Detring, ernannt hat, sowie dass Schenghsüanhwai oder abgekürzt Scheng, der frühere Tautai von Tientsin und dort langjähriger Vertreter von Lihungtschang, an der Spitze der Telegraphenverwaltung steht, der es in erstaunlicher Weise in der kurzen Frist weniger Jahre gelungen ist, das grosse Reich mit einem Telegraphennetz zu überziehen.

(Schluss folgt.)

Französische Eisenbahnfortschritte des letzten Jahrzehnts.

Die Fortschritte, welche innerhalb der letzten 10 Jahre in Frankreich auf dem Gebiete der Personen- und Güterbeförderung zu verzeichnen sind, bilden den Gegenstand einer von dem Ingeniör Mange verfassten Besprechung im Januarheft der „Revue Générale des Chemins de fer". Wir geben in Kürze hauptsächlich den Theil wieder, welcher sich mit der Entwickelung der Personenbeförderung auf den Netzen der grossen Gesellschaften beschäftigt und werden, wo erforderlich, Berichtigungen und kritische Vergleiche mit unseren deutschen Einrichtungen einschalten.

Zunächst sind nach unserer Quelle die Fahrpreise seit 1888

bedeutend herabgesetzt worden. Als Beispiel wird angeführt, dass es jetzt billiger sei, in der III. Klasse nach Mentone zu reisen als damals nach Marseille, obwohl letzteres 250 km näher liegt. Der Staat hat im Jahre 1892 die auf die Personenbeförderung gelegten Steuern von 23,2 % auf 12 % herabgemindert und die grossen Gesellschaften ihren Tarif um 10 % für die II. und um 20 % für die III. Klasse ermässigt. Es hat seitdem in Frankreich die Einführung von Rundreise-, Sommerabonnements-, Schüler- und Arbeiterkarten zu bedeutend herabgesetzten Preisen stattgefunden. So hat beispielsweise die Ostbahn im Jahre 1898 500000 Arbeiterwochenkarten, die Nordbahn etwa ebenso viele ausgegeben. Der Durchschnittstarif für das Personenkilometer ist seit dem Jahre 1888 um etwa 18 % gesunken; zieht man ausserdem die darauf gelegte Steuer und ihre Verminderung seit dem Jahre 1892 in Rechnung, so ergibt sich, dass das Publikum im Jahre 1898 für das Kilometer durchschnittlich 4,13 Cts. gegen 5,73 im Jahre 1888 bezahlte. Wenn in unserer Quelle ein Vergleich mit den Tarifen der preussischen und englischen Bahnen gezogen und behauptet wird, dass „selbst bei Berücksichtigung der in anderen Ländern nicht vorhandenen Steuer die Preise der Personenbeförderung in Frankreich gegen diejenigen in England und Deutschland im ganzen geringere seien“, so müssen wir dem, was Deutschland anbetrifft, nachdrücklich widersprechen.

Nach Tabelle 22 der Statistik des Reichseisenbahnamts für 1897/98 betragen die durchschnittlichen Einnahmen aus dem Personenkilometer bei den preussischen Staatsbahnen 2,71 ₰, bei den deutschen Eisenbahnen insgesammt 2,81 ₰, also 3,4 bezw. 3,5 Cts., immerhin noch 18 bezw. 20 % weniger. Allerdings setzt Herr Mange in seiner Tabelle nur den Preis der III. Klasse in Frankreich dem der III. in Preussen gegenüber und berechnet den ersteren auf 4,4 Cts. ohne Steuern, den letzteren auf 5 Cts. = 4 ₰. Offenbar ist ihm hier entgangen, dass der Satz von 4 ₰ nur der Grundpreis für die einfache Fahrt III. Klasse auf den preussischen Staatsbahnen ist, während der hier durchschnittlich auf das Personenkilometer erhobene Fahrpreis nur 2,74 ₰ beträgt (Sp. 43 Tab. 22) und bei keiner deutschen Staatsbahn den uns angedichteten Satz von 4 ₰ erreicht. Der Durchschnittssatz aller deutschen Bahnen ist fast genau derselbe, 2,75 ₰ = 3,4 Cts., bleibt also immer noch erheblich unter dem Durchschnittssatz der französischen III. Klasse selbst ohne Berücksichtigung der Steuer.

Wir folgen nun wieder der Darstellung des Herrn Mange. Die Fortschritte in Bezug auf die Schnelligkeit des Reisens seien in den letzten 10 Jahren ebenfalls ganz bedeutende. Eine beigefügte Tabelle für die Fahrtdauer zwischen Paris und den bedeutendsten Städten Frankreichs unter Benutzung der mit grösster zulässiger Geschwindigkeit fahrenden Schnellzüge zeigt, dass beispielsweise die Fahrtdauer zwischen Paris und Bordeaux mit dem Schnellzug I. Klasse im Jahre 1888 9,7, im Jahre 1899 7,5 Stunden, mit dem Schnellzug, der III. Klasse führte, im Jahre 1888 11,55, im Jahre 1899 8,28 Stunden betrug. Im ganzen fahren die Schnellzüge in Frankreich jetzt mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 90 bis 95 km, einige Züge, besonders auf den Netzen der Nord- und der Orleansbahn, mit einer solchen von 90 bis 95 km in der Stunde. Diese Verkürzung der Fahrtdauer ist theils eine Folge der Anwendung zugkräftiger und vervollkommneter Lokomotiven, theils ist sie auf verschiedene Maassregeln im Betriebe zurückzuführen. Ein Vergleich mit der Fahrgeschwindigkeit anderer europäischer Eisenbahnen zeigt, dass auch in der Schnelligkeit des Reisens die französischen Bahnen fast allen anderen überlegen sind. Nach einer beigefügten Tabelle braucht beispielsweise der Schnellzug Paris-Bordeaux bei einer Entfernung von 578 km und einem viermaligen Aufenthalt 7,05 Stunden, während der Schnellzug Berlin-Köln, der 589 km zu durchlaufen hat und sechs Mal anhält, 8,51 Stunden Fahrzeit hat. Der Schnellzug Paris-Le Havre durchläuft die 228 km lange Strecke in 3 Stunden, der Schnellzug Brüssel-Arlon (Luxemburg) die 192 km lange Strecke in 3,08 Stunden. Die englischen Bahnen, die bis vor kurzem in der Schnelligkeit des Fahrens in Europa unerreicht dastanden, wetteifern jetzt mit grosser Mühe mit einigen französischen Gesellschaften. Die Schnellzüge zwischen Paris und London fahren, um ein Beispiel anzuführen, auf der Strecke Paris-Calais mit einer Geschwindigkeit von 80 km*), auf der Strecke Dover-London mit einer solchen von nur 73 km in der Stunde.

Auch in der Bequemlichkeit des Reisens, d. h. in allen denjenigen Dingen, welche dem Publikum das Reisen erleichtern und es ihm weniger anstrengend machen, ist ein grosser Fortschritt vorhanden. Zunächst gehört dahin die Vermehrung der Zahl der Züge sowohl im Nah- als im Fernverkehr. Dem Reisenden ist dadurch die Möglichkeit gegeben, die für ihn günstigste Zeit zur Abreise zu wählen und, wenn nöthig, Hin- und Rückfahrt bequem an einem Tage ausführen zu können. Die Zahl der Züge im Nahverkehr von Paris stieg seit dem Jahre 1888, je nach den Linien, um 16 bis 100 %. Im Fernverkehr ist natürlich an eine ähnliche Zunahme nicht zu denken, doch lässt sich im allgemeinen sagen, dass sich die Zahl der Schnellzüge auf den grossen Linien seit dem Jahre 1888 um die Hälfte vermehrt hat. So fährt jetzt zwischen Paris und Marseille sowohl als zwischen Paris und Bordeaux täglich je ein Tag- und ein Nachtschnellzug gegen je einen Zug täglich im Jahre 1888; zwischen Paris, Brüssel und Köln fahren sogar täglich drei Schnellzüge in jeder Richtung gegen zwei im Jahre 1888 usw.

Eine andere Erleichterung ist für das reisende Publikum durch die Einführung günstigerer Abfahrts- und Ankunftszeiten geschaffen worden. Während noch vor 10 Jahren die grossen Schnellzüge Paris zu sehr früher Morgenstunde verliessen und ebenfalls beim Morgengrauen, etwa zwischen 4 und 6 Uhr früh dort einliefen und dadurch dem Publikum mannigfache Unbequemlichkeiten verursachten, ist jetzt infolge neueingelegter Züge und der Beschleunigung alter Züge die Sachlage bedeutend gebessert. Die Abfahrts- und Ankunftszeiten der grossen Schnellzüge liegen jetzt zwischen 8 bis 10 Uhr Morgens und, wofern nicht ein Speisewagen im Zuge ist, zwischen 9 bis 10 Uhr Abends.

Die Lokalbahnverhältnisse in den Provinzen haben ebenfalls Verbesserungen erfahren, besonders auch durch den Aufschwung, welchen die Klein- und Trambahnen infolge des Gesetzes vom 9. März 1889 genommen haben. Man ist insbesondere dazu gelangt, mit geringem Kostenaufwand die Zahl der Züge zu vermehren und sie in wirkliche Trambahnzüge mit grosser Fahrgeschwindigkeit, welche an beliebigen Punkten halten, verwandeln zu können.

Zu den Erleichterungen für das reisende Publikum gehören auch die Sonnabend- und Montagzüge zum Besuche der Seebäder, der Jagden, ferner die Luxuszüge, die im Jahre 1888 zum Theil noch nicht bestanden, ausserdem die seit einigen Jahren mit bedeutendem Kostenaufwand seitens der Gesellschaften umgebauten oder im Umbau begriffenen, theilweise auch ganz neuen, geräumigen, bequemen, hell erleuchteten und leicht zugänglichen Bahnhöfe.

Die Fortschritte, welche in der Behaglichkeit des Reisens innerhalb der letzten 10 Jahre gemacht sind, liegen so zu Tage, dass sie kaum einer besonderen Erwähnung bedürfen. Vor allem ist dem reisenden Publikum jetzt jederzeit Zutritt zu den Waschräumen und Aborten zu geben, was auf den grossen Eisenbahnlinien durch Einführung von Harmonikazügen, von Wagen mit Seitengängen und von solchen Wagen, bei denen immer je zwei Abtheilungen durch einen Abort verbunden sind, erreicht wird. Grosse Verbesserungen haben aber auch die anderen Züge durch geräumigere, besser ausgestattete, gut erwärmte und erleuchtete Abtheile erfahren, was besonders der III. Klasse zu gute kommt. Die Heizung der Wagenabtheile, die man erst seit dem harten Winter 1891/92 auf fast allen Linien eingeführt hat, während man sie vorher vielfach, besonders im Vorortverkehr und auf den Zweiglinien, nicht

*) Der neueste Expresszug Paris-Calais fährt sogar mit einer Reisegeschwindigkeit von rund 100 km in der Stunde.

kannte, erfolgt an Stelle der früher üblichen Wärmflasche theils durch Dampf, theils, besonders in den Durchgangszügen, durch eine Warmwasserheizung (thermo-siphon), welche eine stets gleichmässige Erwärmung hervorbringt. Die Erleuchtung der Wagen geschieht auf einigen Linien durch Gas, auf anderen durch Elektrizität; neuerdings hat man auch Studien zur Einführung des Acetylens als Erleuchtungsmittel gemacht. Zu erwähnen sind endlich noch die Speisewagen, deren Betrieb sich im Jahre 1899 auf 74 gegen 10 im Jahre 1888 belief, ferner Wagen, welche besondere Abtheile mit Schlafeinrichtungen führen, von denen es im Jahre 1888 24, im Jahre 1899 114 gab, ungerechnet den von der Internationalen Schlafwagengesellschaft eingerichteten Schlafwagenbetrieb. Nebenbei sei erwähnt, dass die grossen Gesellschaften innerhalb der letzten 10 Jahre 6 000 Personenwagen — die Nordbahngesellschaft allein 292 Maschinen und 2 370 Personenwagen — angeschafft haben.

Ein Vergleich zwischen Frankreich und dem Auslande fällt auch in dieser Beziehung nicht mehr zum Nachtheile Frankreichs aus, wie Herr Mange meint, die letzten französischen Wagentypen sind in jeder Beziehung denjenigen der Nachbarländer überlegen. Die deutschen und belgischen Wagen, die früher die Bewunderung der reisenden Franzosen erregten, erscheinen ihnen jetzt mittelmässig. Wohl gibt es in Preussen Harmonikawagen, doch können sie nicht ohne einen Zuschlag benutzt werden*); die seit dem Jahre 1899 auf den grossen belgischen Linien eingeführten, der Internationalen Schlafwagengesellschaft gehörenden bequemen Wagen erheben höhere Preise, als man früher für die I. Klasse bezahlen musste. England hat auf einigen Linien ausserordentlich bequeme, luxuriös ausgestattete Wagen, doch lassen dagegen diejenigen anderer Linien, besonders im Vorortverkehr von London, sehr viel zu wünschen übrig.

Was die Sicherheit des Reisens betrifft, so beruht sie theils auf einer guten Verwaltung, geschultem Personal, theils auf der Güte des Materials. Da die beiden ersten Bedingungen auf den französischen Bahnen stets erfüllt worden sind, genügt es, einen Blick auf die Vervollkommnung des Materials innerhalb der letzten zehn Jahre zu werfen. Zunächst sind die Schienen Gegenstand fortwährender Verbesserungen gewesen; die Eisenschienen sind immer mehr durch solche aus Stahl ersetzt worden, ihr Gewicht hat zugenommen, die Länge der einzelnen Schienenabschnitte ist verdoppelt, die Zahl der Schwellen bedeutend vermehrt und — wenigstens auf den Hauptlinien — die Befestigungen der Schienen an den Schwellen verstärkt worden. Die Verbesserungen im rollenden Material haben gleichfalls die Sicherheit des Reisens erhöht; so sind die neuen Schnellzuglokomotiven mit drehbaren Vordergestellen, ein Theil der neuen Wagen mit Trucks derselben Art versehen. Fortlaufende Bremsen befinden sich, beispielsweise auf der Orléansbahn, im Jahre 1899 an 5 088 Wagen gegen 2 651 Wagen im Jahre 1888; die Zahl der mit Alarmsignal versehenen Wagen ist, beispielsweise auf der Ostbahn, von 3 156 im Jahre 1888 auf 5 047 im Jahre 1899 gestiegen. Die Vorkehrungen zum Verhüten von Unglücksfällen sind ebenfalls vermehrt; so hat man das Blocksystem, die elektrischen Glockensignale, die Apparate zur Verriegelung der Weichenzungen in grossem Maassstabe angewandt. Im Jahre 1888 betrug die Länge der mit Blocksystemen versehenen Linien beispielsweise 2 080 km, im Jahre 1899 2 700 km, die Länge der mit elektrischen Glocken ausgestatteten Strecken 1 770 km, im Jahre 1899 2 247 km, die Zahl der verschliessbaren Weichen im Jahre 1888 2 234 gegen 4 016 im Jahre 1899. Auf dem Nordbahnnetze beträgt die Länge der mit dem Blocksystem versehenen zweigleisigen Bahnen mehr als 1 700 km, der eingleisigen 165 km.

In einem weiteren Abschnitt schildert Herr Mange die Fortschritte im Güterverkehr während des gleichen Zeitraums. Die Eilguttarife sind wesentlich herabgesetzt, so dass der Eilgutverkehr seit 1891 um 64 % zugenommen hat. Der Postpacketverkehr, der bis 1892 auf die Gewichtsgrenze von 3 kg beschränkt war, ist seitdem auf Packete bis zu 5 kg und seit 1897 auf solche bis zu 10 kg ausgedehnt; die Zahl der Postpackete betrug 1886 rund 19 500 000, 1897 aber über 47 000 000. Es sollen nun noch besondere Tarife für landwirthschaftliche Erzeugnisse in Verpackung zu 20, 30 und 40 kg eingeführt werden.

Wir übergehen, was unsere Quelle im einzelnen über Tarifherabsetzungen im Frachtgutverkehr zu sagen weiss. Eine Tabelle zeigt uns, dass die Herabsetzung der Tarife von 1898 im Vergleich zu 1888 bei den sechs grossen Gesellschaften durchschnittlich 14 % beträgt und dass die jetzige Durchschnittseinnahme auf das Tonnenkilometer 4,85 Cts. beträgt.

Soweit Herr Mange. Wir glauben, dass seine Mittheilungen namentlich insofern interessant sind, als sie uns zeigen, in wie zahlreichen Punkten die französischen Bahnen erst in den letzten zehn Jahren Besserungen eingeführt haben, die wir in Deutschland seit viel längerer Zeit als selbstverständlich anzusehen gewohnt sind. Dass der Glaube, man reise in Frankreich jetzt durchschnittlich billiger als in Deutschland, irrig ist, haben wir schon widerlegt.

Richtig und unbestritten ist, dass einzelne internationale Schnellzüge in Frankreich etwas rascher fahren als bei uns. Daraus aber allgemein eine Ueberlegenheit der Reisegeschwindigkeit in Frankreich gegenüber der unsrigen zu folgern, ist irrig. Selbst auf den von Paris ausgehenden Linien nach dem Osten und den Provinzialstädten ist dies nicht der Fall. Auf den Linien nach Deutschland fährt der schnellste Zug Paris-Avricourt 410 km in 6½ Stunden, Paris-Alt-Münsterol 458 km in 6 Stunden 50 Minuten, Geschwindigkeiten, denen unsere norddeutschen Schnellzüge Berlin-Hamburg, Berlin-Köln, Berlin-Eydtkuhnen, Berlin-Breslau, Berlin-Frankfurt a/M. mehrfach überlegen sind, überall aber wenigstens gleichkommen. Von Paris nach Toulouse, 713 km, fährt der schnellste Zug 11 Stunden 54 Minuten; zu der 6 km weiteren Strecke Berlin (Schles. Bhf.) -Gumbinnen braucht der Nacht-D-Zug nur 11 Stunden und 3 Minuten usw. usw.

Was Herr Mange über die Fortschritte in der Bequemlichkeit des Reisens sagt, bestätigt nur das oben Gesagte. Wagen mit Waschräumen und Aborten, Fettgasbeleuchtung, Dampfheizung — das sind alles Dinge, die in Deutschland schon seit viel länger als zehn Jahren bestehen und immer allgemeinere Ausbreitung finden.

Dass das französische Wagenmaterial im allgemeinen besser sein soll als das deutsche, das wird wohl ausser Frankreich Niemand glauben, wenn wir auch nicht bestreiten wollen, dass die neuesten französischen Luxuswagen sich mit den deutschen messen können.

Unter den angeführten Sicherheitseinrichtungen sind einige, deren Gebrauch auf deutschen Bahnen so eingebürgert ist, dass man ein gewisses Staunen nicht unterdrücken kann, wenn man erfährt, dass sie erst im letzten Jahrzehnt auf französischen Bahnen Eingang gefunden haben: das Blocksystem und die Einrichtung der elektrischen Glockensignale (Läutewerke).

Auf dem Gebiete des Güterverkehres ersehen wir, dass der Postpacketverkehr ursprünglich nur bis zu 3 kg Gewicht eingeführt war, erst allmählich die Grenze von 10 kg erreicht hat, während bei uns das Postpacketwesen von jeher eine viel grössere Ausdehnung gehabt hat.

Die Ermässigung der Gütertarife um 14 % durchschnittlich im Zeitraum der Jahre 1888—1897 ist grösser, als bei uns, wo sie nach der soeben erschienenen Statistik des Reichseisenbahnamts in der Zeit von 1889—1898 nur 6,3 % betragen hat. Wenn die Durchschnittseinnahme für das Tonnenkilometer Frachtgut in Frankreich 4,85 Cts. beträgt, so ist sie immer noch etwas höher als in Deutschland, wo diese Einnahme 3,65 ₰ = 4,56 Cts. beträgt; die französischen Frachttarife sind also durchschnittlich immer noch um etwa 6 % höher, als die deutschen.

*) Anm. d. Schriftl. Herr Mange verschweigt die Geringfügigkeit dieses Zuschlages, der den unschätzbaren Vortheil thunlichster Fernhaltung des Nahverkehres bietet.

Wenn Herr Mange seine Betrachtungen mit dem Hinweis darauf schliesst, dass die von ihm dargestellten Fortschritte in den Einrichtungen der französischen Eisenbahnen in der starken Vermehrung des Verkehrs ihre Früchte getragen haben — die Zahl der Reisenden hat sich auf den Netzen der sechs grossen Gesellschaften in zehn Jahren um 76 %, die Tonnenzahl der beförderten Güter um 42 %, die Länge der Linien um 12 % vermehrt —, so können wir nicht umhin, der Auffassung entgegenzutreten, als ob es die verbesserten Einrichtungen allein seien, die den vermehrten Verkehr hervorrufen. Die Gründe hierfür sind allgemein wirthschaftlicher Natur und liegen in der Zusammenwirkung einer grossen Anzahl von Faktoren. Die verbesserten Verkehrseinrichtungen bilden nur einen immerhin sehr wichtigen Faktor. Dringendste Aufgabe der Eisenbahnen ist es nicht nur, den Verkehr hervorzurufen, sondern auch namentlich den Verkehrsbedürfnissen zu folgen, wenn möglich, ihnen vorauszueilen. Wir haben in Deutschland mit gutem Grunde die Ueberzeugung, dass unser Staatsbahnsystem diesen Aufgaben in höherem Maasse gerecht geworden ist, als das der französischen Gesellschaftsbahnen. Wir glauben, dass auch das, was Herr Mange in seinen Mittheilungen vorgebracht hat, nicht geeignet ist, diese Ueberzeugung zu erschüttern, obgleich wir gern die dargestellten Fortschritte auf den französischen Privatbahnen anerkennen.

Akkumulatoren oder Oberleitungsbetrieb im Betriebe der Strassenbahnen.

Zu der Frage, ob die eine oder die andere der oben genannten Stromquellen im Betriebe der Strassenbahnen den Vorzug verdienen, erhalten wir folgende Zuschrift, um deren Aufnahme wir ersucht werden.

„Auf Seite 86 d. Ztg. findet sich eine kurze Notiz über Akkumulatorenbetrieb auf Strassenbahnen, welche leicht zu Missverständnissen Anlass geben kann, da der Verfasser derselben von der Ansicht ausgeht, dass mit dem Akkumulatorenbetriebe durchaus ‚grosse und sehr fühlbare Nachtheile‘ verknüpft sein müssen.

Was den Vortheil des Akkumulatorenbetriebes gegenüber dem Oberleitungsbetriebe vom ästhetischen Standpunkt anlangt, so springt derselbe wohl jedem klar in die Augen. Auch der enthusiastischste Oberleitungsschwärmer könnte von seinem Kampf gegen den Akkumulatorenbetrieb geheilt werden, wenn er es an seinen eigenen Empfindungen durchmacht, wie eine hübsche Stadt, z. B. Leipzig — man betrachte nur den Augustusplatz — durch das Spinnengewebe der Oberleitung verunstaltet worden ist. Die Drähte der Fernsprechleitungen können wohl unmöglich die Anlage der Oberleitung, wie der Verfasser es meint, rechtfertigen. Ein Vergleich beider Leitungen würde zu Ungunsten der Strassenbahnoberleitung ausfallen. Erstens ist ihre Anbringungsart in den Strassen der Stadt grundverschieden von derjenigen der Fernsprechleitungen und zweitens dient sie auch ganz anderen Zwecken.

Die Drähte der Oberleitung vermitteln den Transport von Kraft, und zwar handelt es sich um sehr bedeutende Energiegrössen, die hier wie eine ständige Quelle von Gefahren über den Häuptern des Publikums schwebt, jederzeit bereit, herunterzufallen und Unheil anzurichten. Es ist daher gar zu natürlich, dass dieses Publikum sich gegen alle Pläne der Oberleitungsenthusiasten, namentlich in belebten Gegenden, vollständig ablehnend verhält. Die noch verhältnissmässig wenig umfangreiche Oberleitung in Berlin und Umgegend hat während der kurzen Zeit ihres Bestehens schon Schrecken genug verursacht. Wie wenige Tage war es erst her, dass die Oberleitung der Berlin-Charlottenburger Strassenbahn am Savignyplatz dem Betriebe übergeben worden war, da sauste sie Funken sprühend herunter. Es sei ferner nur auf die letzten Unfälle in Rixdorf, an der Artilleriestrassenbrücke in Berlin usw. hingewiesen. Die Unglücksfälle ausserhalb von Berlin, wie in Chemnitz usw., seien schon gar nicht erwähnt. Und was sind dagegen die grossen sehr fühlbaren Nachtheile des Akkumulatorenbetriebes? Etwa eine grössere Unsicherheit des Betriebes selbst? Nun, die Berlin-Charlottenburger Strassenbahn hat den Beweis erbracht, dass ein Akkumulatorenbetrieb, soweit er die Akkumulatoren angeht, mit der grössten Sicherheit funktioniren kann. Und mögen auch noch so viele Stimmen laut werden, wenn ein Akkumulatorenwagen liegen bleibt, dass daran der Akkumulatorenbetrieb Schuld trage. Der in den Betrieb Eingeweihte weiss, dass die Akkumulatoren nur äusserst selten die wirkliche Ursache dazu sind.

Wie steht es ferner mit dem riesigen Gewicht der Wagenbatterien? Nehmen wir wieder die Berlin-Charlottenburger Strassenbahn als Beispiel. Das Leergewicht der neuen Wagen ausser Batterie beträgt rund 9000 kg. Rechnet man das Gewicht von 32 Personen mit je 70 kg, also 2240 kg hinzu, so wäre das Gewicht eines besetzten Wagens ohne Batterie 11240 kg. Die Batterie dieser Wagen besteht aus Watt-Trockenakkumulatoren von 26 Ampèrestunden Kapazität bei einstündiger Entladung, von denen jede Zelle durchschnittlich nur 8,4 kg wiegt. Da die Zahl derselben in einer Batterie 192 ist, so wiegt die ganze Batterie dieser Wagen nur 1612 kg. Kann man da noch im Verhältniss zu den anderen Gewichtsgrössen von dem riesigen Gewichte der Batterie sprechen?

Es fallen damit alle Vorurtheile in dieser Hinsicht.

Was im übrigen die Kosten des Akkumulatorenbetriebes anlangt, so würde ein näheres Eingehen auf diese Frage hier zu weit führen. Jedenfalls müssen dabei wohl die Gesammtkosten und nicht einzelne Posten, wie der Verfasser es thut, in Erwägung gezogen werden. In dieser Beziehung stehen nämlich gewissen Nachtheilen, die der Akkumulatorenbetrieb mit sich bringt, andererseits auch nicht zu unterschätzende Vortheile gegenüber. Dass die theuere Oberleitungsanlage wegfällt, ist ja selbstverständlich. Es sei aber namentlich auf die gleichmässige und infolge dessen günstige Ausnutzung der Maschinenanlage beim reinen Akkumulatorenbetriebe hingewiesen. Die Wagenbatterien sind hier gleichsam die Bufferbatterie, indem die grossen Schwankungen im Stromverbrauch des ganzen Betriebes sich auf die einzelnen Wagenbatterien vertheilen.

Hinzugefügt sei noch, dass der Oberbau derjenigen städtischen Strassenbahnen, auf denen Akkumulatorenbetrieb eingeführt wird, nicht schwerer, als bei Oberleitungsbetrieb zu sein braucht, weil der Raddruck eines sonstigen schweren Strassenfuhrwerkes, etwa eines Steinwagens, grösser ist, als der Raddruck des schwersten Strassenbahnwagens.“

Dr. Rich. Kieseritzky.

Wir haben den Kampf zwischen den Anhängern des Akkumulatorenbetriebes und des Oberleitungsbetriebes im Innern der Städte nicht auszutragen. Wir stehen der ganzen Frage mehr als Zuschauer gegenüber, haben indessen das Empfinden, dass die ästhetischen Bedenken gegen den Oberleitungsbetrieb in den meisten Fällen bei weitem übertrieben werden; die Zahl derer, die dieser Meinung sind, ist augenscheinlich in der Zunahme begriffen. Unabhängig von dem ästhetischen Gesichtspunkte ist, ob das eine oder das andere System aus wirthschaft-

lichen und anderen Gründen den Vorzug verdient. Da spielen ausser den Anlagekosten auch die Betriebskosten eine bedeutende Rolle, sowie die Frage der Bedienung und Unterhaltung der Batterien im Falle des Akkumulatorenbetriebes. Hinsichtlich des Oberbaues lässt sich sagen, dass die Strassenbahngleise als Fahrstrasse für schweres Lastfuhrwerk nicht eingerichtet werden. Der Bau und die Inanspruchnahme des übrigen Strassenkörpers ist aber von der des Gleises sehr verschieden. Und was den Gefahrpunkt betrifft, so haben wir allein schon in Berlin gerade oft genug von Unfällen gelesen, die den Strassenbahnwagen im Zusammenhang mit den Akkumulatoren zugestossen sind, wenn wir auch nicht bestreiten wollen, dass auch die Oberleitung mehrfach die Quelle für Betriebsunfälle gewesen ist. Die starken Schneefälle der verflossenen Woche haben in Berlin wieder einmal deutlich genug gezeigt, dass der Akkumulatorenbetrieb den Anforderungen, welche ein starker Verkehr an die Betriebsmittel stellt, unter aussergewöhnlichen Umständen nicht gewachsen ist.

Nachrichten.

Deutschland.

— Ueber **Eisenbahntariffragen** schreibt die „Berliner Korrespondenz“:

Die in den Reichstagssitzungen vom 15. und 16. d. Mts. erörterten Themata der Eisenbahntarifpolitik werden in der Presse hier und da weitergesponnen, wobei es befremdlich ist, dass in diesen publizistischen Darstellungen die Ansichten und Aeusserungen des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten theilweise nicht zutreffend wiedergegeben werden.

Die Verhandlungen am 15. d. Mts. gingen von einem Initiativantrage aus, der darauf hinwirken will, dass die Personentarife der Eisenbahnen baldmöglichst verbilligt und vereinfacht werden. Die Antwort des Herrn Ministers stellte zwar keine prinzipielle Verbilligung, wohl aber eine Reform zur Vereinheitlichung und Vereinfachung der gegenwärtig geltenden Tarife der Eisenbahnfahrpreise in Aussicht. Die geplante Reform will alle vom Normaltarif abweichenden Sonderkarten, sofern nicht für gewisse soziale Bedürfnisse Ausnahmen zu schaffen sind, beseitigen; jedoch sollen die Bequemlichkeiten, welche beispielsweise in der Benutzung von Fahrscheinheften und Rückfahrtkarten liegen, bestehen bleiben, während der auf die Karten bisher gewährte Rabatt wegfallen soll. Der Preis des sogenannten Normalbillets hingegen dürfte künftighin herabgesetzt werden, so dass in der durchschnittlichen Einnahme aus dem Personenverkehr keinerlei Erhöhung eintritt.

Bei den Verhandlungen mit den anderen Staatsbahnen wird auch das Programm einer Tarifreform erörtert werden, jedoch kann bis zur Erledigung dieser Frage „geraume Zeit“ verstreichen, denn einer über ganz Deutschland sich erstreckenden Tarifreform stehen gerade im Personenverkehr ausserordentliche Schwierigkeiten entgegen. Es darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass das ganze System der Beförderung der Reisenden in Süddeutschland ein anderes ist als in Norddeutschland. Dort bestehen für die Personenbeförderung nicht vier, sondern nur drei Wagenklassen, auch wird für das Gepäck kein Freigewicht gewährt. Hierzu tritt eine Reihe sonstiger Abweichungen. Kilometerhefte und Landeskarten sind süddeutsche Sondereinrichtungen; die Berechnung und Erhebung der Schnellzugzuschläge findet in Süddeutschland nach anderen Grundsätzen statt als in Norddeutschland. Letzteres will auf seine IV. Klasse nicht verzichten, hingegen hat Süddeutschland nicht nur keine Neigung, sie einzuführen, sondern ein ausgesprochenes Vorurtheil gegen sie.

Auf die Gründe, welche gegen eine allgemeine Ermässigung der Eisenbahnfahrpreise geltend zu machen sind, ist von dem Herrn Minister hingewiesen worden. Die deutschen Tarife sind verhältnissmässig billiger als diejenigen anderer Staaten, wenigstens Amerikas, Frankreichs und Englands. Die Thatsache aber, dass es überhaupt Staaten gibt, in denen der Reiseverkehr noch billiger als in Deutschland ist, veranlasst einzelne Blätter, eine weitere Herabsetzung der deutschen Tarife zu verlangen. Ein freisinniges Blatt versteigt sich gar zu der phrasenhaften Bemerkung, in der allmählichen Ermässigung der Personentarife dürfe kein Stillstand eintreten, denn — Stillstand sei Rückschritt. Für diese Tarifreformenthusiasten ist mithin eine Minimalgrenze für die Fahrpreise überhaupt nicht vorhanden. Man wird natürlich den Wunsch, so billig als nur irgend erreichbar zu reisen, niemandem verübeln können. Die Eisenbahnverwaltungen und Regierungen aber haben auch noch anderen Erwägungen Raum zu geben. Sie haben sich vorzuhalten, dass der infolge von Preisermässigungen vermuthlich stärker einsetzende Personenverkehr keineswegs auch zu einer entsprechenden Einnahmesteigerung der Bahnen führen, dass ferner die Ausgaben für die Unterhaltung und den Ausbau der Bahnen gewaltig anwachsen würden und dass endlich die Betriebsüberschüsse der Staatsbahnen ein unentbehrliches Fundament unseres Staatshaushalts sind. Gerade von dem letztgenannten „fiskalischen“ Gesichtspunkte will man vielfach nichts wissen. Dieselben Blätter, welche gegen jede stärkere Inanspruchnahme der staatlichen Steuerquellen sich bis aufs äusserste sträuben, sind geneigt, dem Reisepublikum ein Geschenk von Millionen zu machen, obgleich ein solches um so weniger angebracht ist, als von dem Gesammtbetrage auf den einzelnen Reisenden nur eine verhältnissmässig geringe Quote entfallen würde. Es sollte aber auch nicht übersehen werden, dass die Eisenbahnen seit ihrer Verstaatlichung thatsächlich die fiskalischen Interessen in sehr beträchtlichem Umfange zu Gunsten einer Entlastung der Personen- und Gütertarife haben in den Hintergrund treten lassen. Früher war das Reisen ungleich kostspieliger als heute; die im Laufe der Zeit eingeführten Tarifermässigungen für Personen und Güter beziffern sich insgesammt auf etwa 100 000 000 ℳ jährlich. Hieraus erhellt, wie wenig stichhaltig die Vorwürfe wegen übertriebener „Fiskalität“ der Eisenbahnen sind. In Wirklichkeit sind „Rückschritte“ durch gänzliches Stillestehen in der Tarifherabsetzung niemals zu verzeichnen gewesen.

Einen zweiten Angriffspunkt in den Eisenbahnetatdebatten haben die Kohlenausfuhrtarife abgegeben. Man drang im Reichstage auf eine schleunige Beseitigung derselben. Demgegenüber musste darauf hingewiesen werden, dass ein Theil dieser Ausnahmetarife der Kohlenausfuhr ins Ausland keineswegs Vorschub leistet, vielmehr fast ausschliesslich den an den deutschen Seeküsten belegenen Ortschaften billigeres Kohlenmaterial verschafft. Aber auch diejenigen Tarife, welche überwiegend fremden Staaten zu gute kommen, werden sich nicht von heute auf morgen ohne weiteres aufheben lassen, weil sie theilweise die Voraussetzung für langfristige Lieferungsverträge und festeingebürgerte wirthschaftspolitische Beziehungen bilden. So erwünscht daher die Aufhebung der Kohlenausfuhrtarife im Hinblick auf den gewaltig angewachsenen inländischen Kohlenbedarf sein mag, so wird die Staatsregierung doch nur nach sorgfältiger Prüfung der einschlägigen Verhältnisse von Fall zu Fall die betreffenden Tarifänderungen anordnen dürfen. Generelle Maassregeln könnten, ohne die gegenwärtig obwaltenden Schwierigkeiten zu heben, unter Umständen der nationalen Kohlenproduktion mehr Nachtheile zufügen, als sie dem deutschen Wirthschaftsleben Vortheile bringen würden. Alsdann wird das Vorgehen Preussens von dem Einvernehmen mit den betheiligten süddeutschen Bundesstaaten bedingt sein. Wenn z. B. die elsass-lothringischen Ausnahmetarife aufgehoben werden, ohne dass die badische Bahn das Gleiche thut, so wird damit nichts weiter bewirkt, als dass in Zukunft die Kohle über die badische Linie nach der Schweiz und Italien geht, oder dass die Kohlentransporte direkt abbiegen und sich über Luxemburg und Frankreich nach Süden bewegen.

Der Herr Minister hat dem Reichstage eine sorgsame Abwägung der für die Aufhebung der Kohlenausfuhrtarife angeführten Gründe zugesagt. Die dadurch bedingten Unterhandlungen und Erhebungen sind im Gange; über das Ergebniss derselben wird hoffentlich binnen kurzem Mittheilung gemacht werden können.

— Am 20. und 21. d. Mts. wurde im **preussischen Abgeordnetenhause** die **erste Lesung der Eisenbahnvorlage** fortgesetzt und diese schliesslich der Budgetkommission überwiesen. Die Verhandlungen hoben sich diesmal über das Vorbringen rein örtlicher Wünsche hinaus. Der nationalliberale Abgeordnete Dr. Böttinger erhob in Bezug auf die Handhabung des Kleinbahngesetzes eine Anzahl Beschwerden, welche dem Minister der öffentlichen Arbeiten Anlass zu eingehender Erwiderung und Rechtfertigung der jetzigen Handhabung des Gesetzes boten. Die Heranziehung der zunächst bei einem Bau von Nebenbahnen Interessirten zu den Kosten des Grunderwerbes sei ein altbewährter Grundsatz, an dem schon deshalb festgehalten werden müsse, weil in der Aufbringung dieser Kosten ein Hauptmerkmal für das vorliegende dringende Verkehrsbedürfniss zu finden sei. Dem Wunsche auf Vorlegung einer Statistik über die Heranziehung der Kreise und Kommunalverbände zu den Kosten der Nebenbahnen solle thunlichst ent-

sprochen werden. Unthunlich sei es, die geleisteten Beiträge zu den Grunderwerbskosten allmählich zurückzuzahlen, wenn die Nebenbahn eine den landesüblichen Zins übersteigende Rente bringe. Dies sei schon statistisch sehr schwer festzustellen. Kleinbahnen hätten nach dem Gesetz einen Anspruch auf direkte Tarife nicht. Dies hindere aber nicht, dass mit ihnen direkte Tarife erstellt würden, wo dafür ein öffentliches Interesse vorliege, wie dies bereits in einer Reihe von Fällen geschehen sei. Es sei auch von ihm, dem Minister, eine Kommission zur Prüfung der Frage eingesetzt, unter welchen Bedingungen den Kleinbahnen direkte Tarife zu gewähren seien. Von dem Verlangen des Verzichts auf den Durchgangsverkehr könne bei der Genehmigung von Kleinbahnen nicht abgegangen werden; das würde zu einer für die Staatsbahnen unleidlichen Verkehrsentziehung durch die Kleinbahnen führen. Die Klage, dass die Kreuzungen von Kleinbahnen mit bestehenden anderen Bahnen in gleicher Ebene so sehr erschwert würden, sei nicht begründet. Wo eine solche Kreuzung versagt werde, geschehe es nur, weil sie eine Gefährdung der Betriebssicherheit in sich schliesse, wie dies namentlich in den stark bevölkerten Gegenden häufig der Fall sei.

Den Gedanken, den Eisenbahndirektionen ihre Befugnisse im Kleinbahnwesen zu entziehen und hierfür besondere Behörden und Instanzen zu beschaffen, bekämpfte der Herr Minister. Das würde nicht zu einer Beschleunigung, sondern zu einer Verlangsamung der Verhandlungen führen. Wenn man die ganze Entwickelung des Kleinbahnwesens betrachte, könne man gewiss über eine zu grosse Zurückhaltung der Regierung nicht klagen, eher könne die Sorge kommen, ob nicht in dieser Beziehung schon zu viel gethan sei.

— **Preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft.** Die Einnahmen im Monat Januar d. J. stellen sich auf 99 258 000 *M.* und übertreffen die vorjährige Zahl um 7 530 000 *M.* Der Personenverkehr brachte 21 991 000 (+ 463 000) *M.*, der Güterverkehr 69 347 000 (+ 6 218 000) *M.* und aus sonstigen Quellen flossen 7 920 000 (+ 849 000) *M.* Für die Zeit vom 1. April 1899 bis 31. Januar d. J. sind 1 114 910 000 *M.* oder 59 871 000 *M.* mehr als im Vorjahre eingenommen worden. Das Mehr vertheilt sich mit 16 161 000 *M.* auf den Personenverkehr, mit 37 063 000 *M.* auf den Güterverkehr und mit 6 647 000 *M.* auf sonstige Quellen.

— Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat im Einverständniss mit dem Finanzminister die nachgeordneten Behörden darauf aufmerksam gemacht, dass bei der **Nachbewilligung von Dienstalterszulagen**, die irrthümlich oder aus sonstigen Ursachen nicht rechtzeitig zur Zahlung angewiesen worden sind, die Bestimmungen über die Verjährung von Besoldungen schon deshalb nicht Anwendung finden können, weil den Beamten — wie bei Einführung der Gehaltsregulirung nach Dienstaltersstufen ausdrücklich betont worden ist — ein Anspruch auf die Zulagen überhaupt nicht zusteht.

— **Einstellung von Akkumulatorenwagen auf der Lübeck-Büchener Eisenbahn.** Um Einstellung eines Frühzuges von Oldesloe nach Lübeck, auf den Zwischenstationen anhaltend, wird von den Bewohnern der in Frage kommenden Ortschaften schon seit Jahren bei der Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn gebeten. Da nun in Oldesloe die Lübeck-Hamburger Eisenbahn keine Lokomotivstation besitzt, also jeden Morgen von Lübeck eine Maschine nach Oldesloe fahren müsste, was sich als zu kostspielig erweist, so hat bisher die Eisenbahnverwaltung diesem Wunsche nicht entsprechen können. Einer Mittheilung der „B. N. N.“ zufolge hat jetzt die Direktion die Einstellung von Akkumulatorenwagen in Aussicht gestellt, wenn sich die gegenwärtig in Süddeutschland damit gemachten Versuche bewähren sollten, was nach den bisher damit gemachten Erfahrungen in jeder Weise zutrifft.

— Die württembergische Regierung hat den Landständen einen Gesetzentwurf vorgelegt, in welchem für die **Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials der Staatseisenbahnen** 7 820 000 *M.* verlangt werden. Von diesem Aufwand sollen 1 250 000 *M.* aus Mitteln des Etats für 1900 bestritten, der Rest mit 6 570 000 *M.* soll aus Anlehensmitteln gedeckt werden.

— Die Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen hat den Vertragsentwurf, betreffend **Verlegung des (badischen) Personenbahnhofs in Basel** ausgearbeitet und der Basler Centralregierung unterbreitet.

— **Der Verband württembergischer Eisenbahner** auf gesetzmässiger und christlicher Grundlage ist am 18. Februar d. J. in einer aussergewöhnlich zahlreich besuchten Versammlung (es waren etwa 2 000 Personen anwesend) im europäischen Hof in Stuttgart gegründet worden. Die Satzungen sind im wesentlichen dem bayerischen bezw. badischen Verband nachgebildet. Nach vollzogener Gründung wurde ein Hoch auf den König ausgebracht, der stürmische Begeisterung hervorrief; auch die Hochs auf den Ministerpräsidenten Freiherrn v. Mittnacht und Staatsrath v. Balz wurden begeistert aufgenommen. Folgende Erklärung wurde einstimmig angenommen: „Der Eisenbahnerverband gelobt an seinem heutigen Gründungstag die Treue gegen König und Vaterland immer und überall festzuhalten und den Gehorsam seiner vorgesetzten Dienstbehörde gegenüber durch treue Pflichterfüllung im Dienst zu bethätigen. Nicht gegen, sondern mit seinen Vorgesetzten sucht der Verband die Förderung seiner Standesinteressen zu erreichen. Mit diesem Gelöbniss, das als oberster Grundsatz stets hochgehalten werden soll, tritt der Verband mit dem heutigen Tage hinaus ins öffentliche Leben.“

Die in der Versammlung zahlreich anwesenden Sozialdemokraten suchten die Versammlung zu sprengen, indem sie den Vorschlägen des Ausschusses Gegenvorschläge entgegensetzten. Dieser Versuch scheiterte jedoch. Gleichzeitig tagte in einem anderen Lokal Stuttgarts eine Versammlung, die von mehreren Eisenbahnern einberufen worden war und welche die Gründung eines „neutralen“ württembergischen Eisenbahnerverbandes bezweckte. Hier waren etwa 60 Personen anwesend, von denen nur etwa sechs Uniform trugen. Es wurden Einzeichnungslisten zum Beitritt in den neutralen Verband herumgereicht, die aber einen Erfolg von Belang nicht hatten.

— Aus dem Umstand, dass in dieser Woche in München der Vereinsausschuss für Angelegenheiten des Personenverkehres zur Berathung zusammengetreten ist, haben Münchener Blätter gefolgert, dass hier die **Frage der Personentarifreform** zur Erörterung kommen werde. Für jeden der Sache näher stehenden ist das Irrige dieser Auffassung klar. Die genannte allgemeine Frage wird vor einem anderen Forum als dem Vereinsausschuss verhandelt. Hier kommen nur Fragen der allgemeinen Personen- und Gepäckabfertigungsvorschriften, über die Ausgabe von Fahrscheinheften und ähnliche Angelegenheiten zur Berathung. Ueber die Stellung zur allgemeinen Personentarifreform hat sich bekanntlich Staatsminister v. Thielen erst am 15. d. Mts. im Reichstag ausgesprochen (vergl. unseren kurzen Bericht in Nr. 14 S. 209). Unsere heutige Nummer bringt die damit in Einklang stehende Aeusserung der halbamtlichen „Berliner Korrespondenz“; danach ist offenbar die schnelle Herbeiführung eines Einverständnisses über die wichtige Frage unter den deutschen Eisenbahnverwaltungen nicht zu erwarten!

Oesterreich-Ungarn.

— **Uniformirung der Beamten von Kleinbahnen.** Zufolge Allerhöchster Entschliessung ist der österreichische Eisenbahnminister ermächtigt worden, die Unternehmungen der Kleinbahnen von der Anwendung der Bestimmungen der Eisenbahn-Uniformirungsvorschrift vom 16. Juli 1897 zu entbinden und das Dienstkleid oder Dienstabzeichen, welches die Bediensteten derartiger Bahnen im ausübenden Dienste im Verkehre mit dem Publikum zu tragen haben, fallweise zu bestimmen.

— Die von einzelnen österreichischen **Staatsbahndirektionen** bereits geübte **Ausgabe von Unterrichtsblättern** als Beilage zum Amtsblatt wurde vom Eisenbahnministerium für alle Staatsbahndirektionen verbindlich erklärt. In den Unterrichtsblättern sollen die einzelnen Eisenbahnunfälle und Betriebsereignisse mit ihren Ursachen und Wirkungen in klarer und leicht verständlicher Form beschrieben und, anschliessend daran, jene Stellen der einschlägigen Vorschriften, gegen welche hierbei verstossen wurde, bezeichnet werden. Für die Form dieser Mittheilungen und für die Anordnung des Stoffes hat das Eisenbahnministerium Muster zur Richtschnur herausgegeben.

Der Stoff für die Unterrichtsblätter soll einerseits den Erhebungsakten über die im Amtsbezirke vorgekommenen Eisenbahnunfälle und Betriebsereignisse, anderseits den von der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen an die Bahnverwaltungen gerichteten Erlassen, womit fallweise jene Unfälle und Betriebsereignisse bekanntgegeben werden, welche bezüglich ihrer Ursachen und Eigenart neue Gesichtspunkte bieten, entnommen, dabei aber eine Wiederholung desselben Falles vermieden werden. Ausserdem sollen die Staatsbahndirektionen die Unterrichtsblätter gegenseitig austauschen und daraus auch jene Fälle, welche nicht aus den Erlassen der Generalinspektion hervorgehen, in die Beilage des eigenen Amtsblattes aufnehmen.

Die Unterrichtsblätter sollen zunächst den Dienstvorständen des Betriebsdienstes zur Richtschnur dienen, ob bei diesen rücksichtlich des eigenen Dienstzweiges in der Auffassung und Anwendung der Bestimmungen der Dienstvorschriften volle Klarheit herrscht. Ueberdies sollen aber die Unterrichtsblätter auch zur Belehrung des übrigen beim Betriebsdienste in Verwendung stehenden Personals dienen, und

es soll für die Erreichung dieses Zweckes seitens der Staatsbahndirektionen in geeigneter Weise gesorgt und insbesonders die entsprechende Benutzung der Unterrichtsblätter bei der vorzunehmenden Schulung und Prüfung des Personals angeordnet werden.

— **Haftung für die den zu Studienzwecken auf den Lokomotiven mitfahrenden Beamten fremder Bahnverwaltungen zustossenden Unfälle.** Die österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnverwaltungen haben eine Vereinbarung dahin getroffen, dass für die auf fremde Bahnen entsendeten Fachleute, welchen zu Studienzwecken die Fahrt auf den Lokomotiven dieser Bahnen gestattet wird, die entsendende Bahn die volle Haft- und Ersatzpflicht für alle Zahlungen übernimmt, welche eine der an diesen Beschluss gebundenen Bahnen aus Anlass eines den Betreffenden bei dieser Gelegenheit zugestossenen Unfalls dem Verletzten oder seinen Angehörigen zu leisten haben wird. Die Staatsbahndirektionen wurden vom Eisenbahnministerium ermächtigt, die an die betreffenden Verwaltungen zu richtenden Ersuchschreiben für die eigenen Organe auszufertigen und auch auf Ersuchen der dem Uebereinkommen beigetretenen Verwaltungen an deren Fachleute Lokomotivkarten zu Studienfahrten auszufolgen.

Das Eisenbahnministerium hat sich vorbehalten, für Fachleute solcher österreichisch-ungarischer Eisenbahnverwaltungen, welche nicht an die bezeichnete Vereinbarung gebunden sind, sowie für Fachleute der ausländischen Eisenbahnverwaltungen, ebenso wie für Privatingeniöre, Erfinder usw. die Bewilligung zu Studienfahrten auf der Lokomotive selbst zu ertheilen.

— **Vintschgaubahn.** Das letzte Gesetz über die Sicherstellung von Lokalbahnen hat bekanntlich auch den Ausbau der Eisenbahn von Meran durch das Vintschgau nach Mals ins Auge gefasst. Ueber den derzeitigen Stand dieses Projektes wird folgendes gemeldet: Nach dem Gesetze soll die Beschaffung des mit dem Betrage von 5 416 000 ℳ veranschlagten Anlagekapitals in der Weise erfolgen, dass dem Bahnunternehmen die staatliche Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses behufs Verzinsung und Tilgung eines Prioritätsanlehens im Höchstbetrage von 4 200 000 fl. unter der Bedingung gewährt wird, dass vom Lande und den Interessenten zusammen ein Betrag von 1 300 000 fl. in Stammaktien der zu bildenden Aktiengesellschaft übernommen wird. Der Tiroler Landtag hat schon in seiner Sitzung vom 11. Februar 1895 für den fraglichen Bahnbau die Zahlung eines in Stammaktien sicherzustellenden Beitrages von 200 000 fl. beschlossen, so dass den Interessenten noch die Aufbringung einer Beitragsleistung von 1 100 000 fl. obliegt. Zum Zwecke der Aufbringung der erforderlichen Stammaktienzeichnungen haben sich in Bozen und Meran Ausschüsse gebildet, deren diesfällige Thätigkeit in der letzten Zeit zu der Hoffnung zu berechtigen scheint, dass diese eine der Hauptvoraussetzungen für die Konzessionirung der Vintschgaubahn bildende Frage alsbald gelöst sein wird. Alsdann wird man auch mit der Bozen-Meraner Bahn wegen der Beitragsleistung zu dem in Rede stehenden Bahnbaue in Verhandlung treten können. Eine ausgiebige Bethätigung der Opferwilligkeit der Lokalinteressenten ist schon deshalb in hohem Grade wünschenswerth, weil die sonst nöthige Heranziehung der Bozen-Meraner Bahn zur finanziellen Sicherstellung der Vintschgaubahn zweifellos ihre Rückwirkung in den bisher noch offenen Fragen der Tarifbildung und der Betriebsführung äussern würde. Die technische Seite des Ausbaues der Vintschgaubahn ist im allgemeinen geordnet und wurde das Einzelprojekt bereits vor längerer Zeit der politischen Begehung unterzogen.

— Die österreichische Regierung hat sich entschlossen, die von ihr nach langwierigen Studien ausgearbeiteten **Eisenbahnbauvorlagen** bereits in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 22. d. Mts. einzubringen. Durch die eingebrachte Gesetzvorlage wird die Regierung ermächtigt, eine Reihe vollspuriger Lokomotiveisenbahnen auf Staatskosten zur Ausführung zu bringen, und zwar vor allem die Tauernbahn (Schwarzach-Gastein-Möllbrücken, eventuell Spital an der Drau), sowie die Karawanken- und Wocheinerbahn mit einer Abzweigung nach Villach und direkter Fortsetzung bis Triest (Klagenfurt beziehungsweise Villach-Assling-Görz-Triest-St. Andrae). Mit derselben Gesetzvorlage wird das Bau- und Investitionsprogramm der Staatseisenbahnverwaltung für die Jahre 1900 bis einschliesslich 1904 festgestellt. Wir werden auf die für die wirthschaftliche Entwickelung Oesterreichs hochbedeutsame Vorlage des näheren zurückkommen.

— Der Finanzausschuss des ungarischen Abgeordnetenhauses verhandelte dieser Tage über die Gesetzvorlage wegen der **Befreiung der Staatsbahnbediensteten von den Gemeindesteuern.** Ein Mitglied des Ausschusses sprach sich entschieden gegen die Vorlage aus, welche alle Rechtsordnung über den Haufen werfe. In einem konstitutionellen Staate sei ein solches Vorgehen, wie es bei diesem Gesetzentwurfe befolgt wurde, unstatthaft. Man könne nicht in einer Frage, in welcher das Gericht eine Entscheidung getroffen hat, dann in Form eines Gesetzentwurfes das Gegentheil dem Reichstag unterbreiten. In den Städten kämpfen die Bürger gegen die Luxusausgaben, in diese werden sie aber gerade von der aus Staatsbeamten bestehenden Intelligenz getrieben, welche keine Gemeindesteuern zahlen. Wenn man nun auch noch bezüglich der Eisenbahnangestellten eine Ausnahme schafft, so werde dies zur Folge haben, dass den übrigen Bürgern noch grössere Lasten aufgebürdet werden. Von anderer Seite wurde die Absicht der Regierung gebilligt, im Wege eines Gesetzes auszusprechen, dass den Angestellten der Staatsbahnen gleich wie den übrigen Staatsbeamten die Befreiung von Gemeindesteuern im Sinne des Gesetz-Art. IV vom Jahre 1879 zukomme. Jedoch empfehle es sich, die Bestimmungen des neuen Gesetzes nur für die Zukunft wirken zu lassen und für die Vergangenheit der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes die Geltung zu wahren. Der Handelsminister erklärte sich mit Rücksicht hierauf bereit, für § 2 des neuen Gesetzes eine geänderte Fassung vorzuschlagen, und zwar dahin, dass von den Bezügen der in Rede stehenden Beamten die Munizipal- und Kommunalsteuer sowie auch die im Gesetzartikel I von 1890 geregelte Strassensteuer und die Ablösungssummen für öffentliche Arbeiten (§§ 23 und 25 das Gesetzartikel I von 1890) für die Zeit vom 1. Januar 1898 bis einschliesslich 31. Dezember 1899 bemessen und eingehoben werden können. Die in der Zeit vor dem 1. Januar 1898 oder nach dem 31. Dezember 1899 vorgeschriebenen Abgaben sollten jedoch gelöscht werden. Diese Bestimmung solle sich aber nicht auf die vor dem 1. Januar 1898 bemessenen Abgaben erstrecken, wenn die Pflicht zu ihrer Zahlung durch ein rechtskräftiges Urtheil festgestellt wurde. Die erwähnten Angestellten sollen aber ihre auf Grund des Gesetzes zu zahlenden Abgaben innerhalb fünf Jahren vom Inslebentreten des Gesetzes ratenweise und ohne Berechnung von Verzugszinsen tilgen dürfen, dagegen soll die Rückzahlung der vor dem Inslebentreten des Gesetzes schon entrichteten Abgaben nicht gefordert werden können.

Der Finanzminister gab die Erklärung ab, dass es sich bei dem eingebrachten Gesetz um keine neue Verfügung, sondern blos um eine richtige Auslegung des alten Gesetzes handle. Die früheren Regierungen hätten ihre Verordnungen ganz richtig und ganz im Sinne des Gesetzartikels IV von 1893 erlassen, und bis das erste richterliche Urtheil zustande gekommen ist, sei der Rechtszustand der gewesen, dass die Staatsbahnbeamten nicht verpflichtet waren, Kommunalsteuerzuschläge zu zahlen. Die richterlichen Urtheile hätten jedoch diesen Rechtszustand abgeändert. Der vom Handelsminister eingereichte Gesetzentwurf, welcher der geänderten Lage in jeder Richtung Rechnung trage, den wirklichen Sinn des Gesetzes herstelle und in der vom Minister jetzt angemeldeten Abänderung des § 2 auch die bereits vorliegenden richterlichen Urtheile achte, sei also vollkommen richtig. Dagegen, dass die in Rede stehenden Abgaben bezüglich der Vergangenheit zu Lasten der staatlichen Betriebe übernommen werden, nahm der Finanzminister Stellung, da diese Uebernahme einer ungewissen Summe einen gefährlichen Vorgang bilden würde. Da den Betreffenden alle Erleichterungen gewährt wurden, werden sie die Rückstände ohne jede Schwierigkeit tilgen können, um so eher, als sie bezüglich der Zukunft von der Entrichtung dieser Steuer vollkommen befreit sein werden.

Schliesslich nahm der Finanzausschuss den Gesetzentwurf mit der vom Handelsminister vorgeschlagenen Aenderung des § 2 an.

— **Pressburger Tunnel.** Wie aus Pressburg geschrieben wird, ist die Direktion der ungarischen Staatsbahnen auf Grund der technischen Erhebungen zu der Ueberzeugung gelangt, dass es vorzuziehen sei, den alten Tunnel durch einen vollkommen neuen Tunnel zu ersetzen. Man hat also das ursprüngliche Projekt, den Tunnel in seinen früheren Zustand wiederherzustellen, mit dessen Ausführung man schon im vorigen Jahre begonnen hat, endgültig fallen gelassen. Der Tunnel sollte bekanntlich um etwa 130 m kürzer gemacht und in seiner ganzen Länge für zwei Gleise erweitert werden. Diese Arbeiten sollten in fünf Jahren durchgeführt werden. Schon der erste Winter wurde der Sache verhängnissvoll. Am 25. Januar d. J. wurde ein Theil der rechtsseitigen Tunnelwand eingedrückt, dort wo man der Decke die Belastung genommen hatte. Die Einsturzstelle vergrösserte sich in den nächsten Tagen auf eine Länge von 30 m. Es zeigte sich, dass das von zahllosen Wasseradern durchzogene Rutschgebiet des Berges buchstäblich in Bewegung war. Man entschloss sich nach mehrfachen Projekten zur Herstellung eines massiven Holztunnels an der schadhaften Stelle, um so den Verkehr vorläufig wieder aufnehmen zu können. Diese gefahrvolle und ungemein schwierige Arbeit wurde einer Budapester Firma übertragen, welche sich mit ihren Ingeniören und 400 Arbeitern sofort an die Arbeit machte. Es wird seit Wochen Tag und Nacht gearbeitet. Die schwierigste Arbeit ist nun beendet, die

eingestürzten Massen sind aus dem Tunnel entfernt und die freigelegte sowie die schadhafte Stelle durch zahllose mächtige Baumstämme abgesteift. Nun wird erst der 40 m lange eigentliche Holztunnel aus Eichenholzbogen im Gevierte von 65/30 cm hergestellt. Dieser passt genau in die innere Lichte der alten Tunnelwölbung. An den beiden Enden des Holztunnels werden als Uebergänge sehr starke Wölbungen aus Keramitziegeln hergestellt. Ausserdem wurde der ganze übrige Tunnel genau untersucht und stellenweise durch Holzbogen verstärkt. Auf diese Weise hofft man den Tunnel in drei Wochen wieder dem Verkehre übergeben zu können. Dieser Nothbehelf soll nur bis zur Eröffnung des neuen Tunnels, dessen Bau beschlossen wurde, also ungefähr zwei Jahre lang benutzt werden.

Vereinsausland.

— Der **Schneesturm**, der am 16. d. Mts. über Norddeutschland dahinbrauste, hat besonders arg in **Dänemark** gehaust. Die „Voss. Ztg." erfährt darüber aus Kopenhagen folgendes:

Dänemark ist infolge seiner geographischen Lage besonders häufigen Unwettern ausgesetzt, aber der letzte Schneesturm, verbunden mit mächtigen Schneefällen, dürfte doch seines gleichen suchen. Zuerst in Jütland und auf der Insel Fühnen beginnend, erreichte der Schneesturm Kopenhagen und hemmte so gut wie jeden Verkehr, da es lebensgefährlich war, sich im Freien zu bewegen. Von grossartigem Umfange jedoch waren die Betriebsstörungen im Eisenbahnverkehr, denn in kurzer Zeit ruhte der Eisenbahnverkehr fast im ganzen Lande. Ueberall blieben die Züge im Schnee stecken, und die Reisenden mussten mittelst Schlitten bis zur nächsten Station befördert werden. Wenn man aber hört, dass die Schneemassen an einzelnen Stellen 14 Fuss hoch lagen, werden diese kolossalen Verkehrsstörungen begreiflich. Es waren überall die Schneepflüge in Thätigkeit, so dass nach und nach wieder eine Anzahl Strecken fahrbar wurden. Die Ueberfahrt zwischen Gjedser und Warnemünde erlitt eine Unterbrechung, die sich im Postverkehr äusserst störend fühlbar machte. Auch die Dampffähren auf dem grossen und kleinen Belt mussten zeitweise eingestellt werden.

Besonders schlimme Verkehrsstörungen scheinen auch in den südlichen Theilen Norwegens herbeigeführt zu sein, da von Sonnabend Morgen bis Montag noch keine Post aus Norwegen in Kopenhagen eingetroffen war. Der Schneesturm in Norwegen raste hauptsächlich an der Südwestküste, und jeder Dampferverkehr wurde unterbrochen. Auf der Jäderenbahn lag der Verkehr zwei Tage still und sollte erst Montag wieder aufgenommen werden. Von Skien wird gemeldet, dass bei Eidanger ein Eisenbahnzug Nachts im Schnee stecken blieb und erst mit Hilfe von vier Maschinen in Bewegung gebracht werden konnte.

— In **Dänemark** ist fortgesetzt eine lebhafte Bewegung für eine **kürzere Verbindung** zwischen **Kopenhagen und Hamburg** im Gange. In der letzten Zeit hat man den alten Plan wieder aufgenommen, eine **Verbindung über die Insel Fehmarn** herzustellen. In Rödby auf Laaland wurde dieser Tage eine von 700 Personen besuchte Versammlung gehalten, in der die Vertreter des Kreises im Reichstage die Ansicht entwickelten, dass man, anstatt Millionen für die Dampffähreverbindung Gjedser-Warnemünde zu opfern, die Eisenbahnlinie von Kopenhagen direkt nach Rödby führen und dort einen eisfreien Hafen anlegen solle, um dann vermittelst einer Brücke über **Syltholm** mit Fehmarn in Verbindung zu kommen. Nach langer Verhandlung wurde beschlossen, eine Deputation an den Reichstag und die Regierung zu senden, um dieselbe zu bewegen, einen diesbezüglichen Antrag dem Folkething vorzulegen. Es ist indessen offenbar aussichtslos, die Dampffähreverbindung Gjedser-Warnemünde, für die bekanntlich Mecklenburg grosse Opfer bringt und die auch durchaus im Interesse des deutschen und namentlich des Berliner Verkehres liegt, zu hintertreiben.

— Der französische Handelsminister Millerand hat den Handelskammern usw. einen Fragebogen zugehen lassen, welcher durch die Kommission des höheren Handelsraths vorbereitet worden ist, um eine **Umfrage über die Verkehrswege in Frankreich** zu veranstalten. Es soll angegeben werden, was man für die dringendsten Verbesserungen auf den Eisenbahnen, in der Schiffahrt, den Häfen usw. hält. Die Kommission hat als Termin, bis zu welchem die Antworten dem Minister eingereicht sein müssen, den 15. Mai festgesetzt. In der Begründung der Maassregel gibt der Minister als Ziel an, „den verschiedenen Mittelpunkten der Industrie ihre Versorgung mit Rohstoffen und Brennmaterial zu sichern und die nationale Ausfuhr zu erleichtern".

— Der Verwaltungsrath der **Jura-Simplonbahn** hat das Ausgabenbudget für 1900 mit einem Gesammtbetrag von 20 244 500 Frcs. genehmigt. Die Vermehrung von 1 169 500 Frcs. wird neben anderen Gründen in erster Linie auf die alle zwei Jahre eintretenden Lohnerhöhungen des Personals zurückgeführt, die seit 1895 den Betrag von 1 269 000 Frcs. ausmachen.

— An dem kantonalen Technikum in **Winterthur** soll mit Beginn des Sommerkurses 1900 unter der Bezeichnung **„Schule für Eisenbahnbeamte"** eine neue Abtheilung mit vier zusammenhängenden Halbjahrskursen zur Vorbereitung für Beamte des Verwaltungs-, Stations- und Abfertigungsdienstes errichtet werden.

— Der schweizerische Bundesrath hat in Beantwortung einer von der Regierung des Kantons Tessin eingereichten Denkschrift über die **Lukmanierbahn** erklärt, dass die Sorge der Eidgenossenschaft gegenwärtig vom S i m p l o n in Anspruch genommen sei und dass er sich zur Zeit mit jener Frage nicht befassen könne.

— Im Monat April d. J. findet in **Rom** eine vom Verein der italienischen Landwirthe veranstaltete **Ausstellung von sicheren, bequemen und billigen Verpackungen für die Versendung von landwirthschaftlichen Erzeugnissen** statt. Die Ausstellung umfasst sechs Abtheilungen, je nach der Natur der Erzeugnisse: frisches und geselchtes Fleisch und Wurstwaaren; frische und zubereitete Fische und Meerthiere; Milcherzeugnisse; Getreide, Samen und Mehle; Weine, Oele, Sprit und Liköre; frische und eingemachte Früchte und Gemüse; frische Pflanzen und Blumen usw. Es sind für die besten vorgeschlagenen Verpackungsarten bedeutende Geldpreise ausgeschrieben.

— Die Firma Siemens & Halske in Berlin hat die Konzession für den Bau und Betrieb einer **elektrischen Strassenbahn Oneglia-Porto Maurizio** an der italienischen Riviera und die Einrichtung der elektrischen Beleuchtung dieser beiden Städte erhalten.

— Unter den vielen Projekten, welche in letzter Zeit aufgetaucht sind für den Bau einer neuen, **kürzeren Bahnverbindung zwischen Turin und Marseille** über einen der Pässe der westlichen Alpen möchte dasjenige erwähnt werden, welches gegenwärtig die betheiligten Kreise am meisten beschäftigt und welches diese Verbindung durch eine Bahn erreichen will, welche von dem jetzigen Bahnhof Torre Pellice der Bahn Turin-Torre Pellice ausgehend, dem Thale des Pellice entlang über den Pass des Mont Dauphin das auf französischem Boden gelegene Thal der Durance erreicht, und diesem entlang in das der Rhone mündet und ihm bis Marseille folgt.

— Am 11. d. Mts. ist die elektrisch betriebene **Drahtseilbahn** dem Betriebe übergeben worden, welche von **Palermo nach Monreale** mit der vielbesuchten Kathedrale, einem der hervorragendsten Kunstwerke Siziliens, führt.

— Das italienische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat für **Anschaffung von Oberbaueisenzeug für die Linien der Mediterranea** im Jahre 1900/1901 die Summe von 2 350 000 L. bewilligt.

— Am 16. d. Mts. ist in Florenz der Komm. Ingeniör **Josef Pessione,** Vize-Generaldirektor der adriatischen Bahnen, plötzlich gestorben. Mit ihm verliert diese Verwaltung eine äusserst geschätzte Kraft. Der Verstorbene hatte sich in seiner langjährigen Stellung als Leiter des Bahnverwaltungsdienstes einen ausgezeichneten Ruf als bedeutender Bahntechniker erworben und hat auch in seiner letzten hohen Stellung sein ganz ausgezeichnetes Verwaltungstalent bewiesen.

— **Die Frachtüberhebungen auf den russischen Eisenbahnen.** Immer wiederkehrend, bald in schneller Aufeinanderfolge, bald nach Verlauf längerer Zeit, aber immer in demselben bitteren Tone der Klage Schwergeschädigter, treten die Beschwerden der Handelskreise nicht Russlands allein, sondern auch aller derjenigen Länder, die mit Russland im Handelsverkehr stehen, über die steten Frachtüberhebungen hervor. Jeder der Betheiligten versucht dem Schaden an die Wurzel zu gehen, und beim Suchen nach der eigentlichen Quelle für diese lästigen Ueberhebungen und je nachdem man den Grund hier oder dort gefunden zu haben glaubt, werden denn auch die verschiedenartigsten Mittel zur Beseitigung dieses drückenden Uebels in Vorschlag gebracht. Neuerdings hat sich die deutsche „St. Petersburger Zeitung" zum Sprachrohr für die Bedrängten hergegeben und führt bei Besprechung des Themas näher aus, wie die Tarife mit ihren beständigen Abänderungen und Nachträgen früher an verschiedenen Orten und von verschiedenen Amtsstellen veröffentlicht wurden, ausserdem sehr häufig nicht einmal zur rechten Zeit, so dass es fast unmöglich war, in betreff

der Beförderungskosten sich nach ihnen zu richten und einigermaassen zutreffende kaufmännische Berechnungen aufzustellen.

Gegenwärtig sind die Tarife des russischen Eisenbahnnetzes dergestalt vereinheitlicht, dass ein und dasselbe Gut bei dessen Beförderung auf gleich weite Strecken in allen Theilen des Reiches dieselben Einheitssätze zu tragen hat; Ausnahmen hiervon sind nur in wenigen Fällen zugelassen. Dieser einheitliche Tarif dient als Grundlage auch bei der Berechnung der Zahlungen für die von den Gütern auf den russischen Bahnen zurückgelegten Strecken im gesammten überseeischen und Auslandsverkehr, mit einigen Ermässigungen nur beim Versand ins Ausland und nach Ostasien. Die Tarife werden gegenwärtig in einem amtlichen Organ des Finanzministeriums, dem „Tarifanzeiger", zur öffentlichen Kenntniss gebracht. So erscheint die einheitliche Gestaltung, Stetigkeit und Zugänglichkeit der Tarife erreicht.

Trotz dieser Vereinfachungen ist das russische Tarifwesen, wie es nicht anders sein kann, so meint der Zeitungsschreiber, ein sehr verwickeltes geblieben, da es einerseits für die wichtigsten Güter eine ganze Reihe von Spezialtarifen gibt, andererseits aber die bestehenden Tarife von den verschiedenen Eisenbahnverwaltungen verschieden ausgelegt werden. Auf der Grundlage dieser verschiedenen Tarifauslegung und nicht zum mindesten der ungenügenden Tarifkenntnisse der Güterabfertigungsbeamten wuchert seit Jahren ein Missstand, der die handeltreibenden Kreise und das Privatpublikum in der empfindlichsten Weise schädigt.

Die falsche Auslegung von Tarifen kann als das kleinere Uebel betrachtet werden, da die grundsätzlich falsche Anwendung eines Tarifes sehr bald auf Widerspruch stösst und vor die letzte Instanz, das Departement für Eisenbahnangelegenheiten, gelangt, das unverzüglich für Abstellung der unrichtigen Auffassung Sorge trägt. Ganz anders verhält es sich aber mit der Unkenntniss der Güterabfertigungsbeamten, die die hauptsächlichsten Veranlasser der Frachtüberzahlungen sind. Nach den bestehenden Vorschriften ist der Güterabfertigungsbeamte, in dessen Händen die Frachtberechnung liegt, für diese haftbar. Für das zu wenig Geforderte kommt er mit seinem Gehalt auf, das zu viel Erhobene wird erstattet. Da der Güterabfertigungsbeamte auf grossen Stationen täglich wohl 200 Sendungen zu berechnen und überdies noch zahlreiche andere Arbeiten zu erledigen hat, so kann von ihm genaue Arbeit um so weniger verlangt werden, als er für seinen Posten in keiner Weise vorbereitet ist, sondern auf denselben auf dem Wege der Beförderung gelangte. Ferner ist er sehr oft nicht imstande, die in Massen einlaufenden (ihm sehr oft verspätet zugehenden) Nachträge, Abänderungen und Sondervorschriften in die entsprechenden Tarife einzutragen. Unter solchen Umständen ist es ganz verständlich, dass sich bei den Güterabfertigungsbeamten, die in den seltensten Fällen mit mehr als 75 R. (= 162 *M.*) monatlich besoldet werden, die Gewohnheit herausgebildet hat, bei der Frachtberechnung einen gewissen Zuschlag, etwa in Form eines Rechenfehlers zu machen, der sich bei der seitens des Empfängers vorgenommenen Kontrolrechnung natürlich als mehr oder minder hohe Frachtüberzahlung herausstellt.

Wenngleich dem Empfänger bezw. Versender das Recht zusteht, die Frachtüberhebung zurückzufordern, so ist dieses Rechtsmittel nur Kaufleuten zugänglich, die über besondere tarifkundige Beamten verfügen; Privatleute erfahren allenfalls durch einen Zufall, dass sie eine Frachtüberzahlung geleistet haben. Verschärft wird dieser Missstand noch dadurch, dass die Erstattungsgesuche in den betreffenden Büros oft jahrelang verschleppt werden, bevor deren Beträge zur Auszahlung gelangen.

Die Frage von den Frachtüberzahlungen ist von den Eisenbahnverwaltungen wiederholt in Erwägung gezogen worden, ohne dass man jedoch zu einem bestimmten Grundsatze gelangte, da man der Frage nicht auf den Grund ging, der zweifellos bei den Güterabfertigungsbeamten gesucht werden muss. Dass die Kenntniss der Tarife kein unerreichbares Ideal ist, erhellt allein daraus, dass grosse Versandfirmen eigene Tarifbeamte besolden, die die Frachtüberzahlungen feststellen, und dass es zahlreiche Leute gibt, die Frachtbriefe aufkaufen und aus Frachtrückforderungen ein Geschäft machen.

Es stellt sich bei dieser Gelegenheit, wie bei vielen anderen den Verkehr und Betrieb auf den Eisenbahnen betreffenden Fragen deutlich heraus, dass das Beamtenmaterial nicht genügend vorbereitet ist, um den grossen Ansprüchen, die heute an Abfertigungs- und Betriebsbeamte namentlich in Bezug auf Zuverlässigkeit, Schneidigkeit und allgemeine Bildung gestellt werden müssen, genügen zu können. Gerade das von der „St. Petersburger Zeitung" abermals berührte Gebiet, das zweifellos nicht zu den einfachsten und leichtesten im Eisenbahnverkehrswesen gehört, zeigt all' die Lücken in der Befähigung der angestellten Beamten sehr deutlich; sie machen sich in den Kreisen der Handeltreibenden besonders empfindlich bemerkbar, weil es sich um baares Geld handelt, das ihnen zuviel abgenommen wird, ohne dass in absehbarer Zeit eine Rückzahlung erwartet werden kann. Auch der Verkehr zwischen den beiden Nachbarreichen Deutschland und Russland wird hierdurch sehr beeinträchtigt und muss schwer unter dieser schlimmen Schutzmaassregel der russischen Abfertigungsbeamten leiden. Es kann daher nur freudig begrüsst werden, wenn auch in russischen Geschäftskreisen immer wieder auf diesen wunden Punkt zurückgekommen wird; endlich einmal wird man doch in den maassgebenden Kreisen zu wirksamen Mitteln greifen, um dem Uebelstande zu steuern.

Inzwischen scheinen einzelne Eisenbahnverwaltungen zu versuchen, sich zu helfen, so gut es geht; wenigstens melden Kiewer Blätter, dass die Verwaltungen der Weichsel-, Warschau-Wiener und Südwestbahnen beschlossen haben, in Warschau ein Büro zu eröffnen, dessen einzige Aufgabe die schleunige Erledigung von Frachterstattungsanträgen sein soll, die aus dem Transport von Gütern, die auf den genannten Linien befördert worden sind, erhoben werden.

Ob dieses Büro dem Unfug der endlosen Verschleppung von Frachterstattungsanträgen zu steuern imstande sein wird, möchten wir bezweifeln. Charakteristisch ist es jedenfalls, dass jene Anträge den Verkehrsabtheilungen und Einnahmenkontrolen der Eisenbahnen so weit über den Kopf gewachsen sind, dass sie sich genöthigt sehen, besondere Büros zu eröffnen, die diese Angelegenheiten angeblich rascher erledigen sollen. Offenbar hält man es für ganz unmöglich, eine regelrechte Tarifirung der Sendungen bei den Güterabfertigungsstellen durchzusetzen, obgleich eine solche, nach Annahme der Kiewer Blätter, die Frachterstattungsanträge um etwa 80 % vermindern würde!

— Ein **schwerer Eisenbahnunfall** wird aus **Rostow a. Don** gemeldet. Der Personenzug der Jekatarinenbahn stiess in der Nähe des Bahnhofes Rostow mit dem Manövrirzug der Wladikawkasbahn zusammen. Beide Lokomotiven und acht Wagen wurden zertrümmert. Sieben Passagiere blieben todt, vier wurden schwer verwundet.

— Ueber **Russlands Eisenbahnpläne** in Persien haben wir in voriger Nummer ausführliche Mittheilungen gebracht. Inzwischen scheint die russische Politik auch in Konstantinopel Erfolge für **Bahnbauten in der Türkei** errungen zu haben. Die Meldungen sind zwar wohl noch nicht ganz zuverlässig, doch scheint so viel festzustehen, dass für die Fortsetzung einer Bahn von Kars nach Erzerum und andere Bahnbauten in den Russland benachbarten Theilen Kleinasiens Russland die Genehmigung der Pforte zwar noch nicht erhalten, aber nachgesucht hat. Die österreichisch-offiziöse „Politische Korrespondenz" erhält hierüber aus Konstantinopel folgende nähere Mittheilungen:

„Bisher lässt sich über den Umfang dieser Aktion noch immer nicht mehr erfahren, als dass von der Pforte die Zusicherung verlangt wird, in den bezeichneten Theilen der Türkei keinerlei Eisenbahnkonzession ohne vorherige Verständigung mit Russland, sei es wem immer, zu ertheilen. Ferner wird versichert, dass russischerseits die Absicht bestehe, gegebenenfalls sich mit russischem Kapital an den zukünftigen Eisenbahnbauten in den fraglichen Gebieten der Türkei zu betheiligen. Nach Erklärungen von kompetenter Seite ist jeder Zweifel darüber ausgeschlossen, dass sich die von russischer Seite bei der Pforte erhobenen Forderungen noch im Stadium der Vorverhandlung befinden. Von einem bereits erlassenen kaiserlichen Jradé, sei es für die Linie Kars-Erzerum oder gar für die erwähnte allgemeine Forderung Russlands, kann somit keine Rede sein. Es ist unzweifelhaft, dass türkischerseits sehr grosse Bedenken gegen die Forderung Russlands obwalten. Wenngleich man russischerseits betonen mag, dass es sich hierbei nur um ein Gegenzugeständniss für die der deutschen Gruppe ertheilte Konzession für den Bau der Bagdadbahn handle, so ist doch nicht zu übersehen, dass die Forderung Russlands schon aus strategischen Gründen türkischerseits auf Widerstand stossen muss, abgesehen davon, dass, wenn die Angaben über die Natur des mehrerwähnten Verlangens richtig sind, hierdurch selbst die Souveränitätsrechte der Türkei tangirt erscheinen."

In ähnlichem Sinne äussert sich auch eine Zuschrift der „Kreuzzeitung" aus Konstantinopel, wonach die Bedenken der Türkei auf militärischen Erwägungen beruhen.

— Ueber **die gegenwärtige Lage des Panamakanals** spricht sich der Generaldirektor der Panamaeisenbahn, Herr Paine, dessen Erfahrung und Urtheil die „Railroad Gazette" besonders rühmt, höchst günstig aus. Es widerlegt die Behauptungen, dass der Chagresstrom wegen seiner reissenden Natur ein unüberwindliches Hinderniss bilde; der Durchstich des Culebragebirges sei allerdings vielleicht der grösste jemals unternommene, aber die neue Kanalgesellschaft sei mit mehreren 1000 Arbeitern und den vorzüglichsten mechanischen Hilfsmitteln in unausgesetzter Thätigkeit. Nach Aeusserung der Ingeniöre seien $^{2}/_{5}$ der Arbeiten für die Vollendung des Kanals in der Scheitelstrecke (68 englische Fuss über dem Meeresspiegel) bereits gethan. Die grossartigen, viel zu reichlich bemessenen

Bauten der alten Gesellschaft für die Unterbringung des Personals kämen sehr zu statten. Auf dem Mont Ancon sei damals eine ganze Gruppe von Gebäuden zu Hospitalzwecken mit einem Aufwand von 2 000 000 Doll. errichtet. Das Krankenhaus werde wenig benutzt, aber von der jetzigen Gesellschaft unter Obhut der Schwestern von St. Francis in guter Ordnung gehalten. Ein Zweigkrankenhaus bestehe in Kolon, ein Sanatorium, so gross wie ein Sommerhotel, auf der Tabogainsel. Maschinen und Geräthschaften aller Art für den Kanalbau seien in Unmasse vorhanden, allein 420 Unternehmerlokomotiven. Alles dies könne mit geringen Mitteln wieder vollkommen betriebsfähig hergestellt werden. Fast noch wichtiger sei der durchaus vollkommene Zustand der Pläne, der technischen Vorarbeiten, der Kostenanschläge. Als ganz irrig bezeichnet es Herr Paine, wenn man den Isthmus für besonders ungesund halte. Vielleicht sei die Gegend durch die grossen Entwässerungsarbeiten gesunder geworden. Jedenfalls sei der Gesundheitszustand der Bediensteten der Eisenbahn und des Kanals ein für tropische Gegenden durchaus normaler. Besonders günstig für den Bau sei, dass die Eisenbahn dem Kanal so nahe liege, dass überall an ihn heran Zweiggleise geführt werden könnten, von denen schon eine grössere Anzahl im Betriebe seien, eins fast von jeder Station aus.

Schliesslich komme in Betracht, dass an jedem Ende der Panamalinie gute, für die grössten Dampfschiffe geeignete Häfen mit vollkommener Ausstattung an Werkstätten, Werften, Speichern, Kohlenplätzen vorhanden seien. „Wenn wir wirklich ein so grosses Interesse an einem Kanal zwischen den beiden Ozeanen haben“, sagt schliesslich Herr Paine, „so haben wir hier die denkbar kürzeste Linie von allen, die schon halb fertig ist, wenn man den Stand der Vorarbeiten berücksichtigt. Warum sollen wir nicht daran festhalten und ihn bauen? Kein Ingeniör wird den Isthmus kreuzen können, ohne die Ueberzeugung zu gewinnen, dass hier eine vollkommen ausführbare und zugleich die von allen wünschenswertheste Linie für den Kanal vorhanden ist.“

Dieses lebhafte Eintreten für den Panamakanal ist im jetzigen Augenblick um so wichtiger, als bekanntlich soeben ein britisch-amerikanischer Vertrag abgeschlossen ist, der die Rechte Englands auf den vielbesprochenen Nikaraguakanal beseitigt und als ein Zeichen dafür angesehen werden musste, dass sich die Vereinigten Staaten endgültig für den Nikaraguakanal entschieden hätten. Nun bedarf der gedachte Vertrag aber noch der Genehmigung des Senats in Washington und es scheint eine lebhafte Gegnerschaft gegen sie vorhanden zu sein, sodass es leicht möglich ist, dass die erforderliche Zweidrittel-Mehrheit für den Vortrag nicht zu haben ist. Dann würden die Aussichten für das Zustandekommen des Panamakanals wohl gewaltig steigen! Liegen die Dinge so, wie sie oben in der „Railroad Gazette“ geschildert werden, so scheint ja allerdings Alles dafür zu sprechen, den so viel kürzeren und schon halb vollendeten Panamakanal endlich zur Ausführung zu bringen!

— „Railroad Gazette“ vom 9. d. Mts. veröffentlicht eine anscheinend amtliche Zusammenstellung über den gegenwärtigen **Stand der selbstthätigen Kuppelung bei den Güterwagen der Vereinigten Staaten von Nordamerika** und der in dieser Beziehung seit der „Safety Appliance Act“ (Gesetz zur Erhöhung der Betriebssicherheit) vom März 1893 gemachten Fortschritte.

Stand	Gesammtzahl der Güterwagen	Zahl der mit selbstthätiger Kuppelung versehenen Wagen	%
am 30. Juni 1892 .	966 998	155 117	16
„ 30. „ 1894 .	1 205 169	317 896	26
„ 30. „ 1896 .	1 221 887	500 233	41
„ 30. „ 1898 .	1 248 826	851 533	69
im Januar 1900 .	1 292 735	1 176 599	91

Der Berichterstatter macht darauf aufmerksam, dass, während die Zahl der Wagen sich seit 1892 jährlich nur um 4 % vermehrte, die Zunahme der Zahl der Selbstkuppler durchschnittlich jährlich 10 % des Wagenbestandes betrug. In der That sind die mitgetheilten Zahlen wohl geeignet, die europäischen Verwaltungen daran zu erinnern, wie weit sie in diesem für die Sicherheit des Verschubdienstes in erster Linie bedeutsamen Punkte hinter den Amerikanern zurück sind.

Allgemeines.

— **Ueber Eisenbahnwagen mit selbstthätiger Entladevorrichtung** entnehmen wir der Zeitschrift „Glückauf“ folgendes: Die Frage der selbstthätigen Entleerung der Eisenbahnwagen scheint neuerdings wieder etwas in den Vordergrund zu treten, und zwar hat der Güterwagenausschuss der preussischen Staatsbahnen ein vom Ingeniör Georg Talbot konstruirtes System zur probeweisen Einstellung ins Auge gefasst. Dieser Wagen ist derart gebaut, dass seine vollständige Entleerung nach einer beliebigen Seite der Gleise erfolgen kann, ohne dass ein Kippen des Kastens erforderlich ist. Im August dieses Jahres wurden auf dem Eisen- und Stahlwerk Hoesch in Dortmund eine Anzahl solcher Wagen zu 15 t Tragkraft, theils mit Erzen, theils mit Kohlen beladen, dem Güterwagenausschuss der preussischen Staatsbahnen vorgeführt. Die hierbei angestellten Entladeversuche fielen so günstig aus, dass der Ausschuss die Bestellung einiger 100 Probewagen beim Eisenbahnminister in Vorschlag gebracht hat. Diese gewiss anerkennenswerthe Maassnahme der preussischen Staatsbahnverwaltung kann jedoch nur dann den gewünschten Erfolg haben, wenn dieselbe durch industrielle Werke unterstützt wird, welche solche Wagen verwenden können, und darunter sind diejenigen zu rechnen, welche Absturzgleise besitzen, die eine selbstthätige Entleerung der Eisenbahnwagen gestatten.

Dem Vernehmen nach hat bereits eine Anzahl rheinischer Werke bei der Eisenbahndirektion Köln die Einstellung der Talbot-Selbstentlader beantragt, und dürfte es im wirthschaftlichen Interesse wünschenswerth sein, dass auch die westfälischen Werke die Sache unterstützen und so eine Förderung dieser so wichtigen Frage herbeiführen.

— **Abwärme-Kraftmaschinen-Gesellschaft.** In den letzten Tagen wurde zu Berlin eine neue Gesellschaft m. b. H. unter der genannten Firma begründet. Dieses Unternehmen hat neben seiner technischen Seite auch eine gewisse wirthschaftliche Bedeutung insofern, als sein Zweck dahin geht, den Kohlenverbrauch der heutigen Technik zu vermindern. Die Gründung steht nicht in ursächlichem Zusammenhange mit den gegenwärtigen Bergarbeiterausständen, die alle Kreise beschäftigen, sie ist aber auch unter diesem Gesichtspunkte bemerkenswerth. Von sachverständiger Seite wird uns über die technischen Ziele der neuen Gesellschaft geschrieben: Wenn der Wasserdampf einer gewöhnlichen Dampfmaschine die Cylinder verlässt, wohnt ihm noch ein nicht unbeträchtliches Arbeitsvermögen inne, das deshalb nicht ausgebeutet werden kann, weil der Siedepunkt des Wassers (100 ° C.) zu hoch liegt. Die in ihm enthaltene Wärme, „die Abwärme“, kann nun dazu verwendet werden, einen Stoff, dessen Siedepunkt niedriger liegt als der des Wassers, in Dampf zu verwandeln, wie z. B. Ammoniak oder schweflige Säure, deren Siedepunkte noch unter dem Gefrierpunkt des Wassers liegen. Die schweflige Säure scheint sich dafür am besten zu eignen, ihr Siedepunkt liegt bei 10 ° C. Um nun eine Maschine mit der Abwärme einer gewöhnlichen Dampfmaschine betreiben zu können, benutzt man ihren Abdampf zur Heizung eines mit schwefliger Säure gespeisten Kessels. In diesem Kessel genügt eine Temperatur von etwa 60 ° C., um die schweflige Säure in Dampf von etwa 12 Atmosphären Druck überzuführen. Damit kann man nun eine zweite Maschine, die Schweflig-Säure-Dampfmaschine, speisen, die entweder abgesondert oder mit ihrem Kolben auf dieselbe Welle arbeitet wie die Wasserdampfmaschine. Auf diese Weise kann man bei demselben Kohlenverbrauch etwa 50 % Pferdekräfte mehr erhalten als bei einer Wasserdampfmaschine, deren Abwärme in der Luft oder im Kondensationswasser verloren geht oder umgekehrt: Man braucht zur Erzeugung einer gewissen Arbeitsleistung entsprechend weniger Kohlen. Aber nicht nur bei den gewöhnlichen Dampfmaschinen, sondern auch bei anderen Betrieben, namentlich im Hüttenbetriebe, geht durch die Schornsteine eine Menge Wärme verloren, die auf dem angegebenen Wege grösstentheils nutzbar gemacht werden könnte. Da gerade für die Elektrotechnik die Verbilligung der Betriebsmittel von grösster Wichtigkeit ist, so hat sie sich mit gewohnter Raschheit dieser Sache bemächtigt. Zunächst wurden unter Leitung des Professors Josse im Maschinenlaboratorium der technischen Hochschule Berlin-Charlottenburg Versuche angestellt. Da diese Versuche befriedigend ausfielen, so sind nunmehr die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft, die Firma Siemens & Halske und die Union-Elektrizitätsgesellschaft in Berlin zur Gründung einer „Abwärme-Kraftmaschinengesellschaft m. b. H.“ geschritten und haben die bereits für diesen Zweck ertheilten Patente von G. Behrend und Dr. Zimmermann erworben. Vorläufig scheint das neue Unternehmen noch eine Studiengesellschaft zu sein, es kann aber bald auch praktische Bedeutung erlangen und wichtige technische wie wirthschaftliche Fortschritte hervorrufen.

— **Die Schienenausfuhr Englands.** Die Schienenausfuhr des vereinigten Königreichs belief sich im Dezember 1899 auf 38 813 t gegen 27 457 t im Vorjahre und 47 516 t im Jahre 1897. Den stärksten Absatz hatten englische Schienen in Britisch-Indien und zwar mit 14 675 t, 13 947 t und 16 514 t in den drei Jahren. Insgesammt wurden 1899 472 672 t, 1898 476 047 t und

im Jahre 1897 579 983 t ausgeführt. Die Abnahme der Ausfuhr rührt von der geringen Nachfrage aus Indien her, die 1899 nur 157 901 t betrug gegenüber 209 947 t und 264 590 t in den Jahren 1898 und 1897. Britisch-Südafrika hat 1899 nur 24 218 t gegen 34 782 t und 59 379 t in den beiden Vorjahren aus dem Mutterlande bezogen. Südaustralien dagegen führte 1899 57 012 t Schienen ein gegen 31 296 t und 81 253 t in den beiden vorangegangenen Jahren und Canada bezog 34 758 t im Jahre 1899 gegen 1 769 t und 10 903 t in den beiden Vorjahren. Die Zunahme der canadischen Nachfrage ist bemerkenswerth; sie ist indessen vielleicht nur auf den Umstand zurückzuführen, dass die Metallindustrie des Nachbarlandes, der Vereinigten Staaten, gegenwärtig zur Genüge mit Aufträgen versehen ist und auf weitere Bestellungen nicht mehr so begierig ist, wie früher. Aegypten hat 1899 35 932 t gegen 35 288 t und 45 150 t in den beiden Vorjahren bezogen; die Argentinische Republik erhielt 1899 25 155 t gegen 50 477 t und 51 700 t in den Vorjahren. Obgleich die Schienenausfuhr Englands, wie aus obigen Zahlen ersichtlich ist, in Wirklichkeit etwas abgenommen hat, so belief sich der Werth der 1899 ausgeführten Gewichtsmengen doch auf 47 203 376 *M.* gegen 44 342 766 *M.* und 54 503 598 *M.* in den Jahren 1898 und 1897. Dies ist auf eine geringe Preiserhöhung im verflossenen Jahre zurückzuführen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Bezeichnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Die an der Strecke Weissenfels-Zeitz gelegene Station Deuben erhält vom 1. März d. J. ab die Bezeichnung Deuben b. Zeitz.

Neue Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1900.

Mit Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung vom 20. Februar d. J. Nr. 335 wird darauf aufmerksam gemacht, dass diejenigen Verwaltungen, welche eine Erklärung auf die von anderen Verwaltungen in der Zeit vom 6. bis 18. Februar d. J. ausgegangene zweite Anmeldung von Aenderungen der Fahrscheinverzeichnisse abzugeben haben, diese Erklärung so frühzeitig an die geschäftsführende Verwaltung und an die betheiligten Direktionen abzusenden haben, dass dieselbe spätestens am Abend des 10. März d. J. bei den Adressaten eintrifft.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 289 vom 9. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Umarbeitung des Vereins-Betriebsreglements (abgesandt am 19. Februar d. J.).

Nr. 293 vom 12. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung der Bestimmungen in § 5 des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 20. Februar d. J.).

Nr. 310 vom 18. Februar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf Auslegung der Bestimmung in § 5 Abs. 3 und 5 des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 22. Februar d. J.).

Nr. 311 vom 20. Februar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend gemeinsame Abfertigungsvorschriften für den Güterverkehr (abgesandt am 20. Februar d. J.).

Nr. 335 vom 20. Februar d. J. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend die neuen Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1900 (abgesandt am 19. Februar d. J.).

Nr. 358 vom 20. Februar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend die Ausgabe von Vereinsfahrscheinheften in Verbindung mit zusammenstellbaren Heften der französischen Bahnen (abgesandt am 22. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Ausfahrtarif von deutschen und niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo, Thorn transit und deutsch-Alexandrowoer Grenztarif (Heft 2).

Am 1. März d. J. neuen Stils treten nachstehend bezeichnete Nachträge in Kraft:

1. Der VIII. Nachtrag zu dem vom 1. Januar 1895 gültigen Ausfuhrtarif für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern von deutschen und niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo und Thorn transit zur Ausfuhr nach Russland.

Derselbe enthält ausser verschiedenen Berichtigungen und Ergänzungen:

a) die Einführung neuer Tarifvorschriften und Vorbemerkungen zu den Tariftabellen (Anwendungsvorschriften),
b) die Aufnahme einer grösseren Anzahl neuer Stationen,
c) neue Eilgutfrachtsätze für den Verkehr von bayerischen Stationen,
d) ein Verzeichniss derjenigen russischen Verbandsstationen des deutsch-russischen Gütertarifs Theil III A, die den Geltungsbereich des Ausfuhrtarifs bilden,
e) neue Ausnahmefrachtsätze für Holzstoff etc.
f) einige geringfügige Tariferhöhungen für Marktschorgast und Würzburg, Stationen der königlich bayerischen Staatsbahnen, mit Gültigkeit vom 15. April d. J.

2. Der IV. Nachtrag zu dem vom 20. August alten/1. September neuen Stils 1896 gültigen deutsch-Alexandrowoer Grenztarif, Heft 2.

Derselbe enthält ausser verschiedenen Berichtigungen:

a) die Einführung neuer Tarifvorschriften und Vorbemerkungen zu den Tariftabellen (Anwendungsvorschriften),
b) neue Ausnahmefrachtsätze für Holzstoff etc.

Bromberg, den 17. Februar 1900. (488)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Entfernung Wulfen i. Anh.-Mülheim a/Rhein in 463 km berichtigt.

Essen, den 19. Februar 1900. (489)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-preussisch-südfranzösischer Güterverkehr.

Die Einführung des in unserer Bekanntmachung vom 2. Januar d. J. angekündigten neuen Tarifes für den direkten Güterverkehr zwischen Alt-Münsterol tr., Genf tr., Verrieres tr. und Delle tr. einerseits und Stationen der sächsischen Staats- und der mitverwalteten übrigen Eisenbahnen, ferner den Stationen Görlitz des Di-

rektionsbezirks Breslau, Kamenz, Leipzig-Eutritzsch, Leipzig (Berliner, Eilenburger, Magdeburger und Thüringer Bhf.), Plagwitz-Lindenau und Schönefeld bei Leipzig des Direktionsbezirks Halle, Gera (Reuss) und Zeitz des Direktionsbezirks Erfurt andererseits kann am 1. März d. J. noch nicht erfolgen. Es bleiben daher die in der erwähnten Bekanntmachung unter 1—5 genannten Tarife und Frachtsätze bis auf weiteres in Kraft.

Dresden, den 22. Februar 1900. (490)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Die im X. Nachtrag zum Heft I A (Verkehr badische Bahn-Mittel- und Westschweiz) enthaltenen Eil- und Stückguttaxen für Würzburg bad. Bahn treten mit sofortiger Wirkung ausser Kraft. An deren Stelle kommen die gleichhohen Taxen des bayerisch-schweizerischen Tarifhefts 3 für Würzburg (bayerische und badische Staatsbahn) über die Routen des südwestdeutsch-schweizerischen Verbands zur Anwendung.

Karlsruhe, den 19. Februar 1900. (491)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Pfälzisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899.

Mit sofortiger Wirksamkeit haben die im elsass-lothringisch-luxemburgisch-bayerischen Gütertarif vom 1. Juli 1895 für Saargemünd Reichsbahn bestehenden, theilweise niedrigeren Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 1b für Stammholz auch Gültigkeit für Saargemünd Pfalzbahn, falls für die letztgenannte Station im pfälzisch-bayerischen Gütertarif höhere Sätze vorgesehen sind.

München, den 16. Februar 1900. (492)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1900 wird die Station Biel in den für den Verkehr zwischen einer Anzahl schweizerischer Stationen einerseits und verschiedenen schweizerischen Uebergangsstationen, worunter Konstanz, Singen, Schaffhausen, Waldshut und Basel S. C. B. andererseits gültigen Exporttarif für Calciumcarbid vom 1. Juni 1899 aufgenommen.

Nähere Auskunft über die Taxen ertheilen die genannten Uebergangsstationen.

Karlsruhe, den 19. Februar 1900. (493)
Generaldirektion.

An Stelle des vom 1. September 1896 gültigen Hefts 11 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn kommt vom 1. März 1900 ein anderweites Heft 11 für den Verkehr mit den Stationen des Direktionsbezirks Erfurt zur Einführung (Verkaufspreis 25 ₰). Dasselbe enthält neben geringen Frachterhöhungen ermässigte Frachtsätze für Eil- und Frachtstückgut. Die Frachterhöhungen treten erst mit dem 15. April 1900 in Geltung. Weitere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 19. Februar 1900. (494)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr über Elsass-Lothringen.)

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. treten in Kraft:

a) Nachtrag IV zu Theil I B (Tarifvorschriften und Güterklassifikation),
b) Nachtrag IV zu Theil II B (französische Schnittsätze),
c) Nachtrag III zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, Holzstoff und Holzzellstoff.

Die Nachträge werden unentgeltlich abgegeben.

Strassburg, den 17. Februar 1900. (495)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ostdeutsch-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Die im Nachtrage 14 enthaltenen besonderen Bestimmungen zu den §§ 56, 68 und 69 der Verkehrsordnung finden im Verkehr mit den Stationen der Ostpreussischen Südbahn keine Anwendung, es gelten vielmehr die Bestimmungen des Binnentarifs dieser Bahn.

Hannover, den 19. Februar 1900. (496)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterr.

Die im Ausnahmetarife Nr. 1 (Getreide etc.), gültig im Rückvergütungswege, auf Seite 37 des Nachtrages I zum Elbeumschlagstarif für Oesterreich für den Verkehr zwischen Feldsberg und Nesamislitz einerseits, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz andererseits enthaltenen Frachtsätze verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr; dieselbe beträgt 10 ₰ pro 100 kg.

Wien, am 20. Februar 1900. (497)
Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich.
(Ausnahmefrachtsätze für Maschinentheile [auch zerlegte Maschinen] für den Verkehr mit der Station Stadlau.)

Mit Gültigkeit vom 5 März 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1900, gelangen für Maschinentheile (auch zerlegte Maschinen, andere als landwirthschaftliche) aus Eisen und Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen und Stahl bestehen (ausgenommen Nähmaschinen-Obertheile) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief von den im deutsch-österr.-ungar. Seehafenverbande aufgenommenen Hafenstationen nach Stadlau direkte Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung. An die Anwendung derselben ist jedoch die Bedingung geknüpft, dass die betreffenden Sendungen zur Einrichtung eines neuen Elektrizitätswerkes in Stadlau bestimmt sind und diesem Zwecke auch thatsächlich zugeführt werden müssen.

Die Frachtsätze können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 21. Februar 1900. (498)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grenzverkehr Russland - Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.
Ergänzung der Tarifvorschriften.

Mit Gültigkeit vom 23. Februar 1900 bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1900, gelangen bei Aufgabe von ganzen Wagenladungen, welche aus Artikeln des Ausnahmetarifes 1/B im Tariftheil II vom 1. Januar 1897 für den obenbezeichneten Verkehr und aus Gütern der allgemeinen Wagenladungsklassen (vergl. „II. Tarifvorschriften", Punkt 1, Seite 6) zusammengesetzt sind, von Bregenz nach Granica transit bezw. Szczakowa transit zur Anwendung:

Der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 1/B—c) für das wirkliche Gewicht der in diesen Ausnahmetarif eingereihten Artikel und der Frachtsatz der Wagenladungsklasse B für das wirkliche Gewicht der übrigen beigeladenen Güter und — wenn das Gesammtgewicht einer solchen Sammelladung 10 000 kg nicht erreicht — auch für das auf 10 000 kg fehlende Ergänzungsgewicht.

Wien, am 16. Februar 1900. (499)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Mit Rücksicht auf die neuen Vorschriften im § 56 (8) und 69 (4) der am 1. Januar d. J. in Kraft getretenen Eisenbahnverkehrsordnung werden mit sofortiger Gültigkeit im Lokalverkehr unserer auf deutschem Gebiete gelegenen Stationen die besonderen Bestimmungen zu §§ 56, 68 und 69 der Verkehrsordnung theilweise geändert.

Diese geänderten Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Amsterdam, den 19. Februar 1900. (500)
Der Administrationsrath.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Zu dem Tarife — Theil II — vom 1. Juni 1899 für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern im Lokalverkehr auf niederländischem Gebiete erscheint am 1. März d. J. der erste Nachtrag.

Amsterdam, den 19. Februar 1900. (501)
Der Administrationsrath.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Zu dem Tarife — Theil II — vom 1. Juni 1899 für die Beförderung von lebenden Thieren, Leichen und Fahrzeugen im Lokalverkehr auf niederländischem Gebiete erscheint am 1. März d. J. der erste Nachtrag.

Amsterdam, den 19. Februar 1900. (502)
Der Administrationsrath.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

In dem vom Tage der Betriebseröffnung ab gültigen Lokaltarif der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn erhält mit sofortiger Gültigkeit der Absatz 4 der Zusatzbestimmung zu § 56 der Verkehrsordnung folgende Fassung:

„Als Festtage (vergl. § 56/8 der Verkehrsordnung) gelten im allgemeinen die Tage, an denen die Ortspolizeibehörde darauf hält, dass an

öffentlichen Orten nicht gearbeitet wird.“

Rawitsch, den 17. Februar 1900. (503)
Die Direktion.

Ostrowo-Skalmierzycer Eisenbahn.

Im Lokaltarif der Ostrowo-Skalmierzycer Eisenbahn erhält mit sofortiger Gültigkeit der Absatz 3 der Zusatzbestimmung zu § 56 der Verkehrsordnung folgende Fassung:

„Als Festtage (vergl. § 56/8 der Verkehrsordnung) gelten im allgemeinen die Tage, an denen die Ortspolizeibehörde darauf hält, dass an öffentlichen Orten nicht gearbeitet wird.“

Ostrowo, den 17. Februar 1900. (504)
Der Kreisausschuss des Kreises Ostrowo.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

In dem vom Tage der Betriebseröffnung ab gültigen Lokaltarif der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn erhält mit sofortiger Gültigkeit der Absatz 3 der Zusatzbestimmung zu § 56 der Verkehrsordnung folgende Fassung:

„Als Festtage (vergl. § 56/8 der Verkehrsordnung) gelten im allgemeinen die Tage, an denen die Ortspolizeibehörde darauf hält, dass an öffentlichen Orten nicht gearbeitet wird.“

Neustadt, den 17. Februar 1900. (505)
Die Direktion.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Personenverkehr.

Die zum 1. März d. J. in unserer Bekanntmachung vom 12. Januar d. J. veröffentlichte Herausgabe eines neuen Tarifs Theil II für obigen Verkehr wird auf einen späteren, demnächst zu veröffentlichenden Termin verschoben.

Hannover, den 21. Februar 1900. (506)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen Verbandsverwaltungen.

3. Verdingungen.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Auf Grund öffentlichen Ausschreibeverfahrens soll die Lieferung der Platten für 4 Stück kupferne Lokomotivfeuerbüchsen vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen auf der Kanzlei des Unterzeichneten zur Einsicht auf oder können gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ für das Stück bezogen werden.

Die Angebote sind mit Aufschrift „Lieferung von Feuerbüchsplatten“ versehen längstens bis 12. März l. J., Vormittags 10½ Uhr, portofrei an den Unterzeichneten einzusenden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Darmstadt, im Februar 1900. (507)
Der Maschineningenieur.

Verdingung von 3 180 m rothem Plüsch in 2 Loosen, 11 420 m grauem Plüsch mit braunen Streifen in 6 Loosen, 320 m Teppichstoff für Wagen I. Kl. in einem Loose, 14 680 m Gardinenstoff (Wollenzeug) in 3 Loosen, 380 m blauem Tibet, 2 390 kg Wollgarn, 1 150 kg rohe Schafwolle in je einem Loose, 246 800 Stück Schmierpolstern in 12 Loosen, 2 310 kg Pferdehaaren, 11 750 kg Waldwolle, 2 350 m hanfenen Gurten zu Fensterzügen und 18 380 m gewöhnlichen Gurten in je einem Loose, 35 210 m Naht- und Plattschnur in 2 Loosen, 3 430 kg Hutnetzschnur aus Menilahanf, 670 kg Hutnetzschnur, rothwollene, 2 650 kg Federschnur, 330 kg Rundschnur, 290 kg Sägeschnur in je einem Loose, 2 147 kg Seilerbindfaden in 6 Loosen, 850 Stück Bindestricken in einem Loose, 7 820 m Fensterzugborden und 6 605 Stück Quasten zu Fensterzugborden in je 3 Loosen und 63 500 Stück Vorhangringen aus Horn in einem Loose für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 14. März 1900, Vormittags 10 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W., Schöneberger-Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 21. April 1900.

Berlin, den 20. Februar 1900. (508)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 10 820 qm klarem Glase Sorte I in 8 Loosen, 1 010 qm desgleichen Sorte II in 3 Loosen, 806 qm mattgeschliffenem Glase in 7 Loosen, 870 qm Milchglas und Milchglas-Ueberfangglas, 1 850 qm rothem Glase, 760 qm gelblichgrünem Glase und 3 265 Stück Glasglocken für Personenwagen in je einem Loose für den Direktionsbezirk Berlin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 21. März 1900, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W., Schöneberger-Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 0,50 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 12. April 1900.

Berlin, den 21. Februar 1900. (509)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 3 900 kg braunem und 1 300 kg schwarzem Blankleder, 900 kg Rindverdeckleder, 150 kg Sohlleder, 300 kg braunem Kipsblankleder, 900 kg Vacheleder naturfarben, 1 700 kg fettgarem Rindleder, 4 600 kg Maschinenriemenleder, 60 Stück braunem Kalbleder, 210 Stück Schafleder und 50 Stück Saffianleder in je einem Loose für den Direktionsbezirk Berlin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 20. März 1900, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger-Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 0,50 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 12. April 1900.

Berlin, den 21. Februar 1900. (510)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für Schwellentränkungen sind
1 870 000 kg Theeröl in 6 Loosen und
240 000 „ Zinkchlorid in 2 Loosen
nach Bedingungen zu beschaffen, die gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 75 ₰ von uns übersandt werden.

Die Angebote müssen bis zum Eröffnungstermine, am 22. März d. J., Vormittags 11 Uhr, bei uns eingegangen sein.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Nordhausen, den 23. Febr. 1900. (511)
Königl. Eisenbahn-Maschineninspektion.

Verdingung

der Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten, sowie der Arbeiten zu den Brücken, Durchlässen, Wegeüberführungen und Wegebefestigungen einschliesslich Lieferung von Materialien behufs Herstellung des Planums und der Nebenanlagen der Eisenbahn von Gandersheim nach Düngen in den Loosen 7 und 8 (167 700 cbm Bodenbewegung, 115 500 qm Böschungsflächen, 1 650 cbm Mauerwerk, 60 cbm Werksteine, 3 200 qm Pflasterung und 11 400 qm Chaussirung).

Termin: Sonnabend, den 17. März 1900, Vormittags 11½ Uhr,

bei der königlichen Eisenbahn-Bauabtheilung in Elze (Hannover), Fluthstrasse 13. Lagepläne, Massenvertheilungspläne, Bauwerkszeichnungen, Berechnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,20 ℳ für ein einzelnes Loos und von 2,80 ℳ für beide Loose in Baar (nicht in Briefmarken) an die Bauabtheilung in Elze, nur von der Letzteren bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 15. Februar 1900. (512).
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 14 580 m Segeltuch zu Wagenplänen in 8 Loosen, 900 m Balgenstoff für D-Zugwagen in einem Loose, 21 050 m Segeltuch zu Wagendächern in 10 Loosen, 13 070 m Leinwand für Fenstervorhänge in 6 Loosen, 8 850 m Hanfschläuchen in 4 Loosen, 4 400 m Behäutleinwand, 6 160 m grauer Polsterleinwand, 5 710 m Nessel, 4 060 m farbiger Polsterleinwand (Drell) in je 2 Loosen, 3 550 m grauem Drillich in 3 Loosen, 1 100 qm Lincruste-Wandbekleidung in einem Loose, 14 850 m Wachs- und Ledertuch in 7 Loosen, 540 m Linoleumtapete in einem Loose und 3 500 qm Linoleum für Fussböden in 2 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg u. Königsberg i/Pr. und von 84 Stück fertigen Wagendecken in einem Loose für den Direktionsbezirk Berlin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 9. März 1900, Vormittags 10 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 1,00 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 14. April 1900.

Berlin, den 19. Februar 1900. (513)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 17 | 28. Februar 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 4 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Die Entwickelung der Kleinbahnen in Preussen seit dem Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892.

Das Februarheft der Zeitschrift für Kleinbahnen enthält eine sehr dankenswerthe systematische Zusammenstellung über den Stand der Kleinbahnunternehmungen am 30. September 1899. Sie legt ein beredtes Zeugniss dafür ab, wie lebhaft die Thätigkeit auf diesem Gebiet in dem vergleichsweise kurzen Zeitraum von 8 Jahren gewesen ist und wie alle Anzeichen dafür sprechen, dass diese Thätigkeit in den nächsten Jahren jedenfalls eine noch raschere Gangart annehmen wird, als bisher. War Preussen zur Zeit des Gesetzes von 1892 hinter andern Ländern im Kleinbahnbau zurückgeblieben, so hat es das Versäumte rasch eingeholt. Wir lassen hierfür zunächst einige jener Zusammenstellung entnommene Zahlen sprechen. Die Länge der am 1. Oktober 1892, dem Tage des Inkrafttretens des Kleinbahngesetzes, vorhandenen Kleinbahnen betrug 977,4 km. Sie stieg bis 30. September 1896 auf 3291,6 km, der Zuwachs seitdem bis jetzt betrug 3592,3 km; es sind also jetzt 6883,9 Kleinbahnen vorhanden, von diesen sind 5855,8 km im Betriebe, 1028,1 km zum Bau genehmigt. Sehr interessant ist die Vertheilung der Bahnen auf die verschiedenen Provinzen. Nach dem Verhältniss zur Bevölkerungszahl ist Pommern am reichlichsten mit Kleinbahnen versehen: 1 km auf 1304 Einwohner, dann folgt (von Hohenzollern und Berlin abgesehen) Schleswig-Holstein (1 km auf 3845 Einwohner), Brandenburg (1 km auf 3868 Einwohner), Posen (1 km auf 4264 km), Hannover (1 km auf 4282 Einwohner), Rheinprovinz (1 km auf 4742 Einwohner), Preussen (1 km auf 5594 Einwohner), Hessen-Nassau (1 km auf 5951 Einwohner), Westpreussen (1 km auf 7133 Einwohner), Westfalen (1 km auf 7471 Einwohner), endlich Schlesien, wo erst auf 8582 Einwohner 1 km Kleinbahn entfällt. Im Verhältniss zur Quadratfläche hat die meisten Eisenbahnen (gleichfalls von Hohenzollern und Berlin abgesehen) wiederum die Provinz Pommern, wo 1 km Kleinbahn schon auf 24,9 qkm entfällt. Es folgen die Rheinprovinz (25 km), Sachsen (42,4 km), Hessen-Nassau (53,5 km), Westfalen (55,8 km), Schleswig-Holstein (56,7 km), Brandenburg (64,1 km), Posen (67,5 km), Hannover (68,0 km). In Schlesien kommt 1 km Kleinbahn erst auf 78,3 qkm, in Ostpreussen auf 103,1 qkm, in Westpreussen auf 122,2 qkm. Im Durchschnitt des ganzen Staates kommt 1 km Kleinbahn auf 4627 Einwohner und 50,6 qkm Bodenfläche. Am stärksten entwickelt ist sonach das Kleinbahnnetz in Pommern in beiden maassgebenden Beziehungen. Sucht man aus ihnen die mittlere Verhältnisszahl, so folgt die Rheinprovinz, Hannover, Sachsen, Schleswig-Holstein, Brandenburg, Posen, Hessen-Nassau, Westfalen und zuletzt kommen Ostpreussen, Schlesien, endlich Westpreussen. Besonders auffallend ist hier der ungewöhnlich grosse Unterschied in der Entwickelung zwischen der Provinz Pommern auf der einen und den östlichen Provinzen Posen, Ost- und Westpreussen und Schlesien auf der andern Seite. Wenn wir Schlesien mit seiner reichen Industrie und seiner hohen Bevölkerungsziffer ausser Betracht lassen, so sind Pommern, Posen, Ost- und Westpreussen doch Provinzen, in denen der landwirthschaftliche Betrieb durchaus überwiegt. Bevölkerungsvertheilung, Bodengestaltung und Erwerbsverhältnisse zeigen in ihnen gleichfalls so nahe Verwandtschaft, dass jener Unterschied noch auffallender wird. Wir glauben nicht fehl zu gehen in der Annahme, dass in der Provinz Pommern die energische Thätigkeit der Provinzialverwaltung in Verbindung mit eifrigen und tüchtigen Unternehmern dieses erfreuliche Ziel zu Wege gebracht hat; es mag darin ein Fingerzeig liegen, welcher Ausdehnung das Kleinbahnwesen in den andern Provinzen noch fähig ist. Erfreulicher Weise zeigt denn auch die in dem erwähnten Aufsatz des Archivs enthaltene Zusammenstellung über die gewährten und die in Aussicht gestellten staatlichen Beihilfen, dass in den Provinzen Ost- und Westpreussen die Kleinbahnthätigkeit sehr lebhaft erwacht ist: in Ostpreussen sind

für 403,8 km neue Kleinbahnen 3 454 000 *M*, in Westpreussen für 203,8 km neue Kleinbahnen 1 870 000 *M*. Beihilfen in Aussicht gestellt, während Pommern, das bisher von allen Provinzen für die grösste Kilometerlänge (539,8) auch die höchste Beihilfe erhalten hatte (3 409 732 *M*.), nun bescheidener wird: für nur 53,9 km noch sind dort Beihilfen mit 1 296 000 *M*. in Aussicht gestellt.

Bekanntlich hat die Ausführungsanweisung vom 13. August v. J. zum Kleinbahngesetz die sehr wichtige Unterscheidung der Kleinbahnen in 2 Klassen eingeführt: die eine umfasst die städtischen Strassenbahnen und solche Unternehmungen, welche trotz der Verbindung von Nachbarorten infolge ihrer hauptsächlichen Bestimmung für den Personenverkehr einen den städtischen Strassenbahnen ähnlichen Charakter haben. Der anderen Klasse sind diejenigen Kleinbahnen zuzurechnen, welche darüber hinaus den Güterverkehr von Ort zu Ort vermitteln, sich nach ihrer Ausdehnung, Anlage und Einrichtung der Bedeutung den Nebenbahnen nähern und daher in der gedachten Anweisung als nebenbahnähnliche Kleinbahnen bezeichnet werden.

Diese Art der Kleinbahnen überwiegt schon jetzt durch ihre Länge — 5 072,6 km, denen nur 1811,3 km Strassenbahnen gegenüberstehen. Seit dem Erlass des Kleinbahngesetzes haben die ersteren einen viel lebhafteren Aufschwung gezeigt, als die letzteren. Während damals die Strassenbahnen 90 % der insgesammt vorhandenen Kleinbahnen ausmachten, ist dieser Prozentsatz jetzt schon auf 24 % gesunken; entsprechend bildeten die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen damals nur 10 % des Gesammtbestandes, jetzt aber 76 %! Es ist dies ein besonders erfreuliches Zeichen dafür, dass das Kleinbahngesetz seinen Zweck erreicht hat. Denn nicht der Strassenbahnen wegen, die nur naturgemäss mit unter die Begriffsbestimmung fielen, wurde das Gesetz geschaffen, sondern um das bis dahin stockende Zustandekommen der der Landwirthschaft, dem Handel und der Industrie dienenden nebenbahnähnlichen Kleinbahnen zu erleichtern und zu fördern. Eine weitere Tabelle im Archiv zeigt, wie stark dieses Bedürfniss namentlich für landwirthschaftliche Zwecke war. Danach dienten 1899 vorzugsweise ihnen 3 365,2 km; annähernd in gleichem Maasse dem Handel und der Industrie, sowie landwirthschaftlichen Zwecken ausserdem 838,6 km, während vorzugsweise dem Handel und der Industrie nur 1 021,8 km und dem Personenverkehr in Städten, Badeorten und Umgegend 1 658,3 km gewidmet waren.

Der Löwenantheil an den landwirthschaftlichen Kleinbahnen, 2 657,3 km, entfällt auf die östlichen Provinzen der Monarchie, worunter nach dem u. E. nicht ganz einwandfreien jetzigen Gebrauch nicht nur Pommern, Posen, Ost- und Westpreussen und Schlesien, sondern auch Brandenburg mit Berlin verstanden werden, während die westlichen Provinzen nur 707,9 km solcher Bahnen besitzen. Die der Landwirthschaft, dem Handel und der Industrie gemeinschaftlich dienenden Bahnen vertheilen sich ebenso wie die Personenverkehrsbahnen, fast gleichmässig auf die beiden Hälften der Monarchie. Würde freilich Berlin und Umgegend mit rund 300 km Strassenbahnen bei den Personenverkehrsbahnen nicht mitgezählt, so würde hier der Westen den Osten weit überragen.

Das Gesammtanlagekapital der vorhandenen und genehmigten Kleinbahnen schätzt das Archiv auf 520 000 000 *M*. Weder die hieraus sich ergebende Durchschnittsziffer von rund 68 000 *M*. auf das Kilometer, noch der im Archiv für 286 Bahnen von 6 190,5 km Länge mit feststehendem Anlagekapital angegebene Durchschnittsbetrag von 61 178 *M*. auf das Kilometer ist von Werth, da die hohen Anlagekosten der Strassenbahnen und einzelner Turistenbahnen hier zu stark eingreifen. Die Anlagekosten der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen für sich würden ein besseres Bild von der verhältnissmässig grossen Billigkeit dieses Verkehrsmittels geben. Wissen wir doch, dass einzelne Kleinbahnen mit nur 15 000 *M*. für das Kilometer gebaut sind. Ueber die Art und Weise, wie das Anlagekapital von den verschiedenen Betheiligten aufgebracht ist, entnehmen wir der Archivnachweisung, dass vom Staat aus den Mitteln des Kleinbahnunterstützungsfonds rund 20 275 000 *M*., von den Provinzen 32 753 000 *M*, von den Kreisen 38 767 000 *M*., in sonstiger Weise, von Zunächstbetheiligten, gewerbsmässigen Unternehmern usw. rund 271 594 000 *M*. aufgebracht sind, d. h. also von der Gesammtsumme von 363 389 223 *M*. rund 5,5 % vom Staat, rund 9 % von den Provinzen, rund 10,6 % von den Kreisen und rund 75 % von den sonstigen Betheiligten. Ausser den unmittelbaren Geldbeiträgen ist natürlich ausserdem das Zustandekommen der Bahnen vielfach durch unentgeltliche Abtretung von Grund und Boden, Uebernahme von Zinsgarantien und in ähnlicher Weise gefördert.

Wie sich die staatlichen Beihülfen auf die einzelnen Provinzen vertheilen, darüber haben wir schon oben einige besonders wichtige Zahlen mitgetheilt. Theilt man nach dem jetzigen Verfahren die Monarchie in Provinzen östlich und westlich der Elbe, so betragen die bewilligten und in Aussicht gestellten Beihülfen für den Osten rund 24 237 000 *M*, für den Westen nur 13 470 0000 *M*. Die Beihülfen beziehen sich lediglich auf landwirthschaftliche Kleinbahnen von 3 840 km Länge und betragen auf das Kilometer durchschnittlich 10 000 *M*.

Was die Spurweite der Kleinbahnen anlangt, so stehen sich Vollspur und Meterspur in der Ausdehnung fast gleich: auf die erstere entfallen 2 156,7, auf letztere 2 185,1 km. Auch die 75 cm-Spur hat eine nicht unerhebliche Ausdehnung von 1 443,3 km, während die 60 cm-Spur bei nur 514,6 km eine gemischte Spur bei 341,4 km und eine von den vorstehend bezeichneten Spuren abweichende bei 242,8 km Kleinbahnen Anwendung gefunden hat. Die Elberfelder Schwebebahn hat bekanntlich als Einschienenbahn keine Spur.

Als Betriebskraft behauptet z. Zt. noch der Dampf durchaus die Oberhand bei 4 922,6 km; dann folgt die Elektrizität bei 1 362,1 km. Der Betrieb mit Pferden geht fortgesetzt zurück und behauptet sich jetzt nur noch bei 209,7 km. Gemischter Betrieb mit Elektrizität und Pferden besteht auf 304,6 km (darunter allein 203,8 km der grossen Berliner Strassenbahn). Drahtseilbahnen bestehen in Preussen nur 4 mit nur 1,8 km Länge.

Von den sämmtlichen 6 883,9 km im Betriebe stehender und genehmigter Kleinbahnen dienen nur dem Personenverkehr 1 284,3 km, nur dem Güterverkehr 118,7 km, dem Personen- und Güterverkehr gemeinschaftlich 5 480,9 km. Die Kleinbahnen sind in der grossen Mehrzahl Gesellschaftsunternehmen; deren gibt es 214; Kommunalverbände sind Unternehmer bei 73 Kleinbahnen; Unternehmen sonstiger Art sind nur 20 vorhanden. Die Gesammtzahl der bei den Kleinbahnen ständig beschäftigten Personen beträgt 171 033; Lokomotiven sind vorhanden 555 (ausserdem natürlich eine grosse Anzahl anderer Motoren); Personenwagen 8 283, Güterwagen 7 344.

Vielleicht die für das Gedeihen des Kleinbahnwesens und sein weiteres Wachsthum bezeichnendste Zahl ist die letzte, die das Archiv mittheilt: die Anzahl der vorliegenden Genehmigungsanträge auf neue Kleinbahnen beträgt 534, die Zahl dieser Gesuche ist fortwährend im Wachsen begriffen; im Vorjahr betrug sie nur 454. Die Zahl ist in den Provinzen westlich der Elbe grösser als in den östlichen. Sie beträgt dort 358, hier nur 176; da die Zahl namentlich in der Rheinprovinz und Westfalen gross ist, so wird es sich wohl im Westen namentlich um Unternehmen handeln, die mit dem Aufschwung der Industrie und der starken Bevölkerungszunahme zusammenhängen. Dort, wo es sich meist um Unternehmen von geringer Betriebslänge handelt, kann die Zahl der Gesuche gross sein, während doch die grössere Bedeutung und insbesondere Betriebslänge den meist ausgedehnten Kleinbahnunternehmungen des Ostens zukommt.

Dass die Inanspruchnahme der staatlichen Beihülfen in starker Zunahme begriffen ist, ist schon in der Besprechung der preussischen Eisenbahnvorlage in Nr. 9 d. Ztg. erwähnt. Während bisher in vier Jahren zusammen nur 29 000 000 *M*. bewilligt sind, verlangt die jetzige Vorlage, welche freilich das Vorjahr mit umfasst, sogleich 20 000 000 *M*., von denen nach der Zu-

sammenstellung des Archivs schon 16 374 054 *M.* in Aussicht gestellt oder schon in ziffermässiger Höhe beantragt sind.

Die Bewilligung der von der Regierung in die Vorlage aufgenommenen Beihülfen ist bei der freundlichen Stellungnahme des Landtages zu dieser Frage glücklicherweise nicht zu bezweifeln. Wir glauben, dass die reichen Ueberschüsse unseres Staatshaushalts kaum nutzbringender und zweckentsprechender angelegt werden können, als zur Unterstützung des landwirthschaftlichen Kleinbahnwesens. Ist doch jede solche Kleinbahn eine neue Zuführungsader für die Ernährung des kräftigen Körpers unseres Staatsbahnnetzes. Die Zuführung auf diesem Wege ist sicher stärker als die etwa vorkommende Verkehrsentziehung

---

Die Verkehrsverhältnisse Chinas.

Von Schwabe, Geh. Regierungsrath.

(Schluss aus Nr. 16.)

Um die Verkehrsverhältnisse Chinas richtig beurtheilen zu können, ist es nothwendig, ausser den zahlreichen Eisenbahnlinien noch einen, wenn auch nur gedrängten Ueberblick über das ausgedehnte Netz der chinesischen Binnenwasserstrassen zu geben.

Dieselben sind, soweit sie für den ausländischen Verkehr vorzugsweise in Betracht kommen, nach der Reihenfolge von Süden nach Norden gerechnet, folgende:

1. Der Hsikiang oder Westfluss, welcher das südliche China in westöstlicher Richtung durchzieht, auf ungefähr 500 km schiffbar ist und sich in zahlreichen Mündungen in den Meerbusen des 2 500 000 Einwohner zählenden Canton ergiesst. Die am Westflusse liegenden Vertragshäfen sind Nanning, Wutschou, Samschui und das eben genannte Canton. An der Ausmündung des Westflusses in die See liegt östlich Kaulun und vor demselben der britische Freihafen Honkong, westlich Macao (portugiesisch) und das demselben vorgelagerte Lappa. Zwischen dem Westflusse und dem Yangtsekiang mündet

2. der Hanfluss, an dessen Mündung das einen vortrefflichen Ankerplatz bietende Swatau liegt, und

3. der Minfluss von etwa 450 km Länge mit dem etwa 54 km von der Mündung gelegenen, 600 000 Einwohner zählenden Futschou.

4. Der Yangtsekiang, fern in Centralasien entspringend, berührt mit seinem 5 300 km langen Hauptlaufe 8 von den 18 chinesischen Provinzen und bietet heran bis an die Grenzen Tibets eine schiffbare Wasserstrasse, die 1 000 km weit für Seeschiffe und mit Ausnahme einer 508 km langen, von Stromschnellen unterbrochenen Zwischenstrecke noch weitere 1 600 km für Flussdampfer bis zu 2 m Tiefgang ohne Schwierigkeit schiffbar ist.

Der für die Binnenschifffahrt wichtigste Punkt am Yangtse befindet sich an der Mündung des dem obengenannten südchinesischen Wasserlauf gleichnamigen Hanflusses. Hier liegen, durch diese beiden Flüsse von einander getrennt, mit zusammen 2 000 000 Einwohnern Wutschang, die Residenz des Vizekönigs, sowie die Städte Hanjang und Hankou.

Die am Yangtse liegenden Vertragshäfen sind Tschunking, Itschang, Schasi, Hankou und Tschinkiang. Den Seeverkehr beherrscht der südlich der Ausmündung des Yangtse ins Meer gelegene Vertragshafen Schanghai.

Dadurch, dass der Yangtse auf dem linken Ufer in seinem grössten Nebenflusse, dem Han, und in dem bis Peking reichenden Kaiserkanal, sowie auf dem rechten Ufer in den Nebenflüssen Hsiang und Kan Verkehrswege von so grosser Bedeutung eröffnet und somit die meisten Binnenhandelsstrassen im Thale des Yangtse zusammenlaufen, gewinnt dieser Riesenstrom eine ausserordentliche Bedeutung für die Binnenschifffahrt Chinas.

5. Der Kaiserkanal beginnt bei Hantschou am Tsientangflusse, ungefähr 300 km südlich vom Yangtse, durchschneidet den letzteren beim Vertragshafen Tschinkiang und setzt vom anderen Ufer aus für eine weitere Strecke von 800 km in nördlicher Richtung seinen Lauf, den Hwangho an der Westgrenze von Schantung durchschneidend, bis Tientsin fort.

Während die den Verkehr vermittelnden, natürlichen Wasserstrassen in westöstlicher Richtung fliessen, wird durch den Kaiserkanal eine Verbindung derselben von Süden nach Norden hergestellt. Der Kaiserkanal hat zwar in neuerer Zeit viel von seiner Bedeutung verloren, und zwar einerseits dadurch, dass der Hwangho seinen alten Lauf verlassen und vom Süden der Schantunghalbinsel nach dem Norden derselben verlegt hat, andererseits dadurch, dass der Kaiserkanal gegen den Hwangho durch Dämme abgeschlossen worden ist, deren Thore nur für die den Tributreis führenden Dschunken geöffnet werden müssen, so dass dadurch der Durchgangsverkehr auf dem Kanal fast ganz beseitigt worden ist. Dessen ungeachtet ist der Kaiserkanal noch immer eine der grössten Handelsstrassen Chinas geblieben.

6. Der Hwangho oder gelbe Fluss. Während die Mitte Chinas von der fast 1 000 km weit für Seeschiffe brauchbaren Wasserstrasse des Yangtsestromes durchzogen, auch der Süden durch den weitverzweigten Westfluss erschlossen wird, hat die nördliche Hälfte des Landes keine Wasserstrasse von gleicher Bedeutung aufzuweisen. Zwar besitzt der Norden in dem Hwangho ebenfalls einen Strom von ähnlicher Länge wie der Yangtse, dagegen aber von geringer wirthschaftlicher Bedeutung, da der Hwangho, abgesehen von seiner geringen und sehr wechselnden Fahrtiefe, für Seeschiffe nicht zugänglich ist, weil vor seiner Mündung eine Barre liegt, die bei Niedrigwasser kaum 2 m Fahrtiefe und bei Fluthzeit auch nur wenig mehr zeigt, so dass nur Dschunken bis Tiemöntwan, dem eigentlichen, doch während der Eiszeit verlassenen Hafen des gelben Flusses gelangen können.

7. Der Paiho, an welchem Tientsin (950 000 Einwohner), der Hafen von Peking und der zugleich wichtigste Hafen des Nordens liegt, hat den Nachtheil, dass die Schifffahrt durch Eis vier Monate im Jahre geschlossen ist und dass ausserdem vor der Paihomündung sich eine grosse breite Barre, die Takubarre, gebildet hat, die zwar heute noch z. Zt. der Fluth einen Wasserstand von über 4 m aufweist, aber infolge Verschlickung zusehends flacher wird. Konnten früher Seedampfer ohne Schwierigkeiten bis Tientsin gelangen, so hat dieser Vertragshafen heute, wo im unteren Paiho kaum 2 m Wasser vorhanden sind, aufgehört, ein Seehafen zu sein. Der kleine Ort Tongku, der kurz oberhalb der durch die berühmten Takuforts geschützten Flussmündung liegt, ist an die Stelle getreten. Dort werden die Waaren aus den im Flusse ankernden Dampfern in Leichterfahrzeuge übergeladen, während die Reisenden auf eine kurze Eisenbahn übergehen, die Tongku mit Tientsin verbindet. Wie aus dem Vorstehenden ersichtlich, zieht sich nicht nur durch

die Mitte Chinas von Westen nach Osten eine 2500 km lange Wasserstrasse, sondern auch von der Südgrenze bis hinauf nach Peking und nahe der Nordgrenze durch 18 Breitengrade hindurch auf mehr als 2000 km in der Luftlinie eine theils natürliche, theils künstliche Wasserstrasse, und in dem reichsten und am dichtesten bevölkerten Theil des Landes, in ganz Mittelchina, ist das Wasserstrassennetz so mannigfach verzweigt, dass es dort nur wenig Städte von Bedeutung gibt, die nicht zu Schiff erreicht werden können.

Die Binnenschifffahrt, die noch vor wenigen Jahrzehnten ausschliesslich mit Dschunken betrieben wurde, ist immer mehr zur Dampfschifffahrt übergegangen, da die drei grossen Dampfergesellschaften — zwei englische und eine chinesische —, von denen jede über 40—50 meist gut gebaute und zweckmässig eingerichtete Dampfer verfügt, neben ihrer Hauptthätigkeit, der chinesischen Küstenschifffahrt, ihren Betrieb auch auf den Personen- und Güterverkehr der Binnenschifffahrt ausgedehnt und sich ein gewisses Monopol gesichert haben, da sie untereinander kartellirt sind und ihnen bis vor kurzem kaum eine grössere Gesellschaft gegenüberstand. So tritt auf der Grossschifffahrtsstrecke des Yangtse, und zwar von Schanghai nach Hankou täglich mindestens ein Dampfer die stromaufwärts drei Tage dauernde Fahrt an, während auf der weiteren Strecke zwischen Hankou und Itschang in etwas grösseren Zwischenzeiten kleinere Dampfer von etwa 1000 t Ladefähigkeit verkehren.

Nachdem das Verbot der Dampfschifffahrt auf anderen Binnenwasserstrassen ausser dem Yangtse in neuerer Zeit seitens der chinesischen Regierung aufgehoben worden ist und seit Mitte 1898 in allen Provinzen, in denen ein Handelsverkehr mit fremden Nationen bereits besteht, die Schifffahrt mit kleinen Dampfern Fremden wie Einheimischen auf allen Binnenwasserstrassen unter bestimmten Bedingungen gestattet worden ist, wird die Dampfschifffahrt und die bereits vielfach in Aufnahme gekommene Dampfschleppschifffahrt erheblich an Ausdehnung gewinnen und ist schon in zahlreichen Fällen, u. a. auf dem 300 km langen Unterlauf des Westflusses bis Wutschou, zur Einführung gekommen.

Infolge des Wettbewerbs der vorerwähnten drei grossen untereinander kartellirten Dampfergesellschaften war der Antheil der deutschen Flagge von fast 10 % in den Jahren 1885 bis 1887 auf kaum 3,5 % im Jahre 1898 gesunken; auf dem Yangtse war sogar die deutsche Flagge fast ganz verschwunden und nahm hinter Engländern, Chinesen und Japanern erst die vierte Stelle ein. Glücklicherweise haben sich in neuester Zeit diese Verhältnisse zu Gunsten Deutschlands wesentlich gebessert; nicht nur ist seitens der Rhedereifirma Jebsen mit Unterstützung der Reichspostverwaltung eine regelmässige Dampferverbindung zwischen Schanghai, Kiautschou, Tschifu und Tientsin eingerichtet worden, sondern auch auf dem Yangtse steht die Errichtung einer deutschen Dampferlinie seitens der Firma Rickmers bevor — ein Unternehmen, welches deshalb von besonderer Bedeutung ist, weil dadurch die Beförderung deutscher Waaren bis tief ins Innere erleichtert wird.

Uebersicht
über den Verkehr der wichtigsten Vertragshäfen.

Bezeichnung des Flussgebietes	Bezeichnung des Vertragshafens	Werth der Ausfuhr in Millionen Mark	davon Ausfuhr nach dem Auslande in Millionen Mark	Werth der Einfuhr in Millionen Mark	davon Einfuhr aus fremden Ländern in Millionen Mark
Westfluss	Canton	69,4	59,5	93	41,6
Yangtse	Hankou	74,4	—	69	66,7
	Itschang	15,4	—	40,3	17,8
	Tschinkiang	15,2	—	39,9	17,6
Seehafen	Tschifu	23,15	—	34,9	10,5
Paiho	Tientsin	33	—	90,9	70
Hiao-ho	Niutschwang	41,4	—	27,2	10,7
Wusung	Schanghai	179,27	—	625,74	402,11

Verkehr
von Hongkong (englischer Freihafen) 1898.

Flussdampfer (überwiegend englisch) . . .	3534044 t
Dschunken	4012981 „
zusammen	7547025 t
Seeverkehr (davon über die Hälfte englisch)	9713755 „
im ganzen	17260780 t

Gütertarife auf den chinesischen Binnenwasserstrassen.

Angabe der Schifffahrtsstrecken	Angabe der Beförderungsweise	Länge der Strecke km	Tarifsatz für 1 tkm Bergfahrt ₰	Tarifsatz für 1 tkm Thalfahrt ₰
Auf dem Yangtse.				
Von Schanghai bis Hankou	mit Dampfern	1000	1,35	—
von Schanghai bis Itschang, dem Ende der Dampfschifffahrt . .	mit Dampfern	1600	1,47	—
von Itschang bis Tschunking, über die Stromschnellen des Yangtse	mit Dschunken	500	14	—
von Tschunking bis Hsütschou (Sui), auf welcher Strecke der Schifffahrt weniger Hindernisse entgegenstehen	mit den grössten Dschunken	500	3	—
Auf den Nebenflüssen des Yangtse.				
Auf dem Minflusse zwischen Tschunking am Yangtse und Kiating am Min	—	700	14	7
von Kiating bis zum Endpunkte der Schifffahrt, dem für den Tibethandel wichtigen Jatschou	—	150	14	7
auf dem Hsiang bis Hsiangtau	—	220	—	—
und von dort bis Hankou für Beförderung der Luigangkohlen	—	380	—	0,57
auf dem bedeutendsten Nebenflusse auf dem linken Ufer des Yangtse und zwar von dem wichtigsten Umschlaghafen Fantschöng bis zur Mündung	—	500	4	—
auf der Strecke nach Tschinkiang auf dem Ying- und Hwaifluss	—	750—800	—	1,7
Auf dem Westflusse.				
Von Hongkong nach Wutschou	Dampfschifffahrt	320	2,6	—
von Wutschou stromaufwärts	nur Dschunken	700	10	—
Auf dem Yuenfluss in der Provinz Kweitschou.				
Von Tschangtö nach Tschönnjuen	—	800	7—10	1,2—1,5

Personengeldtarife auf den chinesischen Binnenwasserstrassen.

Beförderungsweise	Tarifsatz für 1 Personenkm ₰	Bemerkungen
Mit Dampfern auf dem unteren Yangtse .	12,5 1,25	für Ausländer „ Chinesen } mit beliebigem Freigepäck und täglich zwei Mahlzeiten.
Auf kleineren chinesischen Schiffen . . .	0,6	Dazu kommen ausser den Kosten für Ernährung, die sich für eine aus Reis bestehende Mahlzeit auf etwa 9 ₰ stellen, ein sogen. Weingeld und Ausgaben für die Räucherungen und Schwärmer, mit denen die bösen Geister jeden Morgen und Abend beschwichtigt werden müssen.
„ grösseren chinesischen Schiffen . . .	0,66 bis 0,92	

Welchen Wettbewerb die projektirten Eisenbahnen seitens der Binnenschifffahrt zu erwarten haben, zeigt die im vorstehenden gegebene Uebersicht über den Verkehr der wichtigeren chinesischen Vertragshäfen und des englischen Freihafens Hongkong, sowie die Zusammenstellung einer Anzahl von Personen- und Gütertarifen auf den chinesischen Binnenwasserstrassen.

Dagegen ist allerdings insbesondere in den Gegenden, in denen Wasserstrassen nicht vorhanden sind, der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der wirthschaftlichen Erschliessung des Landes durch Eisenbahnen noch ein weites Feld gelassen, da die Güterbeförderung auf den Landstrassen, die man in der Südhälfte Chinas, wo nur schmale Saum- und Fusspfade und daher auch keine Wagen vorhanden sind, überhaupt nicht kennt und die auch, wo sie in anderen Theilen Chinas vorhanden sind, weder befestigt noch entwässert werden, eine sehr langsame und kostspielige sowie wenig leistungsfähige ist. In Südchina fehlt es sogar nicht nur an Wagen, sondern auch an Transportthieren, so dass die Personen- und Güterbeförderung ausschliesslich durch Menschen bewirkt wird. Die Waarenbeförderung erfolgt dabei durch Kulis, theils auf dem Rücken, überwiegend aber mittelst Tragstangen bei einer Last von 45 kg und einer täglichen Leistung von 35 km; die Beförderungskosten stellen sich hierbei auf etwa 21—36 ₰ für 1 tkm. Wesentlich ermässigte Sätze ergeben sich in den Provinzen, in denen, wie besonders im Norden Chinas, ein Wagenverkehr stattfindet.

Bei Beurtheilung der Rentabilität der in China zu erbauenden Eisenbahnen wird nach dem Vorstehenden nicht ausser Acht gelassen werden dürfen, dass, wenn auch die Verkehrsverhältnisse Chinas zur Zeit noch auf einer überaus niedrigen Stufe stehen und wenn auch bei einem Lande von dieser ungeheueren Ausdehnung und Einwohnerzahl noch eine grosse Entwickelung des Verkehres zu erwarten ist, doch mit dem Umstande gerechnet werden muss, dass bei dem ausgedehnten Binnen- und Küstenschifffahrtsverkehr, sowie bei dem durch die niedrigen Lohnsätze und den geringen Werth der Zeit verhältnissmässig niedrigen Sätzen für die Güterbeförderung zu Lande den Eisenbahntarifen von vornherein enge Grenzen gezogen sind.

Das grosse Investitionsprogramm des österreichischen Eisenbahnministeriums.

Wie bereits in Nr. 16 S. 246 d. Ztg. gemeldet wurde, hat sich die österreichische Regierung in letzter Stunde entschlossen, ihr grosses Investitionsprogramm dem Reichsrathe sofort nach seinem Wiederzusammentritt vorzulegen. Noch vor wenigen Tagen war die Anschauung im Schoosse der Regierung vorwiegend, dass mit der Einbringung der einschlägigen Gesetzesvorlagen gewartet werden solle. Mittlerweile hatten sich die Ansichten über diesen Punkt geändert; der Ministerpräsident hat in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 22. d. Mts. die Einbringung der zugehörigen Gesetzesvorlage in seiner Programmrede angekündigt, und dieselbe ist denn auch thatsächlich in der genannten Sitzung des Abgeordnetenhauses dem Hause überreicht worden. Die Vorlage trägt die Aufschrift: „Gesetzentwurf, betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Festsetzung eines Bau- und Investitionsprogrammes der Staatseisenbahnverwaltung für die Zeit bis Ende des Jahres 1904.“ Die Vorlage bildet ein stattliches Buch mit einer Fülle von Tabellen, Karten und graphischen Beilagen und zerfällt in drei Theile, nämlich den Gesetzentwurf, die Begründung und eine besondere Beilage, welche einen 80 Druckseiten umfassenden technisch-kommerziellen Bericht über die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest enthält.

Der Gesetzentwurf behandelt im ersten Abschnitt die neu herzustellenden Eisenbahnen, im zweiten den Bau- und Investitionsvoranschlag der Staatseisenbahnverwaltung.

Was die neu herzustellenden Eisenbahnen anbelangt, so wird die Regierung in Art. 1 ermächtigt, die nachstehenden, als vollspurige Lokomotiveisenbahnen herzustellenden Eisenbahnlinien auf Staatskosten zur Ausführung zu bringen, und zwar:

1. Die Tauernbahn (Schwarzach-Gastein-Böckstein-Mallnitz-Obervellach-Möllbrücke oder Spittal an der Drau);

2. die Karawanken- und Wocheiner Bahn mit einer Abzweigung nach Villach und direkter Fortsetzung bis Triest (Klagenfurt bezw. Villach-Assling-Veldes, Wocheiner-Feistritz-S. Lucia-Canale-Görz-Reifenberg-S. Daniel-Opcina-Triest-St. Andrae);

3. eine Eisenbahn von Lemberg über Sambor, Staremiasto und Turka bis zur galizisch-ungarischen Grenze im Uzsokpasse in der Richtung gegen Nagy-Berezna;

4. die Pyhrnbahn (Klaus-Windischgarsten-Spital am Pyhrn-Selzthal);

5. eine Eisenbahn von Rakonitz über Opocna zum Anschlusse an die Lokalbahn Postelberg-Laun bezw. in Laun;

6. die erste Theilstrecke der Wechselbahn Hartberg-Aspang von Hartberg bis Friedberg.

Die angeführten Eisenbahnen sind als Hauptbahnen, und zwar jene zu 1 bis 3 als Hauptbahnen ersten Ranges, jene zu 4 bis 6 als solche zweiten Ranges herzustellen. Die unter 5 und 6 bezeichneten Eisenbahnen sind nur dann auf Staatskosten auszuführen, wenn es nicht gelingen sollte, diese Bahnbauten im Wege der Konzessionsertheilung auf Grund einer staatlichen Erträgnissgarantie sicher zu stellen, worüber gegebenenfalls ein besonderes Gesetz bestimmen wird. (Art. 2.)

Die Regierung wird angewiesen, dahin zu wirken, dass seitens der betheiligten Königreiche und Länder, autonomen Körperschaften und Privatinteressenten angemessene Beitragsleistungen zur theilweisen Bedeckung des Kostenaufwandes für die bezeichneten Eisenbahnen noch vor Inangriffnahme der betreffenden Bauarbeiten zugesichert werden. (Art. 3.)

Der Bau der bezeichneten Eisenbahnen ist baldthunlichst zu beginnen und womöglich derart durchzuführen, dass die Eisenbahnen Rakonitz-Laun und Hartberg-Friedberg im Jahre 1901, die Theilstrecke Schwarzach-Gastein der Tauernbahn, dann die Eisenbahn Lemberg-Sambor-ungarische Grenze und die Pyhrnbahn im Jahre 1903, die Eisenbahn Klagenfurt (Villach)-Görz-Triest im Jahre 1904 und die restliche Strecke der Tauernbahn im Jahre 1907 dem öffentlichen Verkehre übergeben werden kann.

Die den Gegenstand dieses Gesetzes bildenden Eisenbahnlinien sind von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben, und darf die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft nur auf Grund eines hierüber

zu erlassenden Gesetzes erfolgen. In Betreff des Anschlusses der Eisenbahn von Lemberg über Sambor zum Uzsokpasse an der Grenze ist mit der ungarischen Regierung ein Uebereinkommen zu treffen, und wird die Regierung ermächtigt, in gleicher Weise auch die damit in Zusammenhang stehenden Betriebs- und Verkehrsfragen einverständlich zu regeln. (Art. 5.)

Behufs Verbindung der durch die Südbahnstrecke Möllbrücken bezw. Spittal-Villach getrennten Linien des Staatsbahnnetzes ist mit der Südbahngesellschaft in Gemässheit der Bestimmungen im Punkte 5 des zwischen der Staatsverwaltung und der genannten Gesellschaft abgeschlossenen Uebereinkommens vom 9. Mai 1898 eine Vereinbarung zu treffen, durch welche der Staatsbahnverwaltung das Recht eingeräumt wird, unter freier Feststellung der Tarife gegen Entrichtung einer fixen Entschädigung (Bahngeld) entweder ganze Züge der Staatsbahnen mit eigener Zugkraft über die oben genannte mitbenutzte Strecke der Südbahn zu befördern oder über dieselbe einzelne Wagen für Rechnung des Staatsbetriebes befördern zu lassen. (Art 6.)

In Ansehung der herzustellenden Eisenbahnen wird die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und Urkunden zum Zwecke der Beschaffung der vorgesehenen Beitragsleistungen, der Länder, Körperschaften und Privaten, dann zum Zwecke des Baues und der Bauvorbereitung der bezeichneten Bahnlinien, sowie von der bei den Grundeinlösungen und Grundabtretungen auflaufenden Uebertragungsgebühr gewährt. Desgleichen geniessen die mit der Südbahngesellschaft zu treffenden Vereinbarungen hinsichtlich der Mitbenutzung der Südbahnstrecke von Möllbrücken oder Spittal bis Villach die Stempel- und Gebührenbefreiung. (Art. 7.)

Der zweite Abschnitt des Gesetzentwurfes betrifft den Bau- und Investitionsvoranschlag der Staatseisenbahnverwaltung für die Zeit bis einschliesslich 1904. Danach wird der Voranschlag, betreffend Ausgaben im Gesammtbetrage von 429 002 000 Kr., welche sich in der Zeit bis Ende 1904 für die nach Art. 1 auf Staatskosten herzustellenden Eisenbahnen, ferner für die Vollendung der auf Grund gesetzlicher Ermächtigung bereits in Ausführung begriffenen Staatsbahnen, dann behufs Betheiligung an der Kapitalbeschaffung für den Bau von Privatbahnen, endlich für die Durchführung von Investitionen im Staatsbahnbetriebe ergeben, genehmigt. (Art. 8.)

Zur Bedeckung des festgesetzten Erfordernisses im Höchstbetrage von 429 002 000 Kr. nach Abzug der zu erzielenden Einnahmen, ferner behufs Refundirung der auf Rechnung der Investitionsvoranschläge der Jahre 1898 und 1899 vorschussweise aus Kassenbeständen bestrittenen Investitionserfordernisse des Eisenbahnministeriums im Betrage von 88 052 280 Kr. können in Ausführung des Gesetzes vom 26. Januar 1897 Obligationen der mit demselben geschaffenen Investitionsschuld in demjenigen Betrage ausgegeben werden, welcher zur Beschaffung der vorgenannten Summe in Baarem erforderlich ist. Der Finanzminister ist jedoch ermächtigt, an Stelle dieser Obligationen solche der durch das Gesetz vom 2. August 1892 geschaffenen Rente auszugeben. (Art. 9.)

Die Gesammtkosten in der Höhe von 429 000 000 Kr. vertheilen sich wie folgt: Erforderniss für die nach der Gesetzesvorlage neu herzustellenden Staatsbahnlinien rund 173 000 000 Kr., Erforderniss für Staatsbahnbauten, welche auf Grund früherer gesetzlicher Ermächtigung theils bereits in Angriff genommen, theils schon vollendet sind, rund 15 000 000 Kr., Erforderniss für die Betheiligung an der Kapitalbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen 7 000 000 Kr. und Erforderniss für Investitionen auf den bestehenden Staatsbahnlinien 233 000 000 Kronen. Nicht in der Vorlage selbst enthalten, aber durch sie bedingt ist eine weitere Auslage von 65 000 000 Kr. Dieselbe betrifft mit dem Theilbetrage von 46 000 000 Kr. die erst im Jahre 1907 dem Verkehr zu übergebende südliche Theilstrecke der Tauernbahn von Gastein zur Pusterthallinie und mit dem Betrage von rund 19 000 000 Kr. die Abrechnungsreste für die schon im Jahre 1904 zu vollendenden Linien Klagenfurt-(Villach)-Assling-Görz-Triest. Mit Hinzuziehung dieser letzteren Kosten stellt sich daher das Gesammterforderniss für die nach der Gesetzesvorlage auszuführenden Investitionen auf rund 500 000 000 Kr.

Es handelt sich sonach um eine gesetzgebende Handlung, deren Umfang weit über jene hinausragt, welche frühere Investitionsvorlagen (Wiener Verkehrsanlagen, Lokalbahnvorlagen, Arlbergbahn usw.) erreicht haben. — Das interessanteste Objekt der Vorlage ist die unter dem Namen „Zweite Eisenbahnverbindung mit Triest“ bekannte Gruppe von Eisenbahnen. Dieselbe umfasst die Tauernbahn (77 km), welche von Schwarzach über Gastein, Böckstein, Mallnitz und Ober-Vellach nach Möllbrücken oder Spittal a. d. Drau führen soll; ferner die Karawankenbahn (66 km), welche, in einem Delta von Klagenfurt und Villach ausgehend, über Feistritz im Rosenthale und nach Durchstossung der Karawanken mittelst eines Scheiteltunnels nach Assling, der bekannten Station der Linie Tarvis-Laibach, führen soll. Die dritte Theilstrecke der zweiten Eisenbahnverbindung nach Triest bildet die Wocheiner Bahn, die Fortsetzung der vorbezeichneten Linie von Assling über Veldes, Wocheiner-Feistritz, dann mittelst eines Tunnels durch die julischen Alpen in das Baca- und Isonzothal nach Görz. Die vierte Theilstrecke Görz-Triest endlich führt von Görz über Reifenberg, S. Daniel und Opcina in selbständiger, von der Südbahn unabhängiger Anlage nach Triest-St. Andrae, bekanntlich dem Triester Bahnhof der Staatsbahnen. Die Länge dieser beiden letzteren Theilstrecken beträgt 144 km, so dass die Bahnlinien insgesammt eine Länge von 287 km aufweisen.

Bezüglich der Nothwendigkeit einer zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest weist der die Gesetzesvorlage begründende Bericht darauf hin, dass die Frage nach Verbesserung des Schienenweges zwischen dem österreichischen Binnenland und Triest schon seit einem Menschenalter die technischen, industriellen und Handelskreise Oesterreichs beschäftige. Unter dem lebhaften Eindrucke des zielbewussten Vorgehens Ungarns und der auswärtigen Nachbarstaaten, welche das Aufblühen ihrer Seehäfen mit allen zweckdienlichen Mitteln, wie namentlich durch neue Bahnverbindungen, erfolgreich zu fördern verstanden haben, sei auch in Oesterreich die Ueberzeugung schon seit geraumer Zeit zum Durchbruche gelangt, dass gleiche Vorsorgen für Triest, welcher Platz infolge vielfacher Ungunst der Verhältnisse in seiner Entwickelung merklich zurückgeblieben ist, vom Standpunkte der handelspolitischen und staatswirthschaftlichen Interessen des Reiches, wie von jenem einer umfassenden Verkehrspolitik eine unabweisbare Forderung bilden, deren Erfüllung ohne Rücksicht auf die damit verbundenen finanziellen Opfer für den Staatsschatz nicht länger aufgeschoben bleiben dürfe.

Der Erläuterungsbericht erörtert sohin die hauptsächlichen, von den verschiedenen Interessentengruppen vertretenen Projekte für die zweite Verbindung mit Triest und gibt der Ueberzeugung Ausdruck, dass die Triester Bahnfrage nur dann einer befriedigenden Lösung zugeführt werden könne, wenn sowohl der Ausbau der Tauernbahn, als auch jener einer südlichen bis Triest führenden Hauptlinie in Aussicht genommen wird.

Unter den für die Tauernbahn zur Auswahl stehenden Projekten gibt die Regierung vom technischen, kommerziellen und finanziellen Standpunkte aus der Gasteiner Linie von Schwarzach-St. Veit über Gastein, Böckstein, sodann nach Durchfahrung des Tauernstockes über Mallnitz, Ober-Vellach nach Möllbrücken oder Spittal an der Drau unbedingt den Vorzug vor allen Gegenentwürfen, da diese Linie dem angestrebten Zwecke, die kürzeste Verbindung zwischen Salzburg und Villach herzustellen, bei den verhältnissmässig geringsten Anlagekosten am besten entspricht.

Hinsichtlich der südlichen Linie verweist der Erläuterungsbericht darauf, dass hauptsächlich nur mehr zwei Gegenentwürfe in Betracht kommen (das früher stark in Erwägung gezogene Laak-Loiblerprojekt hat sich seither als nicht zweckmässig erwiesen). Es sind dies die Predilbahn (Tarvis-Görz) und die Karawankenbahn im Zusammenhange mit der Wocheiner Linie und der direkten Fortsetzungslinie von Görz nach Triest. Bezüglich der nunmehr fallen gelassenen Predilbahn bemerkt der Erläuterungsbericht, dass wenn auch vom finanziellen sowie vom bautechnischen und bauökonomischen Gesichtspunkte aus der Predilbahn der Vorzug zuerkannt werden müsste, diese Linie doch aus gesammtstaatlichen Rücksichten nicht zur Ausführung empfohlen werden könne. Es erübrige daher lediglich, die Karawanken- und Wocheiner Bahn zur Ausführung zu bringen, welche überdies mit einem Flügel nach Villach versehen werden soll, sodass diese Linie nicht nur die beabsichtigte Kürzung im Verkehr zwischen Triest und Innerösterreich bewirken, sondern auch einen ausreichenden Ersatz für die Predilbahn in verkehrspolitischer Beziehung bieten wird. Hinsichtlich der direkten, von der bestehenden Südbahnlinie unabhängigen Verbindung von Görz mit Triest war das Bestreben darauf gerichtet, eine Linie zu finden, welche bei voller Unabhängigkeit von der Südbahn einerseits auch die örtlichen Bedürfnisse befriedigt, andererseits die etwaige Herstellung einer von Görz nach Adelsberg führenden Linie mit verhältnissmässig geringem Kostenaufwande ermöglicht. Aus diesem Grunde und in der Erwägung, dass gegen die Herstellung einer durch das Vallone führenden Linie im Hinblicke auf die konzessionsmässigen Rechte der Südbahn immerhin beachtenswerthe Bedenken obwalten, wird die Führung der südlichsten Strecke über Reifenstein, St. Daniel, Opcina nach Triest-St. Andrae in Aussicht genommen, woselbst die Verbindung mit den neuen Triester Hafenanlagen stattfinden soll.

Durch den Bau der Karawanken-, Wocheiner und Triester Linie wird sich gegenüber den Tariflängen über die bestehenden Bahnlinien in der Verkehrsrichtung zwischen Triest und dem maassgebenden Knotenpunkte Glandorf eine Wegkürzung von 91 km, ferner infolge des Ausbaues der Tauernbahn für die Verkehrsrichtung Salzburg-Villach eine solche von 176 km er-

geben, während nach erfolgtem Ausbaue der sämmtlichen, als zweite Eisenbahnverbindung mit Triest bezeichneten Bahnen die Verkehrsrichtung Salzburg-Triest eine Wegkürzung von 246 km erfahren wird.

Die Baukosten werden für die Tauernbahn mit 60000000 Kr., für die Karawankenbahn mit 44000000 Kr., für die Wocheiner Bahn und deren Fortsetzung bis Triest mit 78000000 Kr., zusammen für sämmtliche vorangeführte Bahnlinien mit 182000000 Kr. veranschlagt. Diesem Kostenaufwande steht, abgesehen von den zu erhoffenden wirthschaftlichen und verkehrspolitischen Vortheilen und den auch hier mit Sicherheit zu gewärtigenden indirekten Erträgnissen für den Staatsschatz, voraussichtlich nur eine mässige Rentabilität gegenüber.

Die Regierung berechnet, dass jährlich 1888000 Personen mit einem zurückgelegten Wege von 56640000 km verkehren werden. Der Gepäcktransport wird mit 2360 t und 354000 tkm, das Eil- und Frachtgut mit 819847 t und 140280000 tkm ermittelt. Die Roheinnahmen werden 7230000 Kr., die Betriebsausgaben 4048000 Kr. betragen, so dass eine Reineinnahme von 3181000 Kr. verbleiben würde. Zu berücksichtigen ist weiter die zu gewärtigende Verkehrsverschiebung, theils durch die Ablenkung von Transporten von derzeit nicht im Staatsbetriebe stehenden Linien, theils durch die Ueberweisung von solchen Transporten, welche sich derzeit bereits über Staatsbahnlinien bewegen. Die Wirkung dieser Verschiebungen wurde gleichfalls schätzungsweise mit einem Mehrerträgnisse von 542492 Kr. ermittelt. Wird dieser Betrag zum obigen Reinertrage der neuen Linien hinzugezählt, so ergibt sich als Folge des geplanten Bahnbaues eine Reineinnahme von 3723692 Kr., was gegenüber dem Baukapital von 182000000 Kr. einem Erträgnisse von 2,05 % entspricht.

Das zweitgrösste Bahnprojekt, dessen Ausführung die Gesetzvorlage beantragt, ist die Linie von Lemberg über Sambor an die galizisch-ungarische Grenze zum Anschlusse an die Station Nagy-Berezna der ungarischen Ungthalbahn. Diese Linie dient, wie ein Blick auf die Karte zeigt, nicht minder wirthschaftlichen als gesammtstaatlichen Interessen. Auch die Linienführung dieser Strecke hat einen Streitpunkt zwischen den verschiedenen Interessentengruppen gebildet, da, wie bekannt, eine Strömung zu Gunsten des Karpathenüberganges bei Wolosate und die andere Strömung zu Gunsten des Ueberganges bei Uszok sich geltend gemacht hat. Die Regierung hat sich, wie aus der Vorlage ersichtlich ist, aus wichtigen Gründen für das letztere Projekt entschieden. Die Baulänge dieser Linie beträgt 173 km. Als Vollendungstermin ist das Jahr 1903 festgesetzt, und die Kosten sind mit 32300000 Kr. veranschlagt.

Ausser diesen beiden grossen Bahnprojekten enthält die Vorlage auch noch drei weitere Bauprojekte, welche zwar nicht dieselbe grosse Bedeutung besitzen, wie die vorbehandelten Bahnlinien, welche jedoch für die berührten Wirthschaftsgebiete von hervorragendstem Interesse sind. Es ist dies vor Allem die Pyhrnbahn, nämlich eine Fortsetzung der Kremsthalbahn von Klaus-Steyrling über Windischgarsten und Spital am Pyhrn nach Selzthal: Länge 42 km, Kosten 12000000 Kr., Vollendungstermin 1903: eine Linie, welche, abgesehen von ihrem rein örtlichen Charakter, gleichfalls ein Mittel zur Verbesserung und Abkürzung der bestehenden Bahnverbindungen nach Triest bildet. Ferner gehört zu der erwähnten Gruppe von Bahnlinien die Linie Hartberg-Friedberg (27 km lang, Kosten 4000000 Kr., Vollendungstermin 1901), eine Bahnlinie, durch deren Herstellung der einem langgehegten Wunsche der Lokalinteressenten entsprungene Gedanke einer Ueberschienung des Wechsel seiner Verwirklichung nahegerückt wird. (Diese Strecke liegt im Zuge der geplanten direkten Bahnverbindung zwischen dem nordöstlichen Steiermark und der Eisenbahn Wien-Aspang.) Die dritte Bahnlinie ist die von Rakonitz nach Laun (43 km lang, Kosten 8000000 Kr., Vollendungstermin 1901). Der Schwerpunkt der verkehrspolitischen Bedeutung dieser Linie ist nach dem Erläuterungsberichte der Regierung in dem zu gewärtigenden lebhaften Verkehr insbesondere an Braunkohle, Roheisen und Kalkstein zu suchen.

Zu der Gruppe von Bahnlinien, deren Kosten durch die Bestimmungen der Gesetzvorlage gedeckt werden sollen, gehören auch jene Bahnlinien, welche gesetzlich schon sichergestellt worden sind und bezüglich deren die Vorlage somit nur die Geldbeschaffung vorsieht. Es sind dies die Linien Spalato-Arzano, Gravosa-Bocche di Cattaro, Przeworsk-Rozwadow und Freudenthal-Klein-Mohrau, deren Bauaufwand mit rund 15000000 Kr. veranschlagt ist. Die zweite Gruppe des Erfordernisses bezweckt die Betheiligung an der Kapitalsbeschaffung beim Baue von Privatbahnen. Hier sieht die Vorlage eine Gesammtausgabe von 7200000 Kr. in den Jahren 1901 bis 1904 vor, wovon auf jedes dieser Jahre gleichmässig 1800000 Kr. entfallen, welcher Betrag nur nach Maassgabe bereits ertheilter oder noch zu erwirkender gesetzlicher Ermächtigung verwendet werden soll.

Der dritte Punkt der Vorlage betrifft den Bau- und Investitionsvoranschlag der Staatseisenbahnverwaltung für die Jahre 1901 bis 1904. Der für diesen Zweck in Anspruch genommene Gesammtbetrag beläuft sich auf rund 233000000 Kr. Dieser Bedarf ist wieder nach neun Unterabtheilungen gegliedert. Die dem Kostenbetrage nach namhafteste dieser Unterabtheilungen betrifft die Erweiterungen von Stationen mit einem Gesammterfordernisse von 78200000 Kr. Von den Stationserweiterungen sind besonders zu erwähnen: Wien (Westbahnhof und Franz Josephbahnhof) 1800000 Kr., Gmünd 3060000, Amstetten 2500000, Matzleinsdorf 2020000, Linz 2000000, Salzburg 5600000, Bischofshofen 1000000, St. Andrae-Triest 1200000, Prag 3620000, Pilsen 3000000, Budweis 4600000, Jägerndorf 3000000, Krakau 550000, Podgorze 2500000, Rzeszow 1500000, Lemberg 1700000, Stryj 2100000, Tarnopol 900000, Zagorz 1020000, Stanislau 1200000, Czernowitz 930000 Kr. Ausserdem werden namhafte Erweiterungen der Werkstättenanlagen in Pilsen, Laun, Bludenz und Feldkirch geplant.

An zweiter Stelle des Investitionsprogrammes für den Staatsbahnbetrieb stehen, was die Höhe der Kosten anbelangt, die Vorsorgen zur Vermehrung und Ergänzung des Fahrparkes der Staatsbahnen. Diese Kosten sind mit 62480000 Kr. veranschlagt, und zwar derart, dass in den Jahren 1901 bis 1904 je 15620000 Kr. in Anspruch genommen werden sollen. An Lokomotiven sollen — abgesehen von den noch im Jahre 1900 einzuliefernden 87 Stück — in den Jahren 1901 bis 1904 noch 311 oder rund 80 Stück jährlich bestellt werden, wofür im ganzen 25930000 oder jährlich 6480000 Kr. erforderlich sind; an Personenwagen sollen in dem gleichen Zeitraum 578 oder im Jahr rund 140 Stück angeschafft werden, was einen Kostenaufwand von 8340000 Kr. im ganzen und von 2080000 Kr. im Jahr entspricht. An Güter- und Dienstwagen sollen in den nächsten vier Jahren noch 6160 oder jährlich 1540 Stück mit einem Gesammtaufwande von 25600000 Kr. oder einem Jahresaufwande von 6400000 Kr. beschafft werden. Behufs Einführung automatischer Bremsen bei Lokomotiven und Personenwagen für Schnell- und Personenzüge sind 2600000 Kr. eingestellt.

Das Erforderniss für den Bau 2., 3. und 4. Gleise in der Gesammtlänge von 455 km beziffert sich mit 46000000 Kr. Darunter sind hervorzuheben: Das 3. und 4. Gleis Hütteldorf-Purkersdorf (2400000 Kr.); ferner die 2. Gleise in den Strecken Absdorf-Gmünd (16000000 Kr.), St. Michael-Zeltweg (3400000 Kr.), Vysehrad-Smichow (1180000 Kr.), Smichow-Beraun (4960000 Kr.), Prag-Beneschau (4560000 Kr.), ferner in einer Theilstrecke der Linie Budweis-Pilsen (3700000 Kr.). Eine weitere Gruppe von Herstellungen betrifft die Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Linien und der Anlagen zur Sicherung des Zugverkehres (10300000 Kr.). Hier werden insbesondere namhafte Summen zur Einrichtung von Lokalbahnen für den Vollbahnbetrieb, zur Anlage von Betriebsausweichen usw. angefordert. Für Ergänzungsbauten am Unterbau, insbesondere Brückenbauten, werden 10500000 Kr., für Ergänzungsbauten am Oberbau, insbesondere Einlage von Flussstahlschienen, 9600000 Kr. angesprochen. Die Ergänzungen am Hochbau sind mit 8300000 Kr. veranlagt. Davon entfallen auf Wohnhäuser für Bedienstete und Kasernen für das Zug- und Maschinenpersonal 2600000 Kr., ferner auf Herstellung und Erweiterung von Wächterhäusern 5700000 Kr. Für elektrische Aulagen (insbesondere Ausrüstung der Streckenwächter mit Fernsprechern und Verbesserung der Glockensignale) werden 990000 Kr., für die Ausgestaltung von Werkstätten 6200000 Kr. beansprucht.

Von der Durchführung des grossen und finanziell so bedeutungsvollen Bau- und Investitionsprogrammes, welches die Regierung dem Reichsrathe vorgelegt hat, erwartet sie, abgesehen von den hierdurch unmittelbar zu erreichenden verkehrspolitischen Vortheilen, welche die Sicherstellung neuer wichtiger Bahnprojekte und die Ausgestaltung des bestehenden Staatsbahnnetzes für die nächst betheiligten und ferneren Interessentenkreise zweifellos mit sich bringen wird, einen fördernden Einfluss auf die mit der Eisenbahnbauthätigkeit in engem Zusammenhange stehenden Industrien, Gewerbe und sonstigen Produktionszweige, sowie Hand in Hand damit eine kräftige Anregung zur allgemeinen Entwickelung der wirthschaftlichen und finanziellen Verhältnisse Oesterreichs.

Die Regierung hat mit dieser Vorlage das ihrige gethan, um einen Wandel zum Besseren auf wirthschaftlichem Gebiete herbeizuführen. Mögen nunmehr auch alle Parteien des österreichischen Abgeordnetenhauses sich zu einträchtigem Wirken auf dem wirthschaftlichen Arbeitsfelde zusammenfinden.

Nachrichten.

Deutschland.

— In der Budgetkommission des **preussischen Abgeordnetenhauses** haben seit Ende voriger Woche die **Verhandlungen** über den **Eisenbahnetat** begonnen. Wir erwähnen aus der Generaldebatte die Erklärung der Regierungsvertreter, dass im verflossenen Jahre die Zahl der Unfälle zurückgegangen sei; auch im Laufe der letzten zehn Jahre sei der Durchschnitt der Unfälle auf den preussischen Staatsbahnen schneller gesunken, als in anderen Ländern.

Die Stockungen des Kohlenverkehres im Ruhrgebiet aus Anlass des frühen Winterfrostes im Dezember wurden eingehend erörtert und von der Regierung die Ansicht bekämpft, dass die Verwendung billigen, leicht erstarrenden Schmieröls die Hauptursache gewesen sei. Seit Jahren werde dasselbe Schmieröl verwendet, Sommer- und Winterschmieröl, das genau geprüft werde und sich durchaus bewährt habe; das Erstarren in den Achsbuchsen sei nur von ganz geringem Einfluss gewesen. Die störenden Einwirkungen des Rauhfrostes auf das Rangirgeschäft hätten sich nur im Ruhrrevier geltend gemacht, nicht an der Saar und nicht in Oberschlesien, deshalb seien auch dort keine Stockungen hervorgetreten. Von neuem seien jetzt Berathungen im Gange, um die Schwierigkeiten, die bei der Wagengestellung im Ruhrrevier hervorgetreten seien, zu beseitigen. Die Regierung nimmt an, dass das Rechnungsjahr 1899 mit einem Ueberschuss von etwa 22 000 000 *M.* gegen den Etat abschliessen wird.

Aus den Verhandlungen über die Einzelheiten des Etats ist zu erwähnen, dass regierungsseitig eine schnellere etatsmässige Anstellung der Regierungsbaumeister in Aussicht gestellt wurde. Der älteste Regierungsbaumeister des Bauingeniörfachs werde zum 1. April d. J. vom 2. Januar 1889, der älteste des Maschinenbaufachs vom 23. Mai 1889 sein.

Als Bestand des Maschinen- und Wagenparks der preussisch-hessischen Staatsbahnen zum 1. Januar 1901 nach Erledigung der diesjährigen Beschaffungen wurden regierungsseitig angegeben: 12 800 Lokomotiven, 23 237 Personenwagen, 6 368 Gepäckwagen, 287 000 Güterwagen.

— Der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die in den Monaten **Oktober** bis **Dezember** 1899 **auf den grösseren deutschen Eisenbahnen** (ausschliesslich der bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen **Verspätungen** ist folgendes zu entnehmen:

Anzahl der in Vergleichung gezogenen Bahngebiete	46
deren Gesammtlänge Ende Dezember 1899	41 565 km
davon zweigleisig	15 600 „
Befördert wurden:	
Schnellzüge	82 008
Personenzüge	833 719
gemischte Züge	385 404

Geleistet wurden:

	im ganzen	im Tagesdurchschnitt	auf 1 km Betriebslänge im Vierteljahrsdurchschnitt
Zugkilometer	57 539 900	625 434	1 384

Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung haben sich verspätet:

	im ganzen	gegen das Vorjahr
Züge	21 252	+ 6 869
und zwar durch:		
Abwarten verspäteter Anschlusszüge	11 920	+ 3 148
Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst	9 332	+ 3 721
Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf: 1 000 000 Zugkm	162	+ 60
Die Anzahl der versäumten Anschlüsse betrug	11 968	+ 3 161

— Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat, wie in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses vom Regierungsvertreter mitgetheilt wurde, die preussischen Staatsbahnverwaltungen angewiesen, zum **Besuche der Pariser Weltausstellung keine besonderen Fahrpreisermässigungen**, weder für Einzelreisen, noch für Gesellschaftsreisen, zu **gewähren**, weil auch die französischen Bahnen solche ablehnen. Auch die ursprünglich beabsichtigte Verlängerung der Geltungsdauer der bestehenden Rückfahrkarten nach Paris musste mit Rücksicht auf die von den französischen Bahnen hieran geknüpften Bedingungen fallen gelassen werden. In Aussicht genommen sei aber die Ausgabe von französischen Fahrscheinheften in Verbindung mit zusammengestellten Fahrscheinheften bis zur französischen Grenze. Ob sich diese Maassregel rechtzeitig werde verwirklichen lassen, sei noch zweifelhaft.

— **Ablehnung des Antrages der sächsischen Staatsbahnen auf Herabsetzung der Kohlenfrachtsätze von Hamburg nach Sachsen.** In Bezug auf die Meldung der „Köln. Ztg.“, dass die sächsische Staatsbahnverwaltung Schritte gethan habe, um für die von ihr in Hamburg gekauften englischen Kohlen von der preussischen Eisenbahnverwaltung eine Herabsetzung der Frachtsätze zu erzielen, erklären die „Dresd. Nachr.“ auf Grund zuverlässiger Erkundigung, dass die sächsische Staatsbahnverwaltung wohl englische Kohle gekauft hat, dass sich diese Käufe aber auf eine geringe Menge erstreckt haben. Durchaus falsch sei die Angabe, dass die sächsische Verwaltung für den Transport dieser Kohlen von der preussischen Eisenbahnverwaltung eine Herabsetzung der Frachtsätze von Hamburg aus habe erzielen wollen. Ein solches Verlangen sei nie gestellt worden. Dagegen habe die sächsische Regierung auf Anregung Chemnitzer industrieller Kreise beim preussischen Handelsministerium den Antrag gestellt, im Interesse der zahlreichen Industriearbeiter, welche bei einer längeren Andauer des Bergarbeiterausstandes durch Einstellung von Betrieben in starke Mitleidenschaft gezogen werden könnten, eine Ermässigung der Frachtsätze für Kohle von Hamburg her im allgemeinen eintreten zu lassen. Dieser Antrag sei vom preussischen Ministerium aber vorläufig abgelehnt worden.

— Die Eisenbahndirektion Berlin hatte Ende vorigen Jahres an das Ministerium einen Bericht **über die bei den vierachsigen Personenwagen auftretenden störenden Geräusche** erstattet; es hiess darin:

„Das unangenehme Klopfen unter dem Fussboden vierachsiger Wagen ist auf mannigfache Ursachen zurückzuführen. Durch die vertikalen Schwingungen der Wagenkasten, welche am stärksten auftreten, wenn bei schneller Fahrt die Schwingungen der Tragfedern und der Wiegenfedern mit den durch die Schienenstösse hervorgebrachten Vertikalbewegungen zusammenfallen, wird zuweilen ein Aufsetzen der Wagenkasten und der Rohrleitungen auf die Kopfstücke der Drehgestelle oder auch ein Aufstossen der könerartig ausgebildeten Fangvorrichtungen auf die Federbunde veranlasst. Dies wird namentlich dann leicht eintreten können, wenn die Federn im Betriebe einen Theil ihrer Spannung verloren haben, weshalb dafür Sorge zu tragen ist, dass die Federn rechtzeitig nachgespannt werden. Eine weitere Ursache zur Veranlassung von Geräuschen bilden die Zugstangen, welche in den Löchern der Querriegel Spielraum haben und an die Wandungen anschlagen, sobald sie in Schwingungen gerathen. Dies tritt hauptsächlich ein, wenn die Zugstangen nicht gespannt sind, also im hinteren Theil des letzten Wagens und auch bei den übrigen Wagen, sobald ein Auflaufen des Zuges stattfindet. Als Mittel zur Verhütung bezw. zur Milderung des durch die Zugstangen verursachten Geräusches hat sich die Ausfütterung der Löcher mit Ledermanschetten bewährt. Auch die beweglichen Zughaken klappern unter Umständen ziemlich stark in ihren Führungen. Im weiteren sind störende Geräusche beobachtet, die durch die Bremszugstangen verursacht wurden, und zwar hauptsächlich bei den Wagen, bei welchen zur Unterstützung der Stangen Bügel verwendet sind, während dies bei Stangen mit Rollen und mit Pendelaufhängen seltener der Fall ist. Ferner treten häufig klappernde Geräusche auf an Stellen, an denen sich die Bremszugstangen mit Rohren oder Diagonalverstrebungen kreuzen. In allen solchen Fällen hat sich die Umkleidung der zu dem Geräusch Veranlassung gebenden Theile mit Leder als zweckmässig erwiesen, während Filz sich zu schnell durchscheuert. Auch bei den Ketten der Drehgestelle hat sich die Umwickelung mit Leder bewährt. Ausserdem sind die Ketten in sich gedreht worden, wodurch sie an Beweglichkeit einbüssen und die einzelnen Schaken in innigere Berührung zu einander treten. Bei den Probefahrten wird besonderer Werth darauf gelegt, die Ursache aller störenden Geräusche zu ermitteln und alsbald zu beseitigen. Für neue Wagen ist seit einiger Zeit eine **pendelnde Aufhängung** der Zugstangen vorgeschrieben.“

Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat diesen Bericht den nachgeordneten Eisenbahndirektionen mit dem Auftrage zur Kenntniss zugehen lassen, bei der Unter-

haltung der vierachsigen Personenwagen hinsichtlich der Beseitigung aller störenden Geräusche mit der grössten Sorgfalt zu verfahren.

— Am 3. März d. J. wird die in Nr. 3 S. 39 d. Ztg. näher beschriebene **Rinteln-Stadthagener Eisenbahn**, deren Eröffnung bereits für Mitte Januar d. J. in Aussicht genommen war, dem Betriebe übergeben werden.

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Januar d. J. sind bei einer Betriebslänge von 5640 km (Januar 1899 = 5558 km) 1 705 668 Personen und 1 333 868 t Güter zur Beförderung gelangt. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 2 322 868 ℳ, aus dem Güterverkehr 7 574 995 ℳ, aus dem Gepäckverkehr 156 356 ℳ und aus dem Thiertransport 213 235 ℳ, zusammen 10 267 454 ℳ, gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres mehr um 537 605 ℳ.

— **Fernpassbahn.** Vor einiger Zeit gelangte von Seiten des Handels- und Gewerbevereins in Augsburg an den Magistrat der Stadt München die Mittheilung, dass er die Absicht hege, in einer Eingabe an das Reichskanzleramt die Bitte zu stellen, in Anbetracht der Wichtigkeit genannter Bahn für Deutschland derselben entsprechende Förderung angedeihen zu lassen und ersuchte dabei im Hinblick auf die besondere Wichtigkeit gedachten Bahnprojektes für München um Anschluss an das beabsichtigte Gesuch. Die Stadtgemeindeverwaltung Münchens erklärte sich hierauf dementsprechend bereit, die Bestrebungen gedachten Vereins in dieser Angelegenheit thatkräftigst zu unterstützen.

— **Elektrische Strassenbahn in München.** Am 19. Februar ist die Strassenbahnlinie Landsbergerstrasse-Schwabing dem Betrieb übergeben worden. Auf der Strecke vom Schillerdenkmal bis zur Galeriestrasse wird der Betrieb mittelst Akkumulatorenlokomotiven geführt, da hier der Oberleitungsbetrieb nicht gestattet wurde. Die Länge der ganzen Strecke — Landsbergerstrasse-Schwabinger Friedhof — beträgt 7851 m. Zwischen Landsbergerstrasse und Schwabing werden 16 Motorwagen in Zeitabständen von 4½ Minuten verkehren, wonach sich eine Fahrzeit von 36 Minuten ergibt, gegenüber 44 Minuten beim Pferdebetrieb. Auf der Strecke Schwabing-nördlicher Friedhof wird ein Pendelbetrieb eingeführt und verkehrt alle 15 Minuten ein Wagen. In den Nachmittagsstunden wird während der Begräbnisszeit von 1½—5½ Uhr ein Reservewagen eingeschoben, wodurch der 7½-Minutenbetrieb erreicht wird, während im Sommer zur Badezeit Motor- und Anhängewagen nach Bedürfniss verkehren sollen. Die stromlose Strecke in der Ludwig- und Briennerstrasse, zwischen Galeriestrasse und Schillerdenkmal, beträgt etwas über 500 m und muss mit Akkumulatorenlokomotiven befahren werden. Zu diesem Behufe werden drei Lokomotiven von den sechs vorhandenen beständig im Dienst sein. Die Akkumulatorenlokomotiven wurden von der Union-Elektrizitätsgesellschaft in Berlin, die Akkumulatorenbatterien von den Fabriken Triberg und Pollack geliefert. Die Lokomotiven sehen äusserlich den gewöhnlichen Motorwagen ähnlich, sind jedoch erheblich kleiner und nicht zur Aufnahme von Personen bestimmt. Die Akkumulatoren wiegen rund 4 t, die ganze Lokomotive 6 t. Die Pollak'schen Akkumulatoren sind in der Lokomotive in gleicher Höhe, die Triberger in zwei Geschossen aufgestellt. Die vorgenommenen Probefahrten haben, der „Münch. Allg. Ztg." zufolge, befriedigt.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Januar 1900 wurden bei einer Bahnlänge von 1822,87 (1760,14) km 2 364 604 (2 316 928) Personen und 568 628 (542 995) t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 1 110 400 (1 083 147) ℳ, aus dem Güterverkehr 2 218 000 (2 096 170) ℳ, aus sonstigen Quellen 766 000 (564 000) ℳ, zusammen 4 094 400 (3 743 317) ℳ, also mehr 351 083 ℳ. Vom 1. April 1899 bis letzten Januar 1900 beträgt die Einnahme 46 083 200 fl., somit gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit 44 300 920 ℳ mehr 1 782 280 M.

— In Bezug auf die **Aufbesserung der Gehälter der württembergischen Staatsbeamten** schreibt der „Staatsanzeiger für Württemberg": Wir sind in der Lage, die durch die Presse verbreitete Nachricht, der Herr Ministerpräsident habe einer Abordnung von Beamten erklärt, falls infolge Annahme der Flottenvorlage die Matrikularbeiträge erhöht würden, werde die von ihm in der Abgeordnetenkammer in Aussicht gestellte Vorlage wegen Aufbesserung der Beamtengehälter von der Regierung dem nächsten Landtag nicht gemacht werden, auf das bestimmteste für unwahr zu erklären. Die Vorlage ist eben jetzt in Vorbereitung begriffen und wird von der Regierung seiner Zeit eingebracht werden. Inwieweit sie die Zustimmung der Stände finden und zur Verabschiedung gelangen wird, hängt selbstverständlich neben anderem auch von der Finanzlage ab.

— Aus den am 22. Februar d. J. bei der Eisenbahndirektion zu Essen abgehaltenen Berathungen von Vertretern der Eisenbahn- und Bergbehörden, wie der Kohlenindustrie des Ruhr-, Aachener und Saarreviers und des rheinischen Braunkohlenbezirks über die voraussichtliche **Entwickelung der Kohlenförderung und der Absatzverhältnisse in den westlichen Kohlenbergbaubezirken** hebt die „Rhein.-Westfäl. Ztg." folgendes hervor: Die diesjährige Förderung im Ruhrrevier ist von den Grubenverwaltungen auf 60 671 853 t, vom Oberbergamte zu Dortmund auf 60 065 780 t geschätzt worden und macht auf die im Jahre 1899 wirklich erreichte Förderung von 54 641 120 t ein Mehr von 6 030 753 t oder 11 % bezw. von 5 424 660 t oder 9,9 % aus. Der Eisenabsatz im Ruhrrevier ist für Kohlen und Koks zusammen von 42 932 300 t im Jahre 1898 auf 45 616 240 t im Jahre 1899, also um 2 683 940 t oder 7,1 % gestiegen, während bei den vorjährigen Verhandlungen die voraussichtliche Steigerung für 1899 auf nur 6 % geschätzt worden war. Der Koksversand hat in noch stärkerem Maasse zugenommen; er ist von 6 839 340 t auf 7 587 350 t oder um 11 % gestiegen. Im Bezirke des Oberbergamts zu Bonn hat im Jahre 1899 die Förderung 11 546 391 t und der Eisenbahnabsatz 7 957 408 t betragen, was gegen die Ziffern des Jahres 1898 einen Zuwachs um 450 406 t = 4,2 % bezw. 234 754 t = 3 % ausmacht. Die Förderung für 1900 ist von den Gruben auf 11 824 000 t geschätzt worden. — Nach eingehender Erörterung gelangte die Versammlung zu der einstimmigen Ansicht, dass, wenngleich die für das Ruhrrevier geschätzte Mehrförderung in vollem Umfange voraussichtlich nicht erreicht werden würde, doch auch im laufenden Jahre wiederum mit einer erheblichen Zunahme des Absatzes zu rechnen und solche vorsichtigerweise für Kohlen auf 8 %, für Koks aber auf 9 % anzunehmen sei. Für das Aachener Kohlenrevier wird die voraussichtliche Steigerung auf 3 % und für das Saarrevier auf 7 bis 8 % geschätzt; eine erheblichere Steigerung des Absatzes gleich etwa 20 % wird von den rheinischen Braunkohlengruben in Aussicht genommen. Dieser zu erwartenden Transportzunahme steht in den westlichen Staatsbahnbezirken in den Herbstmonaten gegenüber eine Vermehrung des Bestandes an Güterzuglokomotiven von 115 Stück oder 4,7 % gegen den Bestand des Vorjahres, an Kohlenwagen von 2 599 Stück gleich 4,4 % und an Kokswagen von 2 379 Stück gleich 5,2 %, während sich das Ladegewicht der Kohlenwagen um 6,1 % und das der Kokswagen um 6,4 % erhöhen wird. Aus den Kreisen der Vertreter des Kohlenbergbaues wurde die vorgesehene Vermehrung des Wagenbestandes, insbesondere der Kokswagen, deren Umlaufszeit infolge der starken Zunahme der Kokssendungen nach dem Minetterevier sich erheblich steigern wird, als etwas knapp bemessen bezeichnet, wogegen seitens der Vertreter der Eisenbahnverwaltungen die zuversichtliche Erwartung ausgesprochen wurde, dass es infolge der in betrieblicher Hinsicht eingeführten und noch anzustrebenden Verbesserungen gelingen werde, den erhöhten Anforderungen in vollem Maasse gerecht zu werden.

Es sei noch erwähnt, dass bei den kürzlich abgehaltenen Konferenzen über den Wagenbedarf der anderen deutschen Bezirke (siehe Nr. 13 S. 193 d. Ztg.) für die mittleren Direktionsbezirke (Altona, Berlin, Erfurt, Halle, Magdeburg) eine Vermehrung des Verkehrs offener Güterwagen im Herbst 1899 um rund 11 % gegen das Vorjahr festgestellt und dass der Mehrbedarf an offenen wie gedeckten Wagen für das laufende Jahr nach Verhandlung mit den Interessenten auf rund 10 % geschätzt wurde, mit einer im März zu erwartenden Steigerung auf 15 %. Im Bezirke der Eisenbahndirektion Kattowitz wurde die Zunahme des Wagenbedarfs für die oberschlesische Industrie auf 6—10 % geschätzt.

— Nach dem Geschäftsbericht der **Grossen Berliner Strassenbahn** für 1899 ist die Umwandelung des Bahnnetzes für den elektromotorischen Betrieb im Berichtsjahre erheblich gefördert. Am Schlusse des Jahres waren 19 Linien mit elektrischer Betriebskraft ausgerüstet. Für die weitere Durchführung des Motorenbetriebes im laufenden Jahre liegt ein umfassendes Bauprogramm vor, so dass die Verwaltung hofft, die Umgestaltung des Gesammtnetzes am Jahresschlusse im wesentlichen beendet zu haben. Die Gesellschaft hat im Betriebsjahre 188 000 000 Personen gegen 172 000 000 in 1898, mithin 16 000 000 Personen = 9,30 % mehr befördert und dafür 19 695 864 ℳ gegen 18 249 477 ℳ in 1898, mithin 1 446 487 ℳ = 7,93 % mehr eingenommen. An Wagenkilometern sind 44 924 467 gegen 37 772 595 in 1898, mithin 7 151 872 km = 18,93 % mehr geleistet. Die Betriebsrechnung schliesst in Einnahme mit 20 348 094 ℳ, in Ausgabe mit 10 913 285 ℳ und demnach im Ueberschuss mit 9 434 809 Mark ab. Unter den Ausgaben sind die Gemeindeabgaben aus dem Personenverkehr mit 1 686 434 ℳ verzeichnet. Aus dem Reingewinn von 5 357 938 ℳ erhalten die Aktionäre auf das

gegenüber dem Vorjahre verdoppelte Aktienkapital 10,5 % Dividende, während diese im Vorjahre 18 % betrug. Das Bahnnetz der Gesellschaft ist im Betriebsjahre um 32,86 km neuerbaute Gleisanlagen erweitert worden und hat damit einen Umfang von 356,73 km erreicht, von denen Ende 1899 351,40 km im Betriebe standen. Die Betriebsleistungen stellten sich auf 44 924 467 Wagenkilometer gegen 37 772 595 Wagenkm im Vorjahre, also um 18,93 % höher.

— **Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.** In der Versammlung am 13. Februar widmete der Vorsitzende, Wirklicher Geheimer Oberbaurath Streckert den seit der letzten Vereinsversammlung verstorbenen Mitgliedern Geh. Kommerzienrath Kaselowsky, Baurath Klehmet und Baurath Siebeneicher einen warmen Nachruf.

Nach Erledigung geschäftlicher Mittheilungen sprach Herr Paul Theodor Richter von der Firma Heintze und Blanckertz über den Betrieb und die Einrichtungen der unter jener Firma in Berlin bestehenden ersten deutschen Stahlfederfabrik. An den mit grossem Interesse aufgenommenen Vortrag schloss sich eine kurze Besprechung, an der sich der Vorsitzende und die Herren Stuertz, Gredy, Kriesche und Wiebe betheiligten.

Am Schluss der Sitzung wurde in üblicher Abstimmung Herr Eisenbahnbauinspektor a. D. Köttgen als ordentliches einheimisches und Herr Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Weise als ordentliches auswärtiges Mitglied in den Verein aufgenommen.

— **Bahndirektor Pöge †.** Am 6. d. Mts. ging in Dresden der Senior der sächsischen Eisenbahntechniker, Herr Bahndirektor a. D. Elias Friedrich Pöge, zur ewigen Ruhe ein. Der Verstorbene, der ein Alter von über 84 Jahren erreicht hat, trat bereits im Juni 1837, nachdem er vorher die polytechnische Schule in Dresden besucht hatte, als Ingeniörassistent in den Dienst der Leipzig-Dresdener Eisenbahnkompagnie ein und betheiligte sich an dem Bau der ersten Eisenbahnlinie Sachsens, Leipzig-Riesa-Dresden, die in den Jahren 1837 und 1838 streckenweise, im Jahre 1839 vollständig dem Betriebe übergeben wurde. Unmittelbar nach Eröffnung der ganzen Linie lernte der Verstorbene den Betriebsdienst als Fahrbetriebsinspektor kennen, und ein Jahr darauf wurde er Abtheilungsingeniör zuerst in Leipzig und dann in Dresden. Im Jahre 1855 zum Oberingeniör ernannt, leitete er u. a. den Bau der Linien Coswig-Meissen, Borsdorf-Meissen sowie Nossen-Freiberg, und erhielt im Jahre 1874 den Titel Bahndirektor, in welcher Eigenschaft er in Dresden die Interessen der Gesellschaft vertrat. Bei dem Uebergange des Leipzig-Dresdener Eisenbahnunternehmens an den sächsischen Staat trat der Verstorbene nach beinahe 40 jähriger reichbewegter Thätigkeit am 1. Januar 1877 in den Ruhestand. Der Verstobene war Inhaber von zahlreichen sächsischen, preussischen und anderen deutschen, sowie österreichischen Ordensauszeichnungen.

— **Personalnachrichten.** Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor z. D. Seidel, früher Mitglied des Eisenbahnbetriebsamts in Allenstein, und der Regierungs- und Baurath Baehrecke, Vorstand bei der Betriebsinspektion 2 in Nordhausen, sind gestorben.

Dem Finanzrath Blank bei der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen wurde der Titel und Rang eines Oberfinanzraths, dem Rechnungsrath Wieser und dem Betriebsoberinspektor Brekle daselbst der Titel und Rang eines Finanzraths und dem Ministerialsekretär Finanzassessor Müller bei dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, der Titel und Rang eines Finanzraths verliehen.

Oesterreich-Ungarn.

Die Rekurse, welche die Privatbahnen gegen die erste **Vorschreibung der Erwerbsteuer auf Grund der neuen Steuergesetze** an die Finanzlandesdirektionen im letzten Sommer ergriffen haben, sind noch nicht erledigt. Es wird dies theils durch die Arbeitslast, welche die neuen Steuergesetze den Steuerbehörden auferlegen, theils aber durch die Wichtigkeit des Gegenstandes erklärt. Nunmehr dürfte aber, wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt" erfährt, die Erledigung der Rekurse im Laufe der nächsten Wochen erfolgen. Dann erst wird, falls dem Rekurse der Bahnen keine oder nur theilweise Folge gegeben werden sollte, den Privatbahnen der Beschwerdeweg an den Verwaltungsgerichtshof offen stehen und auch betreten werden. Bis dahin wird aber schon die zweite Vorschreibung erfolgt sein. Die aus Anlass der Klagen der Aktiengesellschaften über die hohen Steuerbemessungen eingeleiteten Erhebungen sind seit einiger Zeit zum Abschlusse gelangt, und es ist nicht ausgeschlossen, dass die Ergebnisse demnächst zur Veröffentlichung gelangen. Diese Erhebungen sollen ergeben haben, dass die Aktiengesellschaften in der That Steuerleistungen zu leisten haben, welche höher sind als jene, welche sie auf Grund der alten Steuergesetze entrichteten. Doch ist das Steigerungsmaass kein allzu bedeutendes, und es beträgt bei allen der öffentlichen Rechnungslegung unterworfenen Unternehmungen im Durchschnitte 2,4 %. Dabei ist die Erhöhung bei den einzelnen Arten der Gesellschaften verschieden und bei den Eisenbahnen die grösste. Sie beträgt bei diesen im Durchschnitte nahezu 3 %.

— Wie der „Pol. Korr." aus Budapest gemeldet wird, sind die Nachrichten über die Verhandlungen, betreffend die **Verstaatlichung der ungarischen Linien der Südbahn** gänzlich unwahr. Es sei von einem solchen Projekte nicht die Rede gewesen und habe sich der Handelsminister mit dieser Angelegenheit nie befasst.

— **Elektrische Kleinbahnlinien in Brünn.** Das Reichsgesetzblatt verlautbart eine Kundmachung des Eisenbahnministeriums betreffend die Konzessionirung eines Netzes von elektrisch zu betreibenden normalspurigen Kleinbahnlinien in Brünn und Umgebung. Die Konzession wird der Gemeinde Brünn verliehen, wobei dieser die im Lokalbahngesetz angeführten finanziellen Begünstigungen gewährt werden. Der Gemeinde Brünn wird das Recht eingeräumt, unter den von der Staatsverwaltung festzusetzenden Bedingungen eine Aktiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Konzessionärin zu treten hat.

— **Elektrische Bahn Wien-Pressburg.** Trotz der anerkennenswerthen Energie, mit welcher die Verwirklichung des Projektes einer elektrischen Bahn von Wien nach Pressburg seitens der Interessenten angestrebt wird, geht diese Bahnverbindung ihrer Sicherstellung nur langsam entgegen, und es sind noch manche Schwierigkeiten zu überwinden. Die erforderlichen eisenbahnbehördlichen Amtshandlungen sind wohl auf ungarischem sowohl als auf österreichischem Gebiete mit befriedigendem Ergebnisse durchgeführt worden, und besonders in Ungarn stände der Konzessionirung der ungarischen Strecke an die Stadtgemeinde Pressburg kein Hinderniss entgegen, da die Zeichnung von Stammaktien trotz der in einem Theile der Bevölkerung Pressburgs in neuester Zeit gegen das Projekt genährten Agitation ein günstiges Ergebniss liefern dürfte. Dagegen sind, was die österreichische Strecke betrifft, einerseits mit der Staatseisenbahngesellschaft noch gewisse Vereinbarungen wegen Mitbenutzung einer Theilstrecke der letzteren zu treffen, über welche eine Verständigung noch nicht erzielt wurde; andererseits steht auch die Stellungnahme der Gemeinde Wien zu jenem Theile, welcher das Gemeindegebiet von Wien durchziehen soll, derzeit noch aus.

— Von den im Jahre 1897 zum **Ausbau des zweiten Gleises auf der Hauptlinie Marchegg-Budapest** bewilligten Beträge von 3 200 000 Kr. wurden im Jahre 1897 500 000 Kr., 1898 600 000 Kr. und 1899 400 000 Kr. für den gedachten Zweck verwendet. Für das Jahr 1900 sind in das Budget hierfür 550 000 Kronen eingestellt.

Vereinsausland.

— In der ordentlichen Hauptversammlung **der englischen Südwestbahn** stellte der Vorsitzende der Bahn fest, dass vom 20. Oktober v. J. bis zum 3. Februar d. J. in den Docks der Gesellschaft in Southampton 3244 Offiziere, 114 933 Mannschaften, 12 924 Pferde, 267 Kanonen und 997 Militärwagen sowie 10 000 t Vorräthe und Munition für Südafrika verschifft worden seien. Dieser Verkehr wurde mit Hilfe von 592 Sonderzügen abgewickelt. Fälle, in denen die Beförderungen durch den fahrplanmässigen Verkehr gestört worden wären, sind nicht vorgekommen. Die Militärbehörden haben der Bahn hinsichtlich der für die Verschiffung getroffenen Vorkehrungen ihre volle Befriedigung ausgesprochen. (Centralbl. d. Bauverw.)

— **Russisch-türkische Eisenbahnfragen.** Nach einer der Wiener „Pol. Korr." aus Konstantinopel zugehenden Mittheilung erachtete der türkische Ministerrath die Forderung Russlands, dass in den die russische Grenze berührenden türkischen Gebieten eine Eisenbahnkonzession nur nach vorherigem Einvernehmen mit der russischen Regierung ertheilt werde, für zu weitgehend. Wie verlautet, sprach sich der Ministerrath dahin aus, dass die Pforte sich verpflichten könne, keine Eisenbahn-

konzession an eine fremde Gesellschaft zu ertheilen und erforderlichenfalls den Bau einer Eisenbahn in eigener Regie unternehmen werde. Der russische Botschafter Sinowjew sei hierdurch nicht befriedigt und ebensowenig durch die mündliche Versicherung des Sultans, dass die russischen Wünsche befriedigt werden sollen. Die Erledigung dieser Angelegenheit sei bisher nicht erfolgt, alle gegentheiligen Meldungen seien verfrüht.

— Die Kunde eines **schrecklichen Eisenbahnunglücks** kommt **aus Warschau**. Dort hat am 23. d. Mts. früh ein Zusammenstoss zwischen einem von Iwangorod kommenden Personenzug der Weichselbahn und einem Rangirzug stattgefunden. Der Anprall war so heftig, dass beide Lokomotiven und 12 Wagen völlig zertrümmert wurden. Sieben Personen wurden getödtet, 17 wurden schwer verwundet.

Allgemeines.

— Ueber den **Lokomotivenbau in den Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre** 1899 theilt der „Deutsche Reichsanzeiger" folgendes mit: Im Jahre 1899 wurden in den Maschinenbauwerkstätten der Vereinigten Staaten (mit Ausnahme der Eisenbahnwerkstätten) 2473 Lokomotiven gebaut, die grösste Zahl, die je erreicht wurde. Die Zunahme gegen 1898 beträgt 598 Lokomotiven oder annähernd 32 %; auch das nächst beste Jahr 1890 wird noch um 233 Maschinen, beinahe 10 % übertroffen. Von den im Jahre 1899 gebauten 2473 Lokomotiven waren 339 oder fast 14 % Verbundmaschinen; 1898 wurden 374 Verbundmaschinen gebaut, 20 % der Jahresproduktion.

Das Ausfuhrgeschäft des Jahres 1899 zeigt gegen das Vorjahr eine Abnahme um 40 Maschinen oder 7 %. Im Jahre 1899 gelangten 514 Lokomotiven zur Ausfuhr, 1898 waren es 554, 1897 386 und 1896 309. Nachfolgende Tabelle zeigt die Gesammtzahl der in den Jahren 1888 bis 1899 gebauten Lokomotiven:

1888: 2180	1892: 2012	1896: 1175
1889: 1860	1893: 2011	1897: 1251
1890: 2240	1894: 695	1898: 1875
1891: 2165	1895: 1101	1889: 2473

(„The Board of Trade Journal.")

Berichtigung.

In dem in Nr. 16 abgedruckten **Aufsatz: Französische Eisenbahnfortschritte des letzten Jahrzehnts** befindet sich auf S. 241, 1. Spalte, 17. Zeile von unten ein Druckfehler. Es muss daselbst statt „90 bis 95 km" heissen: „**80 bis 85 km.**"

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich. (Berichtigungen von Frachtsätzen.)

Der im Elbeumschlagstarife für Oesterreich vom 1. November 1899 auf Seite 193 unter Aus.-Tar. Nr. 8 B (Petroleum, roh etc.) für Trzebinia-Dresden-Elbkai enthaltene Frachtsatz hat statt 119 ₰ richtig 191 ₰ und der unter Aus.-Tar. Nr. 8 C (Petroleumnaphta) für Trzebinia-Dresden-Elbkai enthaltene Frachtsatz statt 195 ₰ richtig 205 ₰ zu lauten.

Erstere Erhöhung tritt sofort, letztere mit 10. März d. J. in Kraft.

Wien, am 22. Februar 1900. (514)
K. k. priv. österr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Verkehrsstörungen.

Königl. ungarische Staatseisenbahnen.

Zufolge Bergrutschung erfolgter grösserer Beschädigung des nächst Pozsony gelegenen Eisenbahntunnels wurde der Gesammtverkehr zwischen den Stationen Pozsony und Dévény-Ujfalu am 18. Januar l. J. auf die Dauer der mehrere Wochen in Anspruch nehmenden Herstellungsarbeiten eingestellt.

Budapest, am 19. Februar 1900. (515)

3. Güterverkehr.

Eröffnung der Haltestelle Wengern für den Thierverkehr.

Am 1. März d. J. wird die Haltestelle Wengern für die Abfertigung von lebenden Thieren eröffnet und mit diesem Tage in die Thiertarife für den Verkehr der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen unter einander, den Privatbahn-Staatsbahnverkehr und den rheinisch-niederdeutschen Verband aufgenommen.

Essen, den 21. Februar 1900. (516)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-russischer Gütertarif, Theil II.

Mit Gültigkeit vom 17. Februar alten/1. März neuen Stils 1900 wird zum II. Nachtrag des deutsch-russischen Gütertarifs, Theil II ein Berichtigungsblatt herausgegeben, welches Aenderungen in der Klassifikation einzelner Artikel enthält.

Seitens der Tarifinhaber kann das Berichtigungsblatt unentgeltlich durch Vermittelung der Verbandsstationen bezogen werden.

Bromberg, den 19. Februar 1900. (517)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Halle, Hannover und Magdeburg etc.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1900 werden Stationen der Arnstadt-Ichtershausener, Hohenebra-Ebeleber, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 19. Februar 1900. (518)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2.

Mit dem 10. März l. J. wird die Station Jaremcze der k. k. österreichischen Staatsbahnen in die Holzausnahmetarife A, B, C und E einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den Verbandstationen zu erfahren.

Breslau, den 20. Februar 1900. (519)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband, Tarifheft 5.

Am 5. März 1900 treten bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1900, für die Beförderung von Holz der Abtheilung b bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief folgende Frachtsätze in Kraft:

Nach	Von Eisenstein	Von Hammern-Eisenstrass	Von Spitzberg
	(k. k. österr. Staatsbahnen) Für 100 kg in Pfennig		
Glauchau .	85	85	85
Mosel	84	83	84
Remse . . .	86	85	86
Zwickau i. S.	82	81	82

Dresden, am 24. Februar 1900. (520)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Die im Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. April 1895, sowie im Nachtrag I hierzu vom 1. Oktober 1895 unter Ausnahmetarif 25 B enthaltenen Frachtsätze für Graphit, unreiner (erdiger), roh, auch geschlemmt oder gemahlen, treten am 1. Juni 1900 ohne Ersatz ausser Kraft.

Köln, den 21. Februar 1900. (521)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 15. März d. J. treten für die Beförderung von Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), Strohstoff und Strohzellstoff in Wagenladungen nach niederländischen Stationen Ausnahmetarife in Kraft:

1. von Stationen der badischen Staatseisenbahn und der süddeutschen Eisenbahngesellschaft (Bregthalbahn),
2. von der Station Maximiliansau der pfälzischen Eisenbahnen.

Die Tarife können zum Preise von je 10 ₰ von den betheiligten Abfertigungsstellen bezogen werden.

Köln, den 20. Februar 1900. (522)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch - bayerischer Verband.

Der gemäss Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Berlin vom 31. Januar 1900 im Verkehr der preussisch - hessischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen am 1. Februar 1900 in Kraft getretene Seehafen-Ausnahmetarif für Eisen und Stahl usw., sowie Eisenbahnfahrzeuge im Falle der überseeischen Ausfuhr nach Ostasien kommt mit Gültigkeit vom 1. März 1900 auch im obengenannten Verbande zur Einführung. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 21. Februar 1900. (523)

Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Halle-sächsischer Thierverkehr.

Am 1. März d. J. tritt der Nachtrag VI zum Thiertarife in Kraft. Er enthält im wesentlichen Entfernungen und Frachtsätze für die Station Uebigau des Eisenbahndirektionsbezirks Halle, für die Station Nerchau-Trebsen der sächsischen Staatseisenbahnen, sowie für den Verkehr zwischen der Station Hof der sächsischen Staatseisenbahnen und der Station Förderstedt des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg im Falle der Beförderung über Halle-Schönebeck.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und bei den betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu erhalten.

Dresden, den 26. Februar 1900. (524)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.

Binnen-Güterverkehr für vollspurige Linien.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. wird die Station Brandis in den Ausnahmetarif 6 für Brennstoffe, Abschnitt b Braunkohlen usw. als Versandstation einbezogen.

Dresden, am 26. Februar 1900. (525)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.

Magdeburg-Halle-sächsischer Verbandsgüterverkehr.

Am 1. März d. J. tritt der Nachtrag XII zum Gütertarife in Kraft. Er enthält im wesentlichen Entfernungen für die Stationen Kleinwaltersdorf, Köttwitzsch und Lössnitz, Haltestelle, der sächsischen Staatseisenbahnen, ferner für die Stationen Seesen und Wolfenbüttel der braunschweigischen Landeseisenbahn und für die Stationen Ausleben, Jötensleben, Hornhausen, Kauzleben, Oschersleben, Ottleben und Schöningen der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn. Auch ist in dem Nachtrage eine Bestimmung enthalten, wonach die Stationen Königstein und Pirna der sächsischen Staatsbahnen als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 10 für Eisen und Stahl usw. zum Schiffsbau im Versande nach binnenländischen Stationen einbezogen werden.

Abzüge des Nachtrages sind bei den betheiligten Stationen zu erlangen.

Dresden, den 26. Februar 1900. (526)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 15. März d. J. wird die Station Wetteren der belgischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif Nr. 24 für Garne des Tarifs, Theil II, Heft 1 vom 1. April 1895 für den Verkehr mit Trautenau aufgenommen.

Es gelten hierfür die bestehenden Sätze des Ausnahmetarifs 24 Gent-Trautenau.

Köln, den 26. Februar 1900. (527)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr.

Zu den Tarifheften 1 und 2 treten am 1. März 1900 die Nachträge V und XXXIV in Kraft; sie enthalten Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Stationstariftabellen und der Ausnahmetarife.

Insoweit in den Stationstariftabellen für Eisenstein, Furth i. W. und Salzburg, ferner im Ausnahmetarife für „Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art bei Aufgabe als Stückgut" gegenüber den seitherigen Frachtsätzen Erhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 16. April d. J. ab.

Die Nachträge sind bei den Verbandsstationen zu erlangen.

Dresden, am 26. Februar 1900. (528)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Die Wasser - Umschlagsstellen in Maltsch Oderhafen, Breslau Oderhafen und Pöpelwitz werden am 1. März eröffnet.

Breslau, im Februar 1900. (529)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Eisenbahnverband.

Güterverkehr mit Galizien.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1900 kommen für Kleesaaten in Wagenladungen von 5 und 10 t ab galizischen Stationen nach Landshut und München direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 24. Februar 1900. (530)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Gütertarif Theil IV Heft 1 vom 1. Januar 1894.

Mit Gültigkeit vom 1. März wird die Station Marquartstein in den direkten Holzverkehr mit den Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft einbezogen.

München, den 24. Februar 1900. (531)

Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Gütertarif Theil IV Heft 1 vom 1. Januar 1894.

Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. gelangen für die Beförderung von Holz ab Taxenbach nach Freilassing direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 25. Februar 1900. (532)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. bad. Staatseisenbahnen.

In dem Ausnahmetarif Nr. 30 des Gütertarifs für den inneren Verkehr der badischen Staatseisenbahnen werden mit Wirkung vom 10. März l. J. die Worte „deutscher Herkunft" gestrichen, so dass von diesem Tag an der Ausnahmetarif für Steinkohlen ohne Rücksicht auf ihre Herkunft gilt.

Karlsruhe, den 20. Februar 1900. (533)

Gr. Generaldirektion.

Hanseatisch-ostdeutscher Thierverkehr.

Am 1. März 1900 treten für die Beförderung von Pferden in Wagenladungen im Verkehr zwischen Berlin, Hamburg-Lehrter Bahnhof und Städtischer Central-Viehhof einerseits und den Stationen Wandsbek, Lübeck und Travemünde andererseits ermässigte Frachtsätze in Kraft. Zu gleicher Zeit werden direkte Frachtsätze für Pferde in Wagenladungen zwischen Moabit und den Stationen Wandsbek, Lübeck und Travemünde eingeführt.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau der preussischen Staatseisenbahnen zu Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. Februar 1900. (534)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Lokalgüterverkehr.

Am 1. März 1900 kommt ein neuer pfälzischer Lokalgütertarif (Hauptbahnen und schmalspurige Lokalbahnen) zur Einführung. (535)

Ludwigshafen a/Rh., 22. Februar 1900.

Deutsch-französischer Verband.

(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Zu den Vorschriften für die Hin- und Rückbeförderung von Gegenständen, welche auf der in Paris stattfindenden Weltausstellung ausgestellt werden, tritt mit sofortiger Gültigkeit ein Deckblatt in Kraft.

Dasselbe enthält Bestimmungen über die Beförderung von Kunstgegenständen und wird unentgeltlich abgegeben.

Strassburg, den 22. Februar 1900. (536)

Die geschäftsführende Verwaltung: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. treten im Ausnahmetarif 10 für Getreide ermässigte Ausnahmesätze zwischen den Stationen Arnswalde, Dratzigmühle, Marienwalde, Miala, Mokrz, Pamiontkowo, Penskowo, Rokietnice, Samter, Waldowshof, Woldenberg und Wronke einerseits und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen andererseits in Kraft.

Ueber die Höhe derselben geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 23. Februar 1900. (537)

Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. k. Mts. an wird die Station Nürtingen in den Ausnahmetarif Nr. 7 für Cement württemberg.-schweiz. Nordostbahn und Sihlthalbahn einbezogen.

Stuttgart, den 22. Februar 1900. (538)
K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-Mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 25. Februar d. J. wird die Station Neuhaldensleben als Versandstation in den im obengenannten Verkehr bestehenden Ausnahmetarif 5a für gebrannte Steine (Mauersteine, Dachsteine usw.) einbezogen.

Auskunft über die Höhe der Ausnahmefrachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 23. Februar 1900. (539)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer und Deutsch-niederländischer Güterverkehr.

Infolge der durch die neue Abtheilung B zum Theil I des Gütertarifs der niederländisch-deutschen Eisenbahnverbände zum 1. März d. J. eingeführten Aenderung in der Tarifirung für: a) Häute und Felle, rohe, grüne und gesalzene, sowie getrocknete, b) Feld- und Gartenfrüchte usw. sind die im Theil II (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. Januar d. J. für den rheinisch-westfälisch-niederländischen Verkehr und in den Heften 1 bis 3 vom 1. Februar 1898 für den deutsch-niederländischen Verkehr aufgeführten Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife 2, 3, 4, 5 mit Gültigkeit vom 1. März d. J. entsprechend abgeändert worden. Das Nähere hierüber ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Elberfeld, den 24. Februar 1900. (540)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 31. Dezember 1899 Nr. 154595 wird zur Kenntniss gebracht, dass der mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 zur Ausgabe gelangte Ausnahmetarif für den Transport von Holz im direkten Verkehr der schweizerischen Nordostbahn (einschl. Bötzbergbahn), der Tössthalbahn und der Sihlthalbahn unter sich und mit den central- und westschweizerischen Bahnen nur im inneren schweizerischen Verkehr Anwendung findet und dass derselbe im Verkehr von und nach Waldshut keine Gültigkeit hat.

Karlsruhe, den 23. Februar 1900. (541)
Generaldirektion.

Kohlenverkehr Böhmen-Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau.

Aufnahme der Stationen Deutsch-Kralupp und Smecna-Sternberg in den Tarif.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, gelangen für Kohlen, mineralische, Koks und Briketts bei Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen unter Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes für den Kohlenverkehr Böhmen-Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau vom 1. November 1891 im Verkehre von

a) „Deutsch-Kralupp“,
b) „Smecna-Sternberg“,

Stationen der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, nach den in diesem Ausnahmetarife angeführten Bestimmungsstationen

ad a) die gleichen Frachtsätze wie für „Tuschmitz“ und
ad b) die gleichen Frachtsätze wie für „Duby“

zur Anwendung.

Für die Berechnung der Lieferfristen sind die bezüglichen Bestimmungen des „gemeinschaftlichen Heftes C“ für den österr.-ungar.-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband — gültig vom 1. Dezember 1898 — maassgebend.

Wien, am 22. Februar 1900. (542)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze von den hier nachstehend namhaft gemachten österreichischen Stationen nach Paris.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, werden für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze unzerlegt als Frachtgut, und zwar:

a) in Kisten, Fässern oder in Holzverschlägen (Lattenverschlägen) verpackt,
b) unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt,

nachstehende Frachtsätze auf dem Rückvergütungswege berechnet:

Nach Paris (Douane und Reuilly) Stationen der französischen Ostbahnen von	I. bis zum Schnittpunkte				II. vom Schnittpunkte	
	bei Frachtzahlung für					
	das wirkliche Gewicht bezw. mindestens 20 kg pro Frachtbrief		mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen		mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	
	a. verpackt	b. unverpackt	a. verpackt	b. unverpackt	a. verpackt	b. unverpackt
	Francs Gold für 1000 kg					
a) den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn:						
Bisenz-Pisek	19,20	23,30	16,60	16,60		
Bistritz a. H.	14,70	15,90	14,70	15,90		
Holleschau	14,60	14,60	13,90	14,60	71,00	
Wsetin	16,35	20,60	12,50	12,50		
b) der Station der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft:						
Nemotitz	24,10	28,20	21,50	21,50		

Die Gesammtfracht ergibt sich durch Addition der für die ganze Sendung bis zum und vom Schnittpunkte getrennt zu ermittelnden Theilfrachten.

Vorstehende Frachtsätze finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche in Eger umkartirt oder neu aufgegeben werden, und von Eger bis Paris auf Grund des im deutsch-französischen Eisenbahnverbande (Verkehr via Elsass-Lothringen) bestehenden Tariftheiles III (provisorischer Gütertarif für den Verkehr zwischen Le Hâvre, Paris etc. einerseits und verschiedenen Stationen der süddeutschen Bahnen andererseits) gültig vom 1. Dezember 1885 abgefertigt werden.

Die Frachtbriefe zu den betreffenden Sendungen müssen direkt nach Paris lauten oder sind an eine Mittelsperson in Eger — behufs Vermittelung der Weiterbeförderung der Sendung — zu adressiren.

In letzterem Falle haben die Frachtbriefe einen entsprechenden Vermerk zu enthalten, wie z. B.

„Zur Weiterbeförderung nach Paris“.

Zum Zwecke der Rückvergütung sind die auf die reklamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbriefduplikate bis längstens Ende März 1901 der k. k. Staatsbahndirektion Prag vorzulegen.

Wien, am 19. Februar 1900. (546)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Kunstgegenständen, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten, anlässlich der Weltausstellung Paris 1900.

Mit Wirksamkeit vom 27. Februar 1900 ist die Abfertigung von Kunstgegenständen, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten, welche für die Weltausstellung Paris 1900 bestimmt sind oder von derselben zurückkehren, auf Grund von durch das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vorgesehenen Frachtbriefen zulässig und treten diesbezüglich speziell hinsichtlich der vorbezeichneten Weltausstellungssendungen in Abänderung der Ausführungsbestimmungen (§ 1) zum § 3 des Tariftheiles I, Abtheilung A des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes nachstehende Zusatzbestimmungen in Kraft:

1. Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten werden als Eil- oder Frachtgut zur Beförderung zugelassen. Dieselben müssen als solche im Frachtbriefe ausdrücklich bezeichnet werden.

2. Zum Zwecke der Entschädigungsberechnung wird für derlei Artikel der ge-

Ostdeutscher Güterverkehr.

In den Entfernungen zwischen den Stationen Harmelsdorf und Stranz des Direktionsbezirks Bromberg einerseits und Stationen der Bezirke Breslau und Posen andererseits treten ab 1. März 1900 vereinzelte, geringfügige Aenderungen ein.

Nähere Auskunft über die neuen Entfernungen ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Bromberg, den 20. Februar 1900. (543)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. März d. J. tritt zum Gütertarif für die Gruppe IV — Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Hannover und Münster — der Nachtrag 12 in Kraft, welcher neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen besondere Bestimmungen zu der Verkehrsordnung und zum Nebengebührentarif, Aufhebung der Stationsfrachten zwischen Harburg H und Harburg U. E., Tarifkilometer für neu eröffnete Stationen, ermässigte Tarifkilometer für die Stationen Altona, Harburg H, Harburg U. E. und Kiel, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, insbesondere Aufhebung von Ausnahmefrachtsätzen für Steinkohlen von Piesberg, für Eisen und Stahl von Bocholt, Geldern K. M., Venlo K. M. und Wesel nach Schwarzenbeck, für Schiffsbaueisen nach Hameln, neue Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl nach Wilster, für Dextrin und Kartoffelstärkefabrikate etc. von Wittenberge, für Schiffsbaueisen nach Emden und Leer enthält.

Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen herbeigeführt werden, behalten die bisherigen Sätze noch bis zum 15. April d. J. Gültigkeit.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.

Der Nachtrag ist zum Preise von 40 ₰ für das Stück durch die Güterabfertigungen zu beziehen.

Hannover, den 21. Februar 1900. (541)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für Thontransporte zwischen der Station Siershahn einerseits und den Stationen Wien I (K. E. B.), Wien II (K. F. J. B.), Nussdorf und Penzing andererseits.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, gelangen für Transporte von Thon u. zw.:

a) roh, unverpackt und auf offenen Wagen verladen;
b) roh, gebrannt oder geröstet, lose oder in Säcken verpackt,

bei Frachtzahlung für das Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens aber für 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief die nachbezifferten Frachtsätze zur Einführung:

Zwischen Siershahn (k. E.-D. Frankfurt a/M.)	Mark für 100 kg	
	a	b
und Wien I (K. E. B.), Wien II (K. F. J. B.), Nussdorf, Penzing	1,79	2,06

Wien, am 17. Februar 1900. (545)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

meine Handelswerth, bezw. der gemeine Werth nicht höher als 150 Frcs. für 100 kg angenommen.

3. Eine Deklaration des Interesses an der Lieferung ist unzulässig.
4. Die Gegenstände müssen in, in gutem Zustande befindliche feste Kisten verpackt und darin so befestigt sein, dass sie sich nicht bewegen können.

Für den Transport der vorbezeichneten Gegenstände wird gleichfalls am 27. Februar 1900 der nachstehende Tarif zur Einführung gebracht:

Ausnahmetarif
für die Beförderung von Kunstgegenständen, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten.

A. Eilgut.

	Nach Paris Douane	Nach Paris Reuilly	Von Paris Douane	Von Paris Reuilly
	Francs Gold für 1 000 kg			
von Wien I K. E. B. (Westbahnhof) / nach Wien I K. E. B. (Westbahnhof)	213,35	217,55	81,90	81,90
von Budapest / nach Budapest { nyug. p. u. Jozsefváros dunap. teher p. u.	247,40	251,60	115,90	115,90

B. Frachtgut.

und	Zwischen Wien I K. E. B. (Westbhf.)			Zwischen Budapest { nyug. p. u. Jozsefváros dunap. teher p. u.		
	Stückgut	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5 000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen	Stückgut	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5 000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen
	Francs Gold für 1 000 kg					
	Serie I: Kunstgegenstände ausser Gemälde in Rahmen.					
Paris Douane .	130,60	120,60	116,45	144,90	132,90	128,75
Paris Reuilly .	133,75	123,75	119,60	148,05	136,05	131,90
	Serie II: Gemälde in Rahmen.					
Paris Douane .	140,20	115,85	107,85	163,40	128,15	120,10
Paris Reuilly .	143,35	119,00	111,00	166,55	131,30	123,25

Hinsichtlich der Anwendung dieses Tarifes ist die Zusammenstellung der Begünstigungen für den Transport der für die Weltausstellung Paris 1900 bestimmten Objekte aus Oesterreich-Ungarn und weiter, sowie aus Bosnien und der Hercegovina bezw. umgekehrt vom 15. September 1899 maassgebend.

Wien, Februar 1900. (546a)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Tariftheil V. — Ausnahmetarif für verschiedene Artikel vom 1. Februar 1890. — Neue Frachtsätze für Felle- und Häutesendungen.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, treten für Felle und Häute, rohe, gesalzen oder getrocknet, in verschnürten Ballen oder verpackt (Pelzwerk ausgeschlossen) folgende Frachtsätze in Kraft:

Zwischen	Paris Douane		Paris La Vilette		Paris Reuilly	
	bei Aufgabe bezw. Frachtzahlung für mindestens					
	5 000	10 000	5 000	10 000	5 000	10 000
	Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen					
	Francs Gold pro 1 000 kg					
Wien I K. E. B. (Westbahnhof)	80,80	75,80	80,80	75,80	81,50	76,50

Hierdurch werden die in dem genannten Tarife auf Seite 23 in Kolonne 3 bezw. im Nachtrage III zu diesem Tarife bezifferten bezüglichen Frachtsätze aufgehoben und ersetzt.

Wien, am 18. Februar 1900. (547)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
Güterverkehr Bukowina-Galizien-Frankreich.

Ausnahmetarif für die Beförderung verschiedener Artikel zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k.

priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits, Eger transit, Nürnberg transit und Wien I K. E. B. (Westbahnhof) transit andererseits vom 1. Januar 1895. — Neue Frachtsätze für Felle- und Häutetransporte.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1900, bezw. insoweit eine Erhöhung der Frachtsätze eintritt, mit Gültigkeit vom 1. April 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, treten für die Beförderung von

Fellen, getrockneten (ausschliesslich Rauchwaaren, Pelzwerk) und Häuten (gesalzen, getrocknet, roh, verpackt)

bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen die nachstehenden Frachtsätze*) in Wirksamkeit:

und Stationen der		Zwischen Eger transit	Nürnberg transit	Wien I K.E.B. (Westbahnhof) transit
		Francs Gold pro 1000 kg		
k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Krakau	40,95	50,35	17,90
	Podgorze-Bonarka	40,95	50,35	17,90
k. k. österreichischen Staatsbahnen	Buczacz	72,00	81,40	48,95
	Czortkow	73,70	83,10	50,65
	Jaroslau	55,65	65,05	32,60
	Lemberg	62,20	71,60	39,15
	Neu-Sandez	53,50	62,90	30,45
	Podgorze-Bonarka	40,95	50,35	17,90
	Podgorze-Placzow	40,95	50,35	17,90
	Posada-Chyrowska	59,20	68,60	36,15
	Przemysl	57,80	67,20	34,75
	Rszeszow	52,20	61,60	29,15
	Sambor	61,00	70,40	37,95
	Stanislau	68,40	77,80	45 35
	Stryj	64,00	73,40	40,95
	Tarnopol	68,40	77,80	45,35
	Tarnow	46,85	56,25	23,80

*) Für unverpackte Felle vermindern sich diese Frachtsätze um 30 Cts. pro 1000 kg.

Hierdurch werden die auf Seite 7—9 des in der Ueberschrift bezeichneten Tarifes bezw. der dazu gehörigen Nachträge I und II enthaltenen Frachtsätze für Felle und Häute aufgehoben und ersetzt.

Gleichzeitig sind die auf Seite 11 des genannten Tarifes unter Punkt V in Kolonne 3 für Felle und Häute bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen bezifferten Frachtsätze wie folgt zu berichtigen:

Zwischen	Paris Douane
	Francs Gold pro 1000 kg
Eger transit	57,75
Nürnberg transit	48,35
Wien I K. E. B. Westbahnhof transit	80,80

Wien, am 18. Februar 1900. (548)

K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für a) Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, ferner Mineraltheer und mineralische Schmieröle in Fässern, b) Petroleumnaphta (Benzin aus Petroleum destillirt) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen a)	b)
von Dzieditz	97 ₰	107 ₰
„ Mähr. Ostrau	87 „	96 „
„ Oderberg	88 „	97 „
„ Trzebinia	105 „	116 „
Nach Schönpriesen-Umschlag		
von Dzieditz	92 „	102 „
„ Mähr. Ostrau	82 „	91 „
von Oderberg	83 ₰	92 ₰
„ Trzebinia	100 „	111 „
Nach Dresden-Elbkai		
von Dzieditz	144 „	154 „
„ Mähr. Ostrau	134 „	143 „
„ Oderberg	135 „	144 „
„ Trzebinia	152 „	163 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 10 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 22. Februar 1900. (549)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. März 1900 wird zu dem Personen- und Gepäcktarife der königlich sächsischen Staatseisenbahnen, Theil II vom 1. Januar 1900, enthaltend Besondere Bestimmungen, ein Nachtrag I eingeführt.

Die in diesen Nachtrag aufgenommenen Zusatzbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt worden.

Der Nachtrag wird von den Fahrkartenausgaben an die Inhaber des Tarifes unentgeltlich abgegeben.

Dresden, am 26. Februar 1900. (550)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.

5. Verdingungen.

Für die Wasserstationsanlage auf der Haltestelle Tollmingkehmen der Nebenbahn Goldap-Stallupönen soll die ca. 533 m lange Krahnleitung einschliesslich Erd- und Nebenarbeiten öffentlich vergeben werden. Die Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt Nr. 55 a, Zimmer 131 und in dem Abtheilungsbüreau zu Goldap zur Einsicht aus. Verdingungshefte mit Zeichnungen werden von dem Centralbüreau hierselbst für 1,60 ℳ für ein Heft postfrei abgegeben. Angebote sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Krahnleitung auf der Haltestelle Tollmingkehmen“ bis spätestens zum Termin, den 5. März, Vormittags 10 Uhr, uns einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Königsberg, den 12 Februar 1900. (551)

Königliche Eisenbahndirektion.

Für die Wasserstationsanlage auf der Haltestelle Tollmingkehmen der Nebenbahn Goldap-Stallupönen soll die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung von 2 freistehenden Wasserkrähnen öffentlich vergeben werden. Die Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt Nr. 55 a, Zimmer 131 und in dem Abtheilungsbüreau zu Goldap zur Einsicht aus. Verdingungshefte mit Zeichnungen werden von dem Centralbüreau hierselbst für 1,60 ℳ für ein Heft postfrei abgegeben. Angebote sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Lieferung von 2 Wasserkrähnen auf der Haltestelle Tollmingkehmen“ bis spätestens zum Termin, den 6. März, Vorm. 10 Uhr, uns einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Königsberg, den 12. Februar 1900. (552)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von:

40 000 kg Leinölfirniss, 4 000 kg Waterprooffirniss, 2 500 qm Glas, klares, 2 000 Stück Glasscheiben, 60 Stück Gummifüllschläuche, 6 750 Stück Hackenstiele, 4 500 Stück Hammerstiele, 30 000 Stück Harzfackeln, 40 000 kg Holzkohlen, 10 000 Stück Lagerkastendichtungsscheiben, 250 Kilogramm Zaumleder, 500 kg Rindleder, 200 kg Chromleder, 100 kg Sohlleder, 120 000 kg Roheisen, 60 000 Bogen Schmirgelleinen, 60 Stück Schmirgelscheiben, 250 Stück Schraubenschlüssel, engl., 1 200 Stück Schwämme, 700 kg Treibriemen.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbüreau, Zimmer 38 des Verwaltungsgebäudes eingesehen

oder von demselben gegen postfreie Einsendung von 60 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Versiegelte, mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Betriebs- und Werkstattsmaterialien“ versehene Gebote sind bis zum 13. März 1900, Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden. Ende der Zuschlagsfrist 27. März 1900.

St. Johann-Saarbrücken, 20. Febr. 1900.
Königliche Eisenbahndirektion. (553)

Ausschreibung von Holzkohlen.

Angebotseröffnungstermin am Mittwoch, den 21. März 1900, Vormittags $11^1/_2$ Uhr, im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes auf dem o/S.-Bahnhofe in Breslau.

Die Angebote, mit entsprechender Aufschrift versehen, sind spätestens zu dem obigen Termine versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen. Angebotsbogen und Bedingungen liegen in unserem Rechnungsbüreau hier — Gartenstrasse 106, Zimmer 87 — aus, können auch von dort gegen Einsendung von 50 ₰ — nur in baar — ohne Beifügung eines Bestellgeldes postpflichtig bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 18. April 1900.

Breslau, den 19. Februar 1900. (554)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vorortgleise der Berlin-Anhalter Bahn.

Die Anfertigung, Lieferung, Aufstellung sowie der Anstrich der eisernen Ueberbauten für die Ueberführung des Vorortgleises von Zossen nach Berlin über die Gütergleise der Dresdener Bahn und die Ferngleise der Anhalter Bahn (Bauwerk 9) sowie für Verbreiterung der Unterführung der Berlin-Anhalter Bahn in km 5,8 (Bauwerk 10) soll öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Sonnabend, den 17. März 1900, Mittags 12 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebotshefte nebst Zeichnung sind in unserem Centralbüreau, Zimmer 420, einzusehen beziehungsweise von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 11,00 ℳ. in Baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Angebotshefte ohne Zeichnungen werden abgegeben zum Preise von 1,00 ℳ. für das Stück.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Berlin, den 19. Februar 1900. (555)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung des Bedarfs an:
1. Kohlen,
2. Schmier- etc. Materialien, als: Schmieröl, Brennöl, Petroleum, Talg, Putzwolle, weisse und grüne Seife,
3. Farben, Drogen, Chemikalien etc.,
4. Eisen und Eisenwaaren,
5. Schreib- und Zeichenmaterialien,
6. Kies, sowie
7. die Ausführung von Pflasterarbeiten für das Rechnungsjahr 1900 soll vergeben werden.

Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 16. März 1900, Vormittags 10 Uhr, hierher einzureichen. Bedingungen liegen im diesseitigen Zahlmeister-Geschäftszimmer aus, auch können dieselben von dort bezogen werden. (556)

Militär-Eisenbahn.

Die Lieferung von
27 vierachsigen Wagen mit je 1 Abt. I., 3 Abt. II., 5 Abt. III. Kl. und 6 Aborten,
2 vierachsigen Gesellschaftswagen mit je 2 Salons und 2 Abt. I. Kl. und 2 Aborten, mit Faltenbälgen,
10 vierachsigen Wagen mit je 2 Abt. I., 6 Abt. II. Kl. und 6 Aborten,
70 vierachsigen Wagen mit je 9 Abt. III. Kl. und 4 Aborten
soll mit Vorbehalt der Theilung des Auftrags und der Auswahl unter den Anbietern vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im Werkstätten-Bureau der unterzeichneten Generaldirektion hier, Strehlenerstrasse 1, II zur Einsicht aus, können aber auch von dieser Stelle gegen bestellgeldfreie Einsendung von je 1 ℳ. für die Bedingungen und Zeichnung jeder Wagensorte bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Personenwagenlieferung“ versehen bis zum 15. März 1900, Mittags 12 Uhr, bei der unterzeichneten Generaldirektion einzureichen. Dieselben haben ausser dem Preis für jeden betriebsfertig auf Bahnhof Dresden-Fr. oder Chemnitz gelieferten Wagen die zuverlässig einzuhaltenden Lieferzeiten zu enthalten. Die Radsätze zu den Wagen werden der Wagenfabrik frei Bahnhof derselben rechtzeitig geliefert.

Die Eröffnung der Angebote erfolgt am 15. März, Nachmittags 2 Uhr, an Generaldirektionsstelle in Gegenwart etwa erschienener Anbieter.

Die Anbieter bleiben bis zum 31. März an ihr Angebot gebunden und haben bei Nichtberücksichtigung ihres Angebotes keine Benachrichtigung zu erwarten.

Dresden, 23. Februar 1900. (557)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Die Arbeiten und Lieferungen zum Neubau des Empfangsgebäudes auf Bahnhof Zuckau, Strecke Praust-Carthaus, sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen können werktäglich während der Dienststunden im Büreau der unterzeichneten Betriebsinspektion eingesehen, erstere auch gegen vorherige gebührenfreie Einsendung von 1,50 ℳ. von derselben bezogen werden.

Die mit der Aufschrift: „Angebot für den Neubau des Empfangsgebäudes in Zuckau“ versehenen Angebote sind bis zum 8. März d. J., Vormittags 10 Uhr, bei der unterzeichneten Inspektion einzureichen, wo sie in Gegenwart der erschienenen Bieter geöffnet werden.

Danzig, den 21. Februar 1900. (558)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion.

Verdingung von 151 800 kg Eisenguss, 35 440 kg Firniss, 1 121 qm Glas, 665 kg Leder und 3 396 Stück Chamottsteine für Lokomotiven am 13. März d. J., Vormittags 11 Uhr. Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Werkstattsmaterialien“ versehen bis zu dem bezeichneten Termin portofrei an unser Rechnungsbüreau einzusenden. Angebotbogen und Bedingungen können daselbst eingesehen, auch gegen Einsendung von 70 ₰ baar bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt bis 31. März d. J.

Posen, den 22. Februar 1900. (559)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 9 700 Stück Waschschwämmen, 3 000 kg natürlichem und 9 000 Stück gepresstem Bimstein, 110 kg Bienenwachs, 1 600 kg Colophonium, 1 400 kg Schellack, 1 100 kg blausaurem Kali, 1 150 kg Borax, 2 300 kg Leim, 4 900 kg Salmiakgeist, 260 kg Salmiak in Stücken und 1 800 kg Hornspähnen in je einem Loose für den Direktionsbezirk Berlin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 23. März 1900, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ. baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 21. April 1900.

Berlin, den 26. Februar 1900. (560)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Glühkörpern.

Die Lieferung der für das Rechnungsjahr 1900 erforderlichen 20 000 Stück Glühkörper soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am
15. März d. J., Vormittags 11 Uhr,
im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerstrasse 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 4. April 1900. (561)

Magdeburg, den 22. Februar 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von Gasbereitungs-Nebenerzeugnissen.

Die in den Bahngasanstalten in Magdeburg, Halberstadt, Börssum, Jerxheim und Braunschweig im Etatsjahre 1900 zur Gewinnung kommenden Nebenerzeugnisse (Gasöltheer, Steinkohlentheer, Ammoniakwasser und Kohlenwasserstoff) sollen — nach Loosen getrennt — verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am
12. k. Mts., Vormittags 11 Uhr,
im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. k. Mts.

Magdeburg, den 20. Februar 1900. (562)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 18. 3. März 1900. XL. Jahrgang.

Inhalt.

Die Newyorker Untergrundbahn.

Die Vermehrung der Newyorker Schnellverkehrsmittel ist seit 12 Jahren Gegenstand allgemeinen Interesses und lebhafter Erörterungen gewesen. Die Frage ist vom städtischen Schnellverkehrsausschuss eifrig studirt worden, der sich die Herstellung einer Untergrundbahn zum Ziel gesetzt hatte, die Newyork ebenso wie die Manhattanhochbahn in der Längenrichtung durchziehen, als städtisches Eigenthum hergestellt und an einen geeigneten Unternehmer in Bau und Betrieb gegeben werden sollte. Die Partei- und Interessenpolitiker sind jedoch bisher stets mit Erfolg bemüht gewesen, alle Vorschläge zu Fall zu bringen. Die elektrischen Strassenbahnen haben sich inzwischen ungeheuer vermehrt; aber die Leistungsfähigkeit der Hoch- und Strassenbahnen zusammengenommen ist noch weit hinter den Ansprüchen der in andauerndem Wachsthum begriffenen Stadt zurück, und noch soeben erklären die Vertreter der Manhattanhochbahn, dass der derzeitige Verkehr dieser Bahn — beiläufig 600 000—640 000 Personen täglich — durch die geplante Untergrundbahn nicht geschmälert werden könne. Der Schnellverkehrsausschuss hat vor einigen Monaten, im November v. J., wiederum eine Ausschreibung für Bau, Ausrüstung und Betrieb einer Untergrundbahn veranstaltet, die diesmal von Erfolg gekrönt war. Es haben sich nicht allein Unternehmer gefunden, die die ihnen zugemuthete Riesenaufgabe auf sich nehmen wollen, sie haben diesmal auch die nöthigen Finanzkräfte hinter sich. Am 15. Januar d. J. eröffnete der Schnellverkehrsausschuss die Angebote; die Arbeiten wurden am folgenden Tage dem bekannten Unternehmer Mc Donald zuerkannt.

Ueber die Linienführung der Untergrundbahn ist in der Ausschreibung des Ausschusses folgendes festgesetzt:

Von dem Punkt, wo der Broadway und die Park Row sich treffen, geht die Bahn unter der Park Row nach der Centrestrasse, unter letzterer bis zur Elmstrasse, folgt dieser bis zum Lafayetteplatz, hernach der 4. Avenue und der Parkavenue bis zur 42. Strasse am Grand Central Depot, zieht sich unter der 42. Strasse entlang nach dem Broadway, folgt dessen Strassenzuge, der von der 59. Strasse an den Namen Boulevard führt, bis zur 108. Strasse, sodann der 11. Avenue bis zur 124. Strasse, geht auf einem Viadukt nach der 134. Strasse und folgt der 11. Avenue weiter bis zu einem etwa 410 m nördlich von der 190. Strasse gelegenen Punkte. Vom südöstlichen Ende der Ellwoodstrasse folgt die Bahn der letzteren, geht zum Kingsbridge Road über und die Riverdaleavenue entlang nach der Kingsbridgestation der Newyork und Putnambahn. Am südlichen Ende dieser Hauptlinie wird aus der Centrestrasse und der Park Row heraus eine Schleife entwickelt, die unter dem Rathhauspark und Broadway um die Post herum geschlossen wird. In der ersten Zeit werden sämmtliche Züge um die Post herum gelenkt. Späterhin soll eine Erweiterung bis zur Battery vorgenommen werden; dann würde ein Theil der Züge über die Schleife geleitet, der andere bis zur Battery durchgeführt.

Von der Hauptlinie biegt eine Seitenlinie durch die 103. Strasse ab, die, den Central Park schräg durchschneidend, in die Lenoxavenue übergeht, aus der sie an der 142. Strasse in östlicher Richtung abschwenkt, den Harlemfluss unterschreitet, der 149. Strasse und auf kurze Zeit der 3. Avenue folgt, um theils unterirdisch, theils vermittelst Viaduktes längs der Westchesteravenue nach dem Südboulevard, Boston Road und Bronxpark auszulaufen.

Die Schleife südlich vom Rathhause und die beiden Linien nördlich von der 103. Strasse sind zweigleisig; zwischen der Schleife und der 103. Strasse erhält die Bahn vier Gleise. In ihrer Gesammtausdehnung wird die Bahn nur von Schnellzügen befahren, während auf dem dritten und vierten Gleis Lokalzüge verkehren. Am Rathhause wird die Anordnung der Gleise wie folgt getroffen: die Lokalzüge bleiben in der Schleife dicht unter der Strasse; die Schnellzüge dagegen fahren, von Norden kommend, im Gefälle unter den Lokalgleisen hindurch, umfahren die Post an der südlichen Seite, steigen an der Ostseite der Post bei der Park Row wieder in die Höhe und fahren in gleicher Höhe, wie die Lokalzüge, wieder nach Norden ab. Man kann auf diese Weise späterhin die Schnellzüge nach der

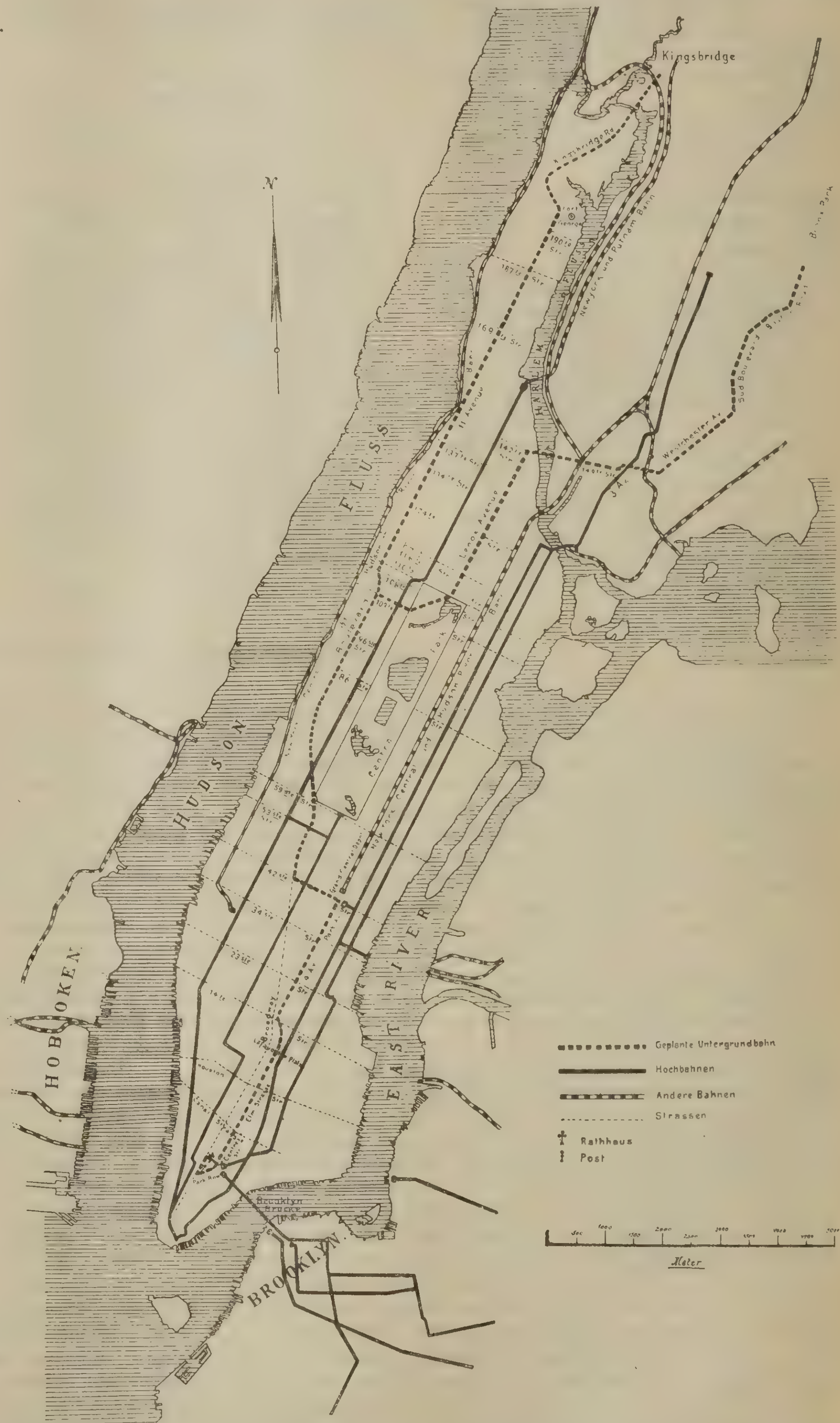
Battery durchführen, ohne dass sie die Lokalgleise in Schienenhöhe kreuzen. Am Nordende der Schleife werden Weichen angeordnet, um die Lokalzüge in Stunden starken Verkehres auf die Schnellgleise überzuleiten, damit sie am Schnellverkehr theilnehmen können.

Die Bahn ist 33,42 km lang und wird vollspurig hergestellt. Die Tunneldecke soll möglichst nahe an der Strassenoberfläche liegen. Die Lufthöhe des Tunnels beträgt 3,96 m, die grösste Weite, wo es die örtlichen Verhältnisse gestatten, 15,25 m und in allen zweigleisigen Theilen der Untergrundbahn 7,6 m im Lichten. Der Tunnel wird theils aus Backstein- oder Betongewölben zwischen Stahlträgern, theils ganz aus Mauerwerk, mit gemauerten Wänden und gewölbter Decke, hergestellt. Wo die Bahn zu Tage tritt, wird sie auf stählernem Viadukt geführt.

Der Tunnel wird durchweg im offenen Bau ausgeführt, der jedoch bei Tage zugedeckt bleiben muss. Nur eine Hälfte der Strasse darf auf einmal geöffnet werden, ausser im Felsboden, wie auf den Strecken von der 21. bis zur 41. Strasse, in der Parkavenue und theilweise oberhalb der 104. Strasse. Stellenweise darf die ganze Tunnelbreite zu gleicher Zeit ausgehoben werden, Strassenkreuzungen sind jedoch zu überbrücken. Bergmännischer Tunnelvortrieb kommt stellenweise auch vor.

Wo Eisen zu Hilfe genommen wird, wird die Tunneldecke in der Mittellinie durch Säulen unterstützt, die 1,5 m Abstand von einander haben. Die Säulen werden durchweg nach einheitlichem Muster hergestellt, sowohl ersparnisshalber als auch im Interesse beschleunigter Ausführung. Die Decke wird mit Gurtbögen zwischen Querträgern geschlossen. Decke, Fussboden und Wände werden eine Bekleidung aus Cement erhalten; auf den Stationen sollen die Wände mit getönten Kacheln belegt werden.

Von der 38. bis zur 41. Strasse liegt das Bauwerk unter dem Tunnel der mit unterirdischer Stromzuführung betriebenen Strassenbahn der 4. Avenue. Es wird hier aus diesem Grunde unter Zuhilfenahme von Stahl als Doppeltunnel hergestellt; jeder Tunnel enthält zwei Gleise, eines für die Eilzüge und eines für die Lokalzüge. Von der 41. Strasse läuft die Linie wieder in einem einheitlichen viergleisigen Profil. Der viergleisige Abschnitt unter dem Boulevard, der ebenfalls unter Anwendung von Stahl hergestellt wird, erhält im Mittelstreifen der Strasse, dem „Parkweg", zwischen den Stationen 73 m lange Oeffnungen von je 2,7 m Breite. In der Station an der 96. Strasse, einem Eilzugbahnhof, sind die beiden Mittelgleise im Gefälle nach der 103. Strasse und durch die Ecke eines Häuserblockes nach der 104. Strasse geführt. Die zweigleisige Tunnelstrecke des östlichen Bahnarmes unter der 103. Strasse wird ganz aus Mauerwerk hergestellt. An der 110. Strasse, der Lenoxavenue folgend, wird das Tunnelprofil wieder aus Stahl und Beton hergestellt; die Möglichkeit späteren viergleisigen Ausbaues wird gleich bei der Anlage gewahrt. Die Strecke von der 142. Strasse und unter dem Harlemfluss bis zur 149. Strasse wird aus zwei eingleisigen gusseisernen cylindrischen Röhren hergestellt, die zusammengesetzt werden aus 0,9 × 1,5 m grossen, 0,3 m starken, mit Flanschen versehenen



gebogenen Platten. Das Eisenrohr erhält eine Konkretumhüllung. Dieser Theil des Bahnkörpers wird zwischen Fangdämmen hergestellt. Die Tunneloberkante liegt 6,4 m unter dem Niedrigwasser des Flusses. Von der 8. Avenue ab nördlich vom Harlemfluss wird der Tunnel wieder in normaler Weise hergestellt; er läuft bald darauf in einen offenen Einschnitt aus und geht in der Brookavenue in eine eiserne Hochbahn über.

Die beiden äusseren Gleise des westlichen Bahnarmes werden etwa von der 96. Strasse ab möglichst dicht unter der Strassenoberfläche in einem aus Stahl und Beton ausgeführten Tunnel den Boulevard hinauf bis zur 122. Strasse geführt, dann eine kurze Strecke auf gemauerter Rampe laufen und endlich, etwa von der 125. Strasse an, auf einem Viadukt das Manhattanthal überschreiten. Auf diesem Viadukt befindet sich in 18 m Höhe eine Station, die für das Publikum durch vier Aufzüge zugänglich gemacht wird. An der 133. Strasse geht die Bahn auf eine gemauerte Rampe über, um sich bald darauf in offenem Einschnitt bis zur 135. Strasse fortzusetzen. Hier tritt sie wieder in den Tunnel ein, der aus Stahl und Konkret in üblicher Weise zweigleisig hergestellt wird, und bleibt darin bis zum Fort George in der 11. Avenue, wo sie wieder an die Oberfläche tritt und mittelst Viaduktes weitergeführt wird. Die Stationen an der 169 und 181. Strasse liegen etwa 30 m unter dem Gelände und werden durch Aufzüge zugänglich gemacht.

Die Steigungsverhältnisse im Tunnel sind nicht ungünstig. An verschiedenen Punkten befinden sich kurze Rampen von 1 : 100 bis 1 : 50. Die steileren sind an die Bahnhöfe angeschlossen, um das Bremsen und Anfahren zu unterstützen. Die Gesammtlänge aller Neigungen macht nicht mehr als 8 km aus; meistens haben sie das Verhältniss $1\frac{1}{2}$: 100, der geringere Theil hat 1 : 100 bis 1 : 50.

Die Zugänge zu den Untergrundstationen liegen auf den Bürgersteigen von Seitenstrassen und werden mit zierlichen Treppenhäusern versehen. Für ab- und zugehende Fahrgäste sind besondere Treppen vorhanden. Die Kartenausgabe befindet sich zwischen den Stationseingängen in der Mitte der Seitenstrassen. Die Bahnsteige werden 61 m lang, an den Enden 3 m und in der Mitte 6 m breit und erhalten Cementbelag. Die Stationswände sind vollständig glatt, frei von allen vorspringenden Theilen und werden mit glasirten Kacheln verkleidet. Die Beleuchtung der Bahnhöfe wird elektrisch; die Lampen werden in Nischen der Seitenwände angebracht und erhalten Schirme aus Milchglas. Wo die Bahnsteige unter den Bürgersteigen liegen, erhalten sie Glasdecken, an allen anderen Stellen Kappengewölbe aus Beton, die mit Holzgetäfel oder Stuck verkleidet werden. Schnellzugstationen erhalten Inselsteige.

Die Eilzüge werden voraussichtlich die Strecke vom Rathhaus bis zur 96. Strasse in 18 Minuten zurücklegen, einschliesslich dreier Aufenthalte. Lokalzüge werden unter der 104. Strasse mit etwa 24 km Geschwindigkeit, auf den übrigen Strecken der Untergrundbahn mit mindestens 29 km in der Stunde fahren.

Gegen Grund- und Sickerwasser wird der Tunnel eine durchgehende wasserdichte Abdeckung, bestehend aus Asphalt und Filz zwischen zwei dünnen Lagen aus Beton, erhalten.

Ueber die Triebkraft der Bahn ist bisher keine Entscheidung getroffen worden. In dem Ausschreiben war nur die Wahl zwischen Druckluft und Elektrizität gelassen; nachträglich wurde dem Unternehmer freigestellt, auch eine andere inzwischen etwa noch bekannt werdende Triebkraft zu benutzen, sofern dieselbe nicht mit einem Verbrennungsvorgang innerhalb der Untergrundbahn verknüpft ist.

Mit dem Bau des grossartigen Werkes wird sofort begonnen werden, und zwar in der Nähe des Parks am Rathhause, wo die interessantesten Arbeiten auszuführen sind. Der Bau soll gleichzeitig an mehreren Stellen in Angriff genommen und in spätestens drei Jahren für den Verkehr eröffnet werden. An 2 000 Arbeiter sollen an dem Riesenbau Beschäftigung finden, um die Arbeiten ohne Unterbrechung des Strassenverkehrs Tag und Nacht fortzuführen.

Dem Ausschreiben des Schnellverkehrsausschusses entsprechend, enthält das Angebot gesonderte Bedingungen für die vier Bauabschnitte, in die der Schnellverkehrsausschuss das Unternehmen zerlegt hat.

Der erste Abschnitt, der vom Rathhause bis zur 59. Strasse reicht, ist im Angebot auf 66 000 000 *M.* veranschlagt. Der zweite Abschnitt umfasst den Theil von der 59. bis zur 137. Strasse westlich und von der 103. Strasse und dem Boulevard bis zur 135. Strasse und der Lenoxavenue östlich. Für die Abschnitte 1 und 2 zusammen sind 114 400 000 *M.* gefordert. Der dritte Abschnitt umfasst auf der westlichen Linie den Theil von der 137. Strasse bis zum Fort George, auf der östlichen den Theil von der 135. Strasse bis zur Melroseavenue. Für die Abschnitte 1 bis 3 beträgt die Forderung 140 800 000 *M.* Mit dem vierten Abschnitt endlich, der den westlichen Theil im Norden vom Fort George und den östlichen nördlich von der Melroseavenue umfasst, belaufen sich die Kosten der ganzen Anlage auf 154 000 000 *M.*

Nach einem von W. Barclay Parsons, dem Oberingeniör des Schnellverkehrsausschusses aufgestellten Ueberschlag werden für den Bau des Tunnels im ganzen 65 044 t Stahl verwendet werden, wovon auf ungenietete Träger 21 729 t, auf genietete 20 147 t und auf Viadukte 23 168 t entfallen. Der Gesammterdaushub wird auf 1 300 000 cbm beziffert, wovon 592 000 cbm wieder eingebaut werden. An Felsen werden 705 625 cbm ausgehoben und 282 352 cbm abgebohrt werden. Ferner sollen 373 135 cbm Beton, 141 185 cbm Ziegelsteine und 8 876 cbm Steine verwendet werden.

(Schluss folgt.)

Nebenbahnen und Kleinbahnen.

Die „Berl. Korr." bringt unter obiger Ueberschrift Mittheilungen, welche wir nachstehend unverkürzt wiedergeben. Obgleich ein Theil der Zahlen in dem Leitaufsatz der Nr. 17 d. Ztg. über die Entwickelung des Kleinbahnwesens schon enthalten ist, bieten die Mittheilungen doch ein selbständiges Interesse, weil in ihnen die Anschauungen der preussischen Regierung über einige grundlegende Fragen des Neben- und Kleinbahnwesens besonders klar niedergelegt und begründet sind.

„Die Ausführungen des Ministers der öffentlichen Arbeiten bei der ersten Lesung der Vorlage, betreffend die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes und den Bau von Kleinbahnen, finden reiche zahlenmässige Beläge in der dem Abgeordnetenhause zugegangenen Schrift über die Entwickelung der Kleinbahnen nach dem Gesetz vom 28. Juli 1892. Aus dem in dieser Schrift niedergelegten Zahlenmaterial ergibt sich u. a., dass sich die Zahl der Kleinbahnen im Betriebsjahr 1898/99 um 33 vermehrt hat und somit auf 307 gestiegen ist. Die Zahl der selbständigen Unternehmungen ist in den drei Vorjahren um 65 % und die Länge der Bahnen seit Inkrafttreten des Gesetzes von 977,4 km auf 3 592,3 km gewachsen. Dabei verdient besonders hervorgehoben zu werden, dass die Zahl der Bahnen in den Provinzen östlich und westlich der Elbe annähernd gleich ist (150 — 157), während hinsichtlich der Längenausdehnung die Kleinbahnen der östlichen Provinzen die der westlichen erheblich übertreffen (4 211,7 km — 2 672,2 km). Die Zahl der voll im Betrieb befindlichen Bahnen hat sich gegen das Vorjahr — abgesehen von den nachträglich genehmigten Erweiterungsstrecken — um 50 erhöht, die der erst theilweise im Betriebe befindlichen oder noch in Ausführung befindlichen Bahnen um 17 vermindert.

Aus diesen Zahlen ergibt sich unwiderleglich, dass der Minister mit Recht von einer günstigen Entwickelung unseres Kleinbahnwesens unter der Wirkung des Gesetzes vom 28. Juli 1892 sprechen konnte. Dass trotz dieser erfreulichen Entwickelung eine ganze Reihe von Abänderungs- und Neuerungswünschen seitens der Abgeordneten der verschiedenen Landestheile laut wurden, kann bei den sich von Jahr zu Jahr erhöhenden

Anforderungen, die der sehr schnell steigende Verkehr an die Beförderungsmittel stellt, nicht Wunder nehmen. Soweit sich diese Wünsche auf einen weiteren Ausbau des Neben- und Kleinbahnnetzes beziehen, können sie überall da, wo es sich um die Befriedigung wirklicher Bedürfnisse handelt, auf eine thunliche Berücksichtigung von seiten der Staatsregierung rechnen. Die Auswahl unter den der Regierung unterbreiteten zahlreichen Wünschen muss aber nach wie vor, abgesehen von der gebotenen Rücksicht auf die Geldmittel, die technischen und sonstigen Arbeitskräfte von dem Gesichtspunkte aus erfolgen, dass in erster Linie der Landwirthschaft neue Absatzwege eröffnet und dass zuerst diejenigen Linien ausgebaut werden, die geeignet sind, den Anschluss von lebensfähigen Kleinbahnen hervorzurufen. Auf diejenigen Wünsche aber, die sich gegen die Grundlagen des bewährten Gesetzes vom 28. Juli 1892 richten, ist die Staatsregierung nicht in der Lage, einzugehen.

Vor allem dürfte es bezüglich der Nebenbahnen undurchführbar sein, von dem schon 1879 festgelegten Grundsatz abzugehen, dass die zunächst Betheiligten zu den Kosten — in erster Linie durch Uebernahme des Grunderwerbes — herangezogen werden; denn eine Uebernahme der Kosten seitens des Fiskus wäre ein Unrecht gegenüber denjenigen, die früher diese Opfer für die Nebenbahnen gebracht haben; Opfer, die nachträglich unmöglich den einzelnen Kreisen erstattet werden könnten. Auch würde bei der Kostenübernahme durch den Fiskus das durchschlagendste Merkmal für das wirkliche Verkehrsbedürfniss beseitigt werden. Wo die Betheiligten ausserstande waren, die Grunderwerbskosten aufzubringen, hat die Regierung sich an den Kosten betheiligt, und an diesem Brauch wird festgehalten werden; zu einer willkürlichen Behandlung der Frage aber würde es führen, wenn es der Regierung grundsätzlich in jedem Fall überlassen bliebe, ob sie Grunderwerbskosten einziehen will oder nicht. Wollte man aber die Bewilligung der Beihülfen von der Zustimmung des Landtages abhängig machen, so würde das naturgemäss eine die Bahnbauten schwer schädigende Verschleppung mit sich bringen. Was die im Abgeordnetenhause gleichfalls aufgeworfene Frage anlangt, wie es mit der einer Kleinbahn gewährten Staatsbeihülfe gehalten werden soll, wenn die Kleinbahn in eine Nebenbahn umgewandelt würde, so dürfte in solchen Fällen die Regierung wohl mit ihrer Beihülfssumme als Theilhaberin dem neuen Unternehmen beitreten. Unausführbar aber bleibt der aus dem Hause gemachte Vorschlag, in den Fällen, wo die Nebenbahn über die üblichen Zinsen hinaus eine Rente abwirft, die Grunderwerbskosten allmählich zurückzuzahlen. In diesem Modus läge eine Ungerechtigkeit gegenüber denjenigen Verbänden, die in der Vergangenheit derartige Beiträge geleistet haben; zudem wäre es schon allein hinsichtlich der Durchgangsgüter unmöglich, eine unanfechtbar genaue Berechnung der Rentabilität einer Nebenbahn aufzustellen.

Hinsichtlich der Kleinbahnen wurde von verschiedenen Rednern gewünscht, dass sie grundsätzlich normalspurig ausgebaut werden sollten, entgegen der bei Beginn der Kleinbahnperiode bei den Interessenten herrschenden Meinung, dass eine Kleinbahn nicht billig genug gebaut werden könne. Die Staatsregierung hat damals vor zu leichten, billigen Bauten vergeblich gewarnt, andererseits muss sie es aber auch für unzweckmässig erachten, bei dem Kleinbahnbau jede andere als die Normalspurweite grundsätzlich zu verwerfen. Die Frage kann nur von Fall zu Fall entschieden werden; die auf eine grössere Spurweite gerichteten Wünsche sind in den beiden letzten Jahren in grösserem Umfange erfüllt worden. Die Spurweite war, abgesehen von gemischten und abweichenden Systemen, im Jahre 1898 bei 98 Bahnen (35,8 %) 1,435 m, bei 103 Bahnen (37,6 %) 1,000 m, bei 34 Bahnen (12,4 %) 0,750 m und bei 14 Bahnen (5,1 %) 0,600 m. Für das Jahr 1899 stellen sich die Zahlen bei 111 Bahnen (36,2 %) auf 1,435 m, bei 120 Bahnen (39,1 %) auf 1,000 m, bei 38 Bahnen (12,4 %) auf 0,750 m und nur bei 12 Bahnen (3,9 %) auf 0,600 m.

Was den Wunsch anlangt, den Kleinbahnen direkte Tarife oder gar direkte Tarife mit Auflassung eines Theiles der Abfertigungsgebühr zu gewähren, so liegen weder ein rechtlicher Anspruch noch Billigkeitsgründe für seine Gewährung vor. Wo aber ein öffentliches Interesse für bestimmte Verkehrsbeziehungen vorliegt, Ermässigungen, namentlich für Massengüter, zu gewähren, werden die Staatsbahnen nach wie vor geneigt sein, mit den Kleinbahnen direkte Tarife zu vereinbaren. Eine besondere Kommission ist z. Zt. berufen, diese Fragen nochmals zu prüfen.

Bezüglich des Wunsches endlich, die Kleinbahnen am sogenannten Durchgangsverkehr zu betheiligen, muss die Regierung — abgesehen von Ausnahmefällen — bei der Ansicht beharren, dass die Kleinbahnen den ihnen nach ihrem Wesen und ihren Konzessionsbestimmungen anhaftenden lokalen Charakter verlieren und zu Nebenbahnen werden würden, wenn sie sich am Durchgangsverkehr betheiligten. An diesem Grundsatz muss im Interesse des Staatsbahnbetriebes festgehalten werden, mit dem es unvereinbar ist, zu Gunsten eines höheren Unternehmergewinnes Privater das Ablenken des Verkehres von Staatsbahnlinien zu fördern."

Nachrichten.

Deutschland.

— Das **preussische Abgeordnetenhaus** ist am 1. d. Mts. in die zweite Lesung des **Eisenbahnetats** eingetreten. Minister von Thielen konnte ein durchaus erfreuliches Bild der in allen Theilen fortschreitenden Verwaltung entwerfen und erntete lebhaften Beifall. Einen vielfachen Heiterkeitserfolg erzielte seine Widerlegung einiger von dem Abg. Saenger (freisinnige Volkspartei) gegen seine Verwaltung gerichteten Angriffe. Natürlich war es wieder vor allem die Forderung nach Tarifermässigungen im Personenverkehr, die von dem Abgeordneten erhoben und als ein vom Mittelstande empfundenes Bedürfniss bezeichnet wurde. Aber mit ihrer Begründung hatte der Abgeordnete kein Glück: er meinte u. a., die Beamten der Eisenbahnverwaltung empfänden das Bedürfniss nach Ermässigung nicht, weil sie selbst freie Fahrt hätten. Der Minister konnte erwidern, dass er selbst und seine Räthe sich ihre Fahrkarten lösen müssten, wie jeder Privatmann; nur die Beamten des ausübenden Dienstes hätten freie Fahrt. Dem Rathe des Abgeordneten, den Stückguttarif der englischen grossen Ostbahn einzuführen, konnte der Minister entgegenhalten, dass ein noch billigerer Tarif in Deutschland schon bestehe. und zwar nicht, wie der englische, beschränkt auf den Verkehr einzelner Orte (Londons), sondern im ganzen Deutschen Reiche. Der Abgeordnete hatte die Beschwerden erwähnt, die in sächsischen Blättern und im braunschweigischen Landtage gegen die preussische Eisenbahnverwaltung wegen der Leitung des Verkehrs und der Tarifgestaltung erhoben seien; der Minister konnte sich dem gegenüber auf die Erklärungen der Bundesregierungen in den Einzellandtagen über das durchaus freundschaftliche Einvernehmen mit seiner Verwaltung berufen; ja erst am selben Tage sei der Vorsitzende der braunschweigischen Handelskammer bei ihm gewesen, um ihm für Verbesserungen der dortigen Verkehrsbeziehungen zu danken. Der Ruf in sächsischen Zeitungen nach Schädigungen bezöge sich auf den mit Bayern verabredeten neuen Schnellzug Berlin-München über Probstzella, der einem allseitigen Verkehrsbedürfnisse entsprungen sei. Allerdings hätte man auf diesen Zug nicht deshalb verzichten können, weil er nicht auch den Dresdenern (die bekanntlich über Hof ausgezeichnete Verbindungen mit München haben) zu gute komme.

Wir werden das Wichtigste aus der Etatsrede des Herrn Ministers mittheilen, sobald der stenographische Bericht vorliegt.

— Nach den „Berl. Pol. Nachr." hat der Minister der öffentlichen Arbeiten in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses erklärt, dass bei den preussischen Staatsbahnen mit der **Vermehrung des Güterwagenparks Hand in Hand** gegangen ist die **Vermehrung des Ladegewichts** der Wagen. Der Bestand an Güterwagen hat betragen am 1. April 1895: 218 033 Wagen mit einer Ladefähigkeit von 2 500 000 t, am 1. April 1899: 267 397 Wagen mit einer Ladefähigkeit von 3 290 000 t, und am 1. April 1900 wird der Bestand voraussichtlich 278 000 Wagen mit einer Ladefähigkeit von 3 450 000 t betragen. Es hat sich die Ladefähigkeit, in Hunderttheilen ausgedrückt, stärker vermehrt als die Wagenzahl, während die bewegten Gütermengen sich stärker vermehrt haben als die Wagenzahl und deren Ladefähigkeit.

— In einem die dienstliche **Verwerthung der Kurzschrift** betreffenden Erlasse hat sich der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten dahin ausgesprochen, dass sich nach den einge-

gangenen Direktionsberichten die Anwendung der Kurzschrift bei verschiedenen Gelegenheiten als vortheilhaft erwiesen und insbesondere bei Sitzungen der Bezirkseisenbahnräthe sowie bei kommissarischen Verhandlungen bewährt habe. Es sei deshalb erwünscht, dass deren Erlernung auch in den damit noch rückständigen Direktionsbezirken mehr gefördert werde. In erster Reihe werde dies durch die Aufnahme der Kurzschrift in den Lehrplan der Eisenbahnschulen zu geschehen haben. Der Minister sieht davon ab, hierfür ein bestimmtes System der Kurzschrift zu bezeichnen, erachtet es aber für zweckmässig, dass die verwaltungsseitige Unterrichtsertheilung in jedem Direktionsbezirk auf ein System beschränkt wird. Bei der von den Eisenbahndirektionen zu treffenden Auswahl sollen selbstredend nur die bereits bewährten und gebräuchlichsten Systeme in Betracht kommen. Die meiste Verbreitung haben gegenwärtig die Systeme von Gabelsberger und Stolze-Schrey. Mit Rücksicht auf die Vortheile, welche sich aus dem sachgemässen Gebrauch der Kurzschrift im geschäftlichen Verkehre ergeben, empfiehlt der Minister den Eisenbahndirektionen, solche Beamte, die in dieser Beziehung zu Dienstleistungen mit Erfolg herangezogen werden, durch Remunerationen auszuzeichnen.

— In einem an die Eisenbahndirektionen gerichteten Erlasse, **betreffend die Aufbewahrung von Reisegepäck** erklärt der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten sich mit der Auffassung einverstanden, dass die Eisenbahnverwaltung zur Uebernahme der Haftung für die vorübergehende Aufbewahrung von Reisegepäck nur bei den nach § 38 der Eisenbahnverkehrsordnung auf grösseren Stationen zu errichtenden amtlichen Aufbewahrungsstellen verpflichtet ist. Auf kleineren Stationen ist es der Eisenbahnverwaltung freigestellt, ob sie auch hier den Reisenden die Niederlegung des Gepäcks ermöglichen und entweder die Aufbewahrung für eigene Gefahr und Rechnung bewirken oder den damit betrauten Bediensteten selbständig überlassen will. Es entspricht den Bedürfnissen des Verkehres, dass die Verwahrung des Reisegepäcks überall stattfindet, wo die örtlichen Verhältnisse dies irgend gestatten. Auf den kleineren Stationen werden die Geschäfte wie bisher in der Regel den Portiers, Gepäckträgern oder anderen geeigneten Bediensteten zu überlassen sein, die die Haftung für Verlust und Beschädigung übernehmen und die Aufbewahrungsgebühren beziehen.

— Die in der Tagespresse kürzlich verbreitete und aus dieser auch in unsere Zeitung (siehe Nr. 15 S. 228) übergegangene Mittheilung, dass in den nächsten Jahren eine **Unterpflasterbahn- und Hochbahnverbindung zwischen Berlin und Potsdam** von der Gesellschaft für den Bau von Hoch- und Untergrundbahnen (nicht Unterpflasterbahnen) zur Ausführung geplant werde und dass dieserhalb ein Projekt ausgearbeitet sei, entbehrt, wie wir aus sicherer Quelle erfahren, der Begründung.

— Der **schleswig-holsteinische Provinziallandtag** hat dem Kreise Apenrade für den Bau einer Kleinbahn von Apenrade nach Lügumkloster ein Darlehen in Höhe von 405 000 ℳ gewährt, jedoch nicht über den vierten Theil der bei der Bauausführung thatsächlich entstehenden Kosten. Als Restbetrag der Beihülfe der Provinz werden dem Kreise Sonderburg zu den Kosten der Kleinbahn 29 399 ℳ und dem Kreise Hadersleben als Restzahlung auf das Darlehen der Provinz für den Bau der Kleinbahn Hadersleben-Christiansfeld und von Woyens über Gramm nach Rödding 111 556 ℳ bewilligt.

— Dem soeben im Druck erschienenen **Verwaltungsbericht der württembergischen Verkehrsanstalten** für das Etatsjahr 1898 ist über das Ergebniss der einzelnen Zweige der Verkehrsanstaltenverwaltung folgendes zu entnehmen:

I. Beim Eisenbahnbetrieb haben im Etatsjahr 1898 betragen die Gesammteinnahmen 52 685 933 ℳ (gegen 49 054 799 Mark im Vorjahre), die Gesammtausgaben 33 604 231 (31 326 455) ℳ. Hiernach ergibt sich ein Reinertrag des Eisenbahnbetriebes von 19 081 702 (17 728 344) ℳ, welcher an die Staatshauptkasse abgeliefert worden ist. Im Vergleich mit der im Etat verabschiedeten Summe von 15 246 000 ℳ ist der Reinertrag der Eisenbahnen im Jahre 1898 höher um 3 835 702 ℳ. Auf 1 km Betriebslänge kommen Roheinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 9 650 (9 117) ℳ und aus dem Güterverkehr 17 697 (16 569) ℳ, ferner Betriebsausgaben 17 129 (16 105) ℳ und Reinertrag 11 461 (10 682) ℳ.

Das Anlagekapital der von Württemberg betriebenen Bahnen im durchschnittlichen Betrag von 552 755 923 ℳ hat sich verzinst zu 3,64 % gegen 3,43 % im Vorjahre. Als Stand der eigentlichen verzinslichen Eisenbahnschuld ergibt sich auf 1. April 1898 der Betrag von 427 418 364 ℳ. Der Zinsbedarf für diese Schuld im Jahre 1898 ist zu 15 791 825 ℳ berechnet. Nach der baaren Ablieferung zur Staatshauptkasse beziffert sich der Ueberschuss des Reinertrages der Eisenbahnen über den Zinsbedarf für die Eisenbahnschuld auf 3 449 150 ℳ gegenüber 1 429 432 ℳ im Vorjahre. Durch die Baarablieferung wird das noch zu verzinsende Anlagekapital zu 4,46 (4,18) % verzinst, wenn ein Beitrag aus Betriebsüberschüssen zur Tilgung der Eisenbahnschuld nicht in Rechnung genommen wird.

II. Beim Betrieb der Bodenseedampfschifffahrt haben im Jahre 1898 betragen die Gesammteinnahmen 368 854 ℳ (gegen 342 501 ℳ im Vorjahre) und die Gesammtausgaben 295 034 (293 705) ℳ. Hiernach ergibt sich ein Reinertrag von 73 820 ℳ, 60 433 ℳ mehr als der Etatssatz, 25 021 ℳ mehr als im Vorjahre. Das Anlagekapital der württembergischen Bodenseedampfschifffahrt ist berechnet zu 1 417 591 ℳ.

— Nachdem der Kohlenarbeiterausstand im Zwickauer Revier beseitigt ist, sind die seit dem 19. Februar auf den sächsischen Staatseisenbahnen eingeführten **Verkehrsbeschränkungen** am 3. d. Mts. wieder **aufgehoben** worden. Mit diesem Tage wird der Personenzugverkehr wieder unbeschränkt nach dem Fahrplane vom 1. Oktober 1899 durchgeführt.

— Um den Bewohnern des Königreichs Sachsen und der benachbarten Landestheile den **Besuch** der interessanten und sehenswerthen **Marineausstellung in Dresden** zu erleichtern, lässt die Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen seit 3. d. Mts. eine **Fahrpreisermässigung** von 50 % für Fahrkarten, welche zum Besuch dieser Ausstellung nach Dresden gelöst werden, eintreten. Diese Fahrpreisermässigung wird in der Weise gewährt, dass auf den betreffenden Stationen zu allen Zügen einfache Fahrkarten I., II. bezw. III. Klasse nach Dresden mit Rückfahrtsberechtigung ausgegeben werden, die aber natürlich im Zuge oder beim Verlassen des Bahnhofes nicht abgegeben werden dürfen. Beim Besuch der Ausstellung sind diese Fahrkarten an der Kasse vorzuzeigen, wo sie mit dem Ausstellungsstempel versehen werden. Hierdurch erlangen sie Gültigkeit für freie Rückreise am Lösungstage. Einfache Fahrkarten ohne Ausstellungsstempel haben keine Gültigkeit zur Rückfahrt.

— Den Anregungen des Allgemeinen Deutschen Bäderverbandes, welche auf **Verbesserungen im Transport Schwerkranker auf den Eisenbahnen** abzielten, haben sich die zuständigen Behörden im allgemeinen freundlich gegenübergestellt. Es ist denn auch mit dem 1. Januar d. J. eine Vorschrift der Verkehrsordnung in Kraft getreten, wonach Personen, die an Pocken, Typhus, Flecktyphus, Scharlach, Cholera oder Lepra leiden, in besonderen Wagen, solche, die an Ruhr, Masern oder Keuchhusten leiden, in abgeschlossenen Wagenabtheilen zu befördern sind. Bei Personen, die einer dieser Krankheiten verdächtig sind, kann die Beförderung von der Beibringung eines ärztlichen Zeugnisses abhängig gemacht werden, aus dem die Art ihrer Krankheit hervorgeht. Hinsichtlich weiterer Wünsche des Bäderverbandes hat das Reichseisenbahnamt sich über die einschlägigen Verhältnisse auf sämmtlichen deutschen Bahnen unterrichtet. Danach erscheint die Einstellung besonderer Salonkrankenwagen in die Züge nicht angezeigt, weil die auf den Eisenbahnen schon vorhandenen 28 Krankenwagen im Jahre 1898 nur 109 Mal benutzt worden sind. In demselben Jahre sind Personen-, Gepäck- und Güterwagen zur Beförderung von Kranken in 345 Fällen, besondere Wagenabtheilungen in 350 Fällen verlangt worden. Durch die Einstellung von Krankenwagen würde auch der allgemeine Verkehr geschädigt werden. Die Forderungen des Bäderverbandes wegen Reinigung und Desinfektion der Wagen und Bahnsteige sind bereits durch die im Februar 1897 vom Reichsamt des Innern den sämmtlichen Bundesregierungen bekanntgegebenen Gesichtspunkte erfüllt, die behufs Verhütung von Krankheitsübertragungen bei der Reinigung von Eisenbahnwagen, bei ihrem Bau und bei ihrer Ausstattung, sowie bei der Reinigung der Wartesäle und Bahnsteige zu beachten sind. Die weitere Anregung des Bäderverbandes, ob es sich nicht empfehlen möchte, das Publikum und die Aerzte von Zeit zu Zeit durch Mittheilungen der Eisenbahnverwaltungen in der Presse, durch Aushänge usw. auf die hinsichtlich der Beförderung Kranker auf den Eisenbahnen bestehenden Einrichtungen hinzuweisen, wird das Reichseisenbahnamt in Erwägung ziehen. Die Forderung nach Vermehrung des Materials zum Tragen von Kranken auf den Stationen hat sich als ungerechtfertigt erwiesen, da die schon jetzt vorhandenen Transportmittel vom Publikum nur selten, an einzelnen Stellen garnicht benutzt werden.

— **Oberregierungsräthe Orlovius und Krahmer †.** Im Laufe des Februar sind in noch rüstigem Lebensalter zwei Männer aus dem Leben geschieden, welche viele Jahre hindurch den leitenden Kreisen der deutschen Eisenbahnverwaltungen angehört und sich dort zahlreiche Freunde erworben hatten: die Oberregierungsräthe Orlovius und Krahmer. Beide waren ursprünglich bei der Direktion der Berlin-Stettiner Eisenbahn im Verwaltungsfach (Orlovius schon früher im städtischen Dienst) thätig und traten mit der Verstaatlichung der genannten Eisen-

bahn 1880 in den preussischen Staatseisenbahndienst. Orlovius wurde Abtheilungsdirigent bei der königlichen Eisenbahndirektion Bromberg, Krahmer war zunächst beim Betriebsamt Stolp thätig und wurde 1883 Direktor des Betriebsamts Stettin. Orlovius hat sich als Leiter der I. Abtheilung der Eisenbahndirektionen erst in Bromberg, später in Erfurt um die Kassen- und Personalangelegenheiten verdient gemacht. Zu solchen Aufgaben befähigten ihn seine maassvolle, streng gerechte Denkweise, seine Arbeitskraft und seine liebenswürdige Persönlichkeit in Verbindung mit den reichen Erfahrungen, die er aus seiner früheren Thätigkeit im Kommunaldienst in den Eisenbahndienst mitbrachte. Mit der Neuordnung der preussischen Staatseisenbahnverwaltung 1895 schied Orlovius aus dem aktiven Dienst aus, in dem ihm allseitige Anerkennung und Verehrung zu Theil geworden war. Krahmer wurde mit der Auflösung der Betriebsämter 1895 Mitglied und ständiger Vertreter des Präsidenten bei der Eisenbahndirektion in Danzig. In allen seinen amtlichen Stellungen hat er sich durch seine treue und gewissenhafte Geschäftsführung, durch seine menschenfreundliche Gesinnung und grosse Zuverlässigkeit ein bleibendes, ehrendes Andenken gesichert.

— **Personalnachrichten.** Versetzt sind: Der Regierungs- und Baurath Busmann, bisher in Arnsberg, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Bromberg, der Eisenbahnbauinspektor Karl Müller, bisher in Cassel, als Vorstand (auftrw.) der Werkstätteninspektion nach Arnsberg und der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Genth, bisher in Essen an der Ruhr, nach Duisburg zum Bau der Umgehungsbahn bei Duisburg.

Der Oberregierungsrath Michael Eschenbeck, Vorstand der ingeniörtechnischen Abtheilung bei der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen, wurde, unter Belassung in dieser Diensteseigenschaft, ab 1. d. Mts. zum königlichen Regierungsdirektor mit dem Range und den Rechten eines Kollegialdirektors befördert.

Oesterreich-Ungarn.

— Zufolge eines Erlasses des Eisenbahnministers vom 12. Februar d. J. wurden die am 1. August 1892 ausgegebenen Bestimmungen über die Bauart der Fahrbetriebsmittel der österreichischen Eisenbahnen mit normaler Spurweite im Einvernehmen mit dem ungarischen Handelsminister einer Umarbeitung unterzogen und dahin erweitert, dass auch Bestimmungen über die Bauart von Fahrbetriebsmitteln für Bahnen mit 760 mm Spurweite zur Aufnahme gelangten. Die neuen Vorschriften führen den Titel: **„Bestimmungen über die Vorlage der Typenpläne und die Bauart von Fahrbetriebsmitteln der österreichischen Eisenbahnen.** (Gültig für Haupt-, Neben- und Lokalbahnen bei Neubau und grösserem Umbau.)“ Sie treten mit 1. d. Mts. in Kraft; mit diesem Tage erlischt die Gültigkeit der bisherigen Bestimmungen, sowie der darauf Bezug habenden Verfügungen des Handelsministers vom 1. August 1892 und des Eisenbahnministers vom 7. Januar 1897. Alle sonstigen Anordnungen, Erlasse u. dergl., welche mit den obengenannten Bestimmungen in Widerspruch stehen, treten ebenfalls ausser Kraft. Die neuen Bestimmungen sind nur für den Neubau und grösseren Umbau von Fahrbetriebsmitteln maassgebend.

Mit Bezug auf Art. 6 der neuen Bestimmungen hat der Eisenbahnminister verfügt, dass in allen Stationen, in welchen Pulsometer oder Ejektoren in Verwendung stehen, die Rohranschlüsse, welche für Holländerverschraubungen eingerichtet sind, bis 31. Dezember d. J. mit Anschlüssen bezw. Zwischenstücken für die normale Kniestückverbindung ausgerüstet sein müssen und jene Lokomotiven, welche mit Holländerverschraubungen versehen sind, allmählich anlässlich der Reparatur der Verschraubungen, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904 für die Kniestückverbindung nach den Bestimmungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen umgestaltet werden müssen.

Der Erlass des Handelsministers vom 1. Januar 1892, betreffend die Einführung eines erweiterten Normalprofiles des lichten Raumes, bleibt unverändert in Gültigkeit.

Der ungarische Handelsminister hat die gleichen Verfügungen für die Eisenbahnen in den Ländern der ungarischen Krone getroffen.

— **Stand der Eisenbahnbauten.** Am 1. Dezember 1899 standen 230,6 km Hauptbahnen und 574,7 km Lokal- und Kleinbahnen im Bau. Durch den Baubeginn einer Theilstrecke der Eisenbahn Dolnja Glavska-Bocche di Cattaro sammt Flügelbahn von Uskoplje nach Gravosa 13,9 km, dann der Abzweigung von Czyzyny nach Mogila sammt Schleppbahnen der Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów 5,3 km, sowie der Lokalbahn Lundenburg-Landesgrenze 10,1 km und der Theilstrecke Jenbach-Fügen der Zillerthalbahn 10,0 km sind im ganzen 39,3 km Lokalbahnen zugewachsen; dagegen sind durch die Bauvollendung der Eisenbahn Stryj-Chodorów 40,7 km, dann der Hauptbahn Wöllan-Unterdrauburg 36,8 km und durch die Beendigung der Legung des zweiten Gleises in der Strecke Wels-Attnang 17,9 km, ferner durch die Eröffnung der Lokalbahn Grulich-Schildberg 16,4 km, sowie durch die Vollendung der Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz 20,3 km, dann durch die Eröffnung der Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów 17,6 km und durch die Eröffnung einer Strecke der Wiener elektrischen Strassenbahnen 0,5 km, somit 95,4 km Hauptbahnen und 54,8 km Lokalbahnen abgefallen. Es verblieben somit am Schlusse des Monates Dezember 1899 an Hauptbahnen 135,2 km und an Lokal- und Kleinbahnen 559,2 km in Bauausführung.

— **Die Eisenbahnen und die Zuckerindustrie.** Die vor kurzem abgehaltene Generalversammlung des mittelböhmischen Zuckerfabrikvereines hat folgenden das Eisenbahnwesen betreffenden Beschluss gefasst: Das Präsidium des mittelböhmischen Zuckerfabrikvereines wird ermächtigt, alle übrigen Fachvereine der diesseitigen Reichshälfte mit Beschleunigung zu ersuchen, dieselben mögen sich mit einer Denkschrift an die Regierung und die gesetzgebenden Körperschaften wenden, in der alle traurigen Folgen, welche die Zuckerindustrie bei dem stetigen Wagenmangel treffen müssten, geschildert werden. Auch sei bei allen Bahnen ein 15 % Nachlass der Fracht für Güter wie Koks, Kohle und Kalkstein zu erwirken, welche in den Monaten April bis zum 15. September in Vorrath geführt werden. In dieser Denkschrift sei eine womöglich baldige Verstaatlichung aller österreichischen Bahnen, namentlich aber der Linien der Staatseisenbahngesellschaft und der österreichischen Nordwestbahn, mit Nachdruck zu verlangen, sowie auch das weitere Ansuchen zu stellen, die Eisenbahnverwaltungen mögen geschäftsmännisch geleitet werden und eine veraltete, bürokratische Form beiseite lassen. Des weiteren möge der Verein das Eisenbahnministerium ersuchen, dasselbe solle auf die Durchführung der unumgänglich nothwendigen Investitionen bei den Eisenbahnen, insbesondere auf die nothwendige Wagenparkvermehrung dringen. Ferner sind alle Handels- und Gewerbekammern zu ersuchen, eine Eingabe an die Regierung und an die gesetzgebenden Körperschaften im Interesse des Handels, der Gewerbe und der Industrie baldmöglichst einzubringen.

— **Erweiterung des Wirkungskreises der Betriebsleitung der österreichischen Staatsbahnen in Czernowitz.** Seit vielen Jahren geht der Wunsch der maassgebenden Kreise der Bukowina dahin, dass der Dienst der Staatseisenbahnverwaltung in diesem Lande möglichst selbständig eingerichtet werde. Dieser Wunsch ist der Regierung durch vielfache Kundgebungen der öffentlichen Körperschaften des Landes und zuletzt mittelst eines erst in der letzten Tagung des Bukowinaer Landtages einstimmig gefassten Beschlusses zur Kenntniss gebracht worden. Das Eisenbahnministerium hat diese Frage einer gründlichen Untersuchung unterzogen und die nothwendigen Verhandlungen mit den betheiligten Centralstellen eingeleitet, als deren Ergebniss festzustehen scheint, dass von der Errichtung einer neuen Staatsbahndirektion in Czernowitz zwar Umgang genommen werden muss, dass aber eine namhafte Erweiterung des Wirkungskreises der in Czernowitz bestehenden Betriebsleitung in Aussicht genommen wird. Wie verlautet, dürfte diese Erweiterung, bei welcher indess das Verhältniss der Unterordnung der Betriebsleitung unter die Staatsbahndirektion Stanislau im allgemeinen aufrechterhalten wird, namentlich in der Richtung durchgeführt werden, dass der Betriebsleitung in Bezug auf das Personalwesen, die Materialbeschaffung und den kommerziellen Dienst ein erheblich weitergehender Wirkungskreis übertragen wird, als dies bisher der Fall war. In kommerzieller Beziehung soll die Betriebsleitung im Sinne eines von der Kaufmannschaft in der Bukowina besonders lebhaft empfundenen Wunsches zu einer selbständigen kommerziellen Vertretung der Staatsbahnen für die Bukowina ausgestaltet und derart derselbe Zustand, welcher bis zum Jahre 1896 bestanden hat, wieder hergestellt werden. Es wird beabsichtigt, diese kommerzielle Vertretung dem Eisenbahnministerium unmittelbar zu unterstellen und zum unmittelbaren schriftlichen Verkehre mit diesem Ministerium heranzuziehen.

— **Ausfuhrbestrebungen der österreichischen Wagenfabriken.** Die österreichischen Wagenfabriken richteten im Januar d. J. an das Handelsministerium eine Eingabe, die Regierung möge gelegentlich der Revision des österreichisch-ungarischen Zolltarifs auch gewisse Erleichterungen im Zollrestitutionsverfahren beim Bezuge von Auslandsmaterial eintreten lassen, damit die Wagenfabriken leichter Auslandslieferungen erwerben könnten. Die Pflege der Ausfuhr sei eine Lebensfrage für die Erhaltung der Wagenindustrie auf ihrer heutigen Stufe. Die sechs österreichischen Wagenfabriken sind in der Lage,

jährlich 1 200 Personenwagen und 12 000 Lastwagen zu liefern und haben in den letzten Jahren für das Inland zu liefern gehabt: 1896 600 Personenwagen, 3 429 Lastwagen, 1897 763 Personenwagen, 5060 Lastwagen, 1898 907 Personenwagen. 5 081 Lastwagen und 1899 608 Personenwagen, 5204 Lastwagen, sodass der Inlandsbedarf nicht einmal die Hälfte ihrer Leistungsfähigkeit deckte. Das Eisenbahnministerium hat mit den österreichischen Wagenfabriken für die nächsten fünf Jahre den gesammten Bedarf an Wagen für die Staatsbahnen abgeschlossen. Die Südbahn ist eben daran, ihren Lastwagenbedarf für die Jahre 1900 bis 1903 zu decken und verhandelt dieserhalb sowohl mit den österreichischen als auch mit den ungarischen Wagenfabriken; auch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat ihren heutigen Lastwagenbedarf bereits gedeckt. Die Bestellungen dieser drei Verwaltungen weisen keine wesentlich grössere Wagenanzahl auf als bisher, und da die Bestellungen der anderen Privatbahnen auch keinen grösseren Umfang annehmen werden, so dürfte die Anzahl der für das Inland für die nächsten Jahre zu liefernden Wagen die bisherigen Ziffern nicht überschreiten. Die Wagenfabriken müssen daher die Ausfuhr ausgiebig zu pflegen trachten und wenden sich daher an die Regierung, da sich die Ausfuhrgebiete fortwährend verringern und die Ausfuhrbedingungen immer schwieriger werden. Seit Einführung von unverhältnissmässig hohen Zollsätzen in Russland haben die Lieferungen dahin ganz aufgehört, auch die früheren zahlreichen Bestellungen aus Ungarn sind in den letzten Jahren ganz ausgeblieben, weil die ungarischen Eisenbahnbehörden nur Wagen ungarischer Herkunft zum Verkehre zulassen; auch die bisherigen sehr ausgiebigen Lieferungen nach den Orientstaaten sind gefährdet, da die ungarischen Wagenfabriken infolge der weit niedrigeren Fracht und unterstützt durch verschiedene Vortheile, die ihnen die Regierung sowie die Staatseisenwerke bieten, die Lieferungen nach dem Oriente in der letzten Zeit mit grossem Erfolge aufgenommen haben. Die Wagenfabriken bitten nun die Regierung um Einführung einer Anzahl von Erleichterungen im Rückerstattungsverfahren namentlich bezüglich des Identitätsnachweises. Auch bei den Frachtsätzen für den Auslandverkehr sollen grössere Begünstigungen eintreten, denn es stellen sich heute die Frachtsätze von reichsdeutschen Plätzen, in welchen sich grössere Wagenfabriken befinden, für Wagentransporte durch Oesterreich-Ungarn nach den Balkanstaaten bei Lastwagen um $2\frac{1}{2}$ bis 5 %, bei Personenwagen um 10 bis 15 % billiger als die Frachtsätze, die die österreichischen Wagenfabriken nach diesen Ländern geniessen. Das weitere Augenmerk sei auf die Regelung der Frachtkosten für den Schiffstransport nach überseeischen Staaten zu richten.

Tarifirung von Grubenholz. Die zum 15. März d. J. seitens der Staatseisenbahnverwaltung in Aussicht genommene Beschränkung der bestehenden Frachtermässigungen für die Ausfuhr von Grubenholz (Rundholz für Grubenzwecke) hat bekanntlich zu eindringlichen Vorstellungen seitens zahlreicher Interessenten Anlass geboten. Seitens der Beschwerdeführer wird die Ansicht vertreten, dass es zur Erreichung des angestrebten Zweckes (Hintanhaltung der Ausnutzung der Frachtermässigung für Grubenholz bei Verfrachtung von Holz, welches für andere Zwecke bestimmt ist) richtiger sei, statt der Länge der im Frachtsatze zu begünstigenden Hölzer deren Stärke zu beschränken, und zwar auf 30 cm am stärkeren Ende. Dieser Vorschlag bildet jetzt den Gegenstand eingehender Erwägungen im Schoosse der betheiligten Ministerien und soll auch bei der für den 5. März d. J. anberaumten ersten Sitzung des vom Staatseisenbahnrathe zur Erörterung der Ausfuhrtariffragen eingesetzten Sonderausschusses behandelt werden. Die endgiltige Schlussfassung des Eisenbahnministeriums wird sonach jedenfalls noch vor dem in Aussicht genommenen Einführungstermine für die in Rede stehende Maassnahme, welche bis dahin noch nicht als endgiltig feststehend angesehen werden kann, erfolgen. —

Unter anderem hat auch die österreichische Centralstelle zur Wahrung der Interessen der Land- und Forstwirthschaft an die fachverwandten Körperschaften eine dem Ackerbau-, dem Handels- und dem Eisenbahnministerium überreichte Eingabe gegen die für den 15. März d. J. bevorstehende Aufhebung des Grubenholztarifes zur Unterstützung versendet. Die Eingabe betont, dass mit dieser Tarifänderung dem heimischen Waldbesitz durch den erschwerten Absatz nach Deutschland eine empfindliche Schädigung zugefügt würde. Die Ausfuhr von weichem Rundholz nach Deutschland ist ausserordentlich bedeutend. Sie betrug, wie in der Eingabe mitgetheilt wird, dem Werthe nach: 1894 25 300 000 Kr., 1895 29 100 000 Kr., 1896 33 500 000 Kr., 1897 43 300 000 Kr., 1898 56 400 000 Kr.

— **Fahrparkvermehrung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Der Verwaltungsrath dieser Bahn hat in der letzten Zeit die Beschaffung von 260 gedeckten Güterwagen, 640 Kohlen- und Kokswagen, 24 Güterzuglokomotiven und 3 Schnellzuglokomotiven beschlossen und diese Lieferungen an inländische Fabriken vergeben. Die Anschaffung der Fahrbetriebsmittel erfordert rund 5 500 000 Kr. Im Jahre 1899 wurden zu gleichen Zwecken 10 000 000 Kr. verausgabt, und erfährt der Fahrpark in diesen beiden Jahren eine Vermehrung um 54 Lokomotiven (10 Personen- und 44 Lastzuglokomotiven), 88 Personenwagen, 950 gedeckte Güterwagen und 1 378 offene Güterwagen (Kohlen-, Plattform- und Bordwandwagen).

— **Entscheidung des österreichischen Verwaltungsgerichtshofes** über die Beschwerde wegen der **Linienfeststellung der Ueberetscherbahn.** Der Verwaltungsgerichtshof hat mit Beschluss vom 13. November 1899 die Beschwerde der Bozen-Meraner Bahn gegen die Erledigung des Eisenbahnministeriums vom 5. September 1899, betreffend die Linienfeststellung über ein Projekt der Ueberetscher Bahn nach den §§ 2 und 5 des Gesetzes über den Verwaltungsgerichtshof ohne weiteres Verfahren zurückgewiesen.

— Der Verein der Montanindustriellen hat an das österreichische Handelsministerium eine **Beschwerde über die Ausschliessung österreichischer Bewerber bei Lieferungen nach Ungarn** gerichtet. In der Eingabe wird insbesondere auf einen Fall hingewiesen, welcher sich bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn zugetragen hat. Diese Verwaltung forderte österreichische Schienenwerke zur Einreichung von Angeboten für den Bedarf der österreichischen Strecke ihrer Linien auf, wurde aber von den betreffenden österreichischen Schienenwerken gebeten, dieselben auch zum Wettbewerb hinsichtlich des Bedarfes der ungarischen Strecke heranzuziehen. Dieses Ersuchen der österreichischen Werke blieb vorerst unbeantwortet, bis schliesslich seitens der Direktion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn unter dem 12. Februar 1900 schriftlich erklärt wurde, „dass sie bis jetzt die Schienen und das Kleinmaterial der ungarischen Strecke immer bei ungarischen Fabriken, hingegen den Bedarf der österreichischen Strecken an Schienen und Kleinmaterial immer bei österreichischen Fabriken beschafft habe." Sie fühle sich auch diesmal nicht veranlasst, von diesem Grundsatz abzugehen." Diesem Vorgehen wird in der Eingabe das Vorkommniss entgegengehalten, dass eine österreichische Eisenbahnverwaltung, zudem ein Unternehmen, welches eine staatliche Garantie geniesst, ihren Schienen- und Kleinmaterialbedarf in Ungarn gedeckt hat. Während also ein rein österreichisches, eine staatliche Garantie geniessendes Eisenbahnunternehmen seinen Schienen- und Kleinmaterialbedarf in Ungarn beschaffe, erkläre ein ungarisches Unternehmen, welches den Hauptverkehr auf der österreichischen Strecke aufweist, österreichische Werke nicht einmal zum Wettbewerb hinsichtlich eines Bedarfes in Ungarn zuzulassen.

— Die ungarische Regierung hat nach eingehend durchgeführten praktischen Versuchen besondere **Vorschriften für die Verladung von Hornvieh** erlassen, durch welche die Anzahl der in einem Wagen zu verladenden Thiere nach Maassgabe ihrer Grösse und ihres Nährzustandes geregelt wird. Es sind drei Körpergrössen: gross, mittel und klein angenommen, und der Nährzustand wird als „mager bezw. bei Fleisch", „halb gemästet" und „ganz gemästet" bestimmt.

Zustand des Hornviehes	Körpergrösse des Hornviehes — für ein Stück zu berechnende Bodenfläche in Quadratmetern			Es können beispielsweise in einem Wagen von 15 qm Bodenfläche verladen werden — Stück		
	klein	mittel	gross	klein	mittel	gross
mager bezw. bei Fleisch	1,2	1,4	1,5	13	11	10
halb gemästet	1,4	1,5	1,6	11	10	9 – 10
ganz gemästet	1,6	1,8	1,9	9—10	8 – 9	8

Die Beurtheilung, in welche Klasse die zur Verladung gelangenden Thiere einzureihen sind, liegt den zur Viehbeschau bestellten Thierärzten ob, während die Eisenbahnbediensteten verhalten sind, auf Grund der Bodenfläche des Wagens die Anzahl der in den betreffenden Wagen zu verladenden Thiere zu bestimmen. Bei dieser Berechnung muss auf die Körperlänge der Thiere Rücksicht genommen werden und es ist, wenn die Körperlänge der zu verladenden Thiere eine grössere wäre als die Breite des Wagens, die in der vorstehenden Tabelle bestimmte Anzahl der Thiere für den Wagen um ein Stück zu vermindern.

— Der Gesetzentwurf über die Ergänzung des Gesetzartikels IV von 1893 durch Bestimmungen über die **Kommunalsteuern der ungarischen Staatsbahnbeamten** (vgl. Nr. 16 S. 246

d. Ztg.) soll im ungarischen Abgeordnetenhause schon demnächst auf die Tagesordnung gestellt werden. Der Handelsminister wird im Laufe einer der nächsten Sitzungen dem Hause den Antrag stellen, gleich nach der Verhandlung über das Budget des Handelsministeriums den oben erwähnten Gesetzentwurf und die mit diesem in Verbindung stehenden Petitionen in Verhandlung zu ziehen.

— Dieser Tage fand in Budapest eine zahlreich besuchte öffentliche Versammlung in Angelegenheit der **Verlegung des Budapester Westbahnhofes** statt. Es wurde folgender Beschluss gefasst:

Mit Rücksicht darauf, dass Gewerbe und Handel der Hauptstadt derzeit eine schwere Krise durchmachen, dass diese Krise nur durch die Einleitung grosser öffentlicher Bauten behoben werden kann; mit Rücksicht endlich darauf, dass die Centralisirung des hauptstädtischen Eisenbahn-Personen- und Frachtenverkehres sowie namentlich die Entfernung des Westbahnhofes im Interesse des Verkehres, der natürlichen Entwickelung und des Sanitätswesens der Hauptstadt unbedingt nothwendig ist, spricht die Versammlung den Wunsch aus, die Regierung möge vereint mit dem Reichstag und mit dem Munizipium der Hauptstadt dahin wirken, dass die Errichtung eines centralen Personen- sowie eines ebensolchen Frachtenbahnhofes und im Zusammenhange damit die Entfernung des Westbahnhofes möglichst rasch in Angriff genommen werde.

— **Wilhelm von Flattich** †. Am 24. Februar d. J. ist in Döbling der vormalige Baudirektor der Südbahn, Architekt Wilhelm von Flattich, im 74. Lebensjahre gestorben. Er war zu Stuttgart am 2. Oktober 1826 geboren und Schüler der Stuttgarter polytechnischen Schule. In den 60er Jahren wurde er nach Wien berufen und war bis 1880 als Direktor für Hochbau bei der Südbahn thätig. Nach seinen Plänen und unter seiner Leitung wurde unter anderem in den Jahren 1871 und 1872 der neue Wiener Südbahnhof gebaut. Auch die Bahnhöfe in Graz, Marburg, Triest und Kufstein sind sein Werk. Er hat sich ferner vielfach mit dem Bau von Villen und mit der Herstellung von Arbeiterwohnungen befasst und die Anlagen dieser Art in Marburg und Meidling ausgeführt. Zu Beginn der 90er Jahre hat Flattich die Projekte der Bahnhöfe und Stationen der serbischen Staatsbahnen für die serbische Baugesellschaft und — mit dem Ingeniör Ritter von Gunesch — ein Stadtbahnprojekt für Wien ausgearbeitet und veröffentlicht. Auch schriftstellerisch war Flattich in seinem Fache hervorragend thätig. Er erfasste seine Aufgabe nicht lediglich als Praktiker, sondern löste sie als echter Künstler. Seine nahe freundschaftliche Beziehung zu Theophil Hansen bekräftigte ihn in der Ueberzeugung, dass auch das Bedürfniss die Sprache der Kunst reden könne und jene baulichen Aufgaben, die sonst zumeist vom nüchternen Standpunkte des Nützlichkeitsbaues ausgeführt zu werden pflegen, nicht minder eine Lösung in höherem architektonischen Sinne zulassen. Insbesondere der von ihm erbaute Südbahnhof in Wien erhebt sich weit über die Durchschnittsleistungen dieser Baugattung und bildet ein monumentales Bauwerk von bleibendem künstlerischen Werth.

Vereinsausland.

— Nach dem belgischen „**Moniteur des chemins de fer**" hat die französische Nordbahn der belgischen Staatsbahnverwaltung einen Vorschlag zur weiteren **Abkürzung der Fahrtdauer zwischen Brüssel und Paris** gemacht. Die Strecke von 309,6 km Länge soll danach in weniger als 3 Stunden mit einem einzigen Aufenthalt an der Grenze, nöthigenfalls auch ohne jeden Aufenthalt zurückgelegt werden, während die jetzigen schnellsten Züge immerhin $4^3/_4$–5 Stunden brauchen. Die Nordbahn will die Züge durch ihre neuen Lokomotiven ersten Ranges befördern. Nur über die Frage der Vergütung für diese Leistungen ist bisher eine Einigung nicht erzielt.

— **Metropolitanbahn in London.** Die seit Längerem geplante Umwandelung dieser Bahn für elektrischen Betrieb scheint nunmehr ihrer Verwirklichung entgegenzugehen. Nach den „Railway News" werden seit einiger Zeit täglich Versuchsfahrten mit einem elektrisch betriebenen Zuge vorgenommen, die bisher von Erfolg begleitet waren. Die Versuche bezwecken hauptsächlich festzustellen, ob der elektrische Betrieb geeignet ist, sowohl die Fahrgeschwindigkeit zu erhöhen, als auch die Betriebskosten gegenüber dem Dampfbetrieb soweit herabzumindern, dass dadurch eine Verzinsung des für die Umwandelung neu aufzuwendenden Kapitals gewährleistet wird. Ueber diese Punkte sollen die Versuche noch einige Zeit fortgesetzt werden.

Die Versuchsstrecke liegt zwischen Earls Court und High-Street, Kensington; sie ist rund 1600 m lang und wurde für die Versuche als besonders geeignet befunden, weil sie nur sehr wenig Verkehr hat und dabei in der Richtung von der High-Street nach Earls Court die grösste auf der ganzen Bahnlinie vorkommende Steigung besitzt.

Die elektrische Stromzuführung geschieht durch eine dicht neben dem Gleise angeordnete dritte Schiene; die Rückleitung des Stromes erfolgt im Gegensatz zu anderen elektrischen Bahnen nicht durch die Laufschienen, sondern ebenfalls durch eine besondere Schiene. Auf jeder Seite des Gleises liegt eine Leitungsschiene. Besondere Rückleitung wurde gewählt, weil die Strecke auch für Dampfzüge frei bleiben muss.

An Weichen und Schienenkreuzungen sind die Leitungsschienen unterbrochen; der Strom wird durch unterirdisch verlegte Kupferkabel über die Lücke geführt. Die längste derartige Unterbrechung hat 12 m Länge. Die Unterbrechungen kürzer zu machen, wie es wünschenswerth gewesen wäre, zeigte sich als unausführbar, da viele Züge der Distriktbahn, die die Probestrecke mitbenutzt, eine Einrichtung besitzen, durch die im Wagen der Name der nächsten Station angezeigt wird, der sich der Zug nähert. Diese Einrichtung wird durch einen unterhalb des Wagens angeordneten Hebel bethätigt, der in eine in der Mitte des Gleises angebrachte Nase eingreift. Hätte man nun, wie ursprünglich beabsichtigt war, an Gleisanschlussstellen die Leitungsschiene in die Mitte des Gleises legen wollen, um so die Schienenunterbrechung abzukürzen, so hätte die Stromzuführungsschiene den Stationsanzeigeapparat in Thätigkeit gesetzt. Aus diesem Grunde hat man sich entschlossen, nicht nur am Motorwagen selbst, sondern am ganzen Zuge entlang Stromabnehmer anzubringen, die durch eine Leitung verbunden dem Motorwagen auch Strom zuführen, wenn er sich auf einer Unterbrechung befindet.

Der Strom hat 500 V Spannung und wird durch Belliss-Siemens'sche Stromerzeuger hergestellt. Die Kraftstation liegt an der Warwick Road Junction ausserhalb der Station Earls Court an deren südwestlicher Seite. Diese Station genügt nur für den Versuchsbetrieb; wenn der Betrieb auf dem ganzen inneren Ringe aufgenommen wird, soll an der südlichen Ringhälfte, und zwar beim Chelsea Creek an der Themse eine neue Station errichtet werden, für welche die Baugenehmigung bereits nachgesucht ist. In dieser sollen hochgespannte Ströme erzeugt und an geeigneten Streckenpunkten auf die Verbrauchsspannung von 500 V umgeformt werden. Später wird es mit Rücksicht auf wirthschaftliche Betriebsführung wahrscheinlich nöthig werden, noch eine zweite Kraftstation an der nördlichen Ringhälfte zu bauen, die den nördlichen Theil der Linie mit Strom versorgt.

Der zu den Versuchsfahrten benutzte Zug zeigt gegenüber den bei den Londoner Stadtbahnen bis jetzt in Benutzung befindlichen Betriebsmitteln erhebliche Verbesserungen. Die Versuchswagen ruhen auf Drehgestellen und sind 75 mm breiter als die bisherigen Wagen. Die Ein- und Ausgänge befinden sich nicht, wie bei allen anderen elektrischen Bahnen Londons, an beiden Enden des Wagens, sondern sind wie bei der Berliner Stadtbahn an den Längsseiten angeordnet. Nur die Motorwagen, welche infolge grösserer Radabmessungen eine Höherlegung des Fussbodens erfordern, sind nach Art der Durchgangswagen gebaut. Die Sitze sind mit Ausnahme derjenigen in den Raucherabtheilungen der III. Wagenklasse gepolstert. Die Wagen sind in ausgiebigster Weise elektrisch beleuchtet; man ist von der alten Art ausschliesslicher Deckenbeleuchtung abgegangen, indem man theilweise Wandarme anbrachte. Der erste und letzte Wagen des Zuges sind Motorwagen. Sie sind von der Firma Siemens gebaut und haben ausser dem für die Fahrgäste bestimmten Raum noch Abtheile für Führer und Schaffner. Das Gewicht eines vollbesetzten Zuges beträgt ungefähr 200 t, wovon mehr als die Hälfte auf die beiden Motorwagen entfällt, deren jeder ein Gewicht von rund 50 t hat. Für den Ringbetrieb wird nur ein Motorwagen erforderlich sein; dadurch wird es möglich, mit geringerem Zuggewicht eine grössere Anzahl Personen zu befördern.

Die Londoner dürfen sich nicht schmeicheln, dass die Einführung des elektrischen Betriebes einen vollständigen und sofortigen Wechsel in den Betriebsmitteln der Untergrundbahnen bedeutet, so wünschenswerth dies auch scheinen mag. Zunächst dürfte man sich darauf beschränken, elektrische Maschinen statt der bisherigen Dampflokomotiven vor die Züge zu spannen. In der Thatsache aber, dass ein Anfang gemacht worden ist und die Aussicht, dass es doch bald möglich sein wird, auf der Ringbahn mit Elektrizität zu fahren, sehen die „Railway News" einen Trost für die, welche noch an die Verheissungen des Sir Edward Watkin zurückdenken, der den erwartungsvollen Aktionären der Metropolitanbahn so häufig das Bild elektrischer Betriebsweise ausmalte, ohne dass es je gelungen wäre, eine elektrische Lokomotive in Betrieb zu bringen.

— Aufhebung der Abonnements- und Rückfahrkarten im Vorortverkehr der russischen Bahnen. Es ist ja genügend bekannt, dass in Russland die Personenfahrpreise auf weite Strecken ganz ausserordentlich niedrig sind. Nicht in derselben glücklichen Lage befinden sich die Reisenden auf Strecken bis zu 190 Werst; für diese kürzeren Reisen hat eine Ermässigung des Tarifes nicht stattgefunden, jedoch bestand die Absicht, auch für Reisen innerhalb dieser Grenzen den Tarif einheitlich umzugestalten, so dass auch hier das Reisen billiger werden sollte. Diese Arbeiten scheinen nicht zum Abschluss gebracht worden zu sein, wenigstens wussten einzelne Residenzblätter mitzutheilen, dass einstweilen die Umarbeitung dieser Tarife auf Hindernisse gestossen sei und z. Zt. die Vorarbeiten noch weiter fortgesetzt werden sollen.

Wenn damit auch z. Zt. der geplante Abschluss der Umgestaltung des gesammten Personentarifes hinausgeschoben worden ist, so darf doch immerhin mit einiger Bestimmtheit darauf gerechnet werden, dass es sich nicht um ein gänzliches Fallenlassen der Absichten handelt.

Um nun die verhältnissmässig hohen Sätze für kurze Strecken, namentlich im Vorortverkehr und im Verkehr mit den Seebädern in der Nähe der Städte, mit den Villen usw. herabzusetzen, wurden s. Zt. bei Einführung des neuen Personentarifs Abonnements-, Rückfahr-, Jahres-, Sommer- und Monatskarten aufgelegt. Vor einiger Zeit hat jedoch das Ministerium der Verkehrsanstalten eine Kommission beauftragt, die Frage zu prüfen, ob auch fernerhin noch Abonnements- und Rückfahrkarten für die Vorortzüge der Staatsbahnen ausgegeben werden sollen, da mit den Abonnementskarten Missbrauch durch Verkauf an dritte Personen getrieben worden ist. Wie die „Now. Wr." mittheilt, hat die Kommission, welche sich mit dieser Frage beschäftigt, beschlossen, alle Rückfahr- und Abonnementskarten mit Beginn der Sommerzeit aus dem Verkehr zu ziehen und es den Eisenbahnverwaltungen anheimzustellen, Fahrkarten dieser Art nur da zu verabfolgen, wo bei sehr grossem Verkehr der Verkauf von Einzelfahrkarten für jede Fahrt Schwierigkeiten bietet. Da jedoch durch den Fortfall der Abonnements- und Rückfahrkarten die Fahrten auf kürzeren Strecken erheblich vertheuert werden würden, so beschloss die Kommission, den Preis für die einmalige Fahrt zu ermässigen und die Fahrkarten III. Klasse nicht mit 1 Kop. (= 2,16 ₰) für die Werst (= 1067 m), sondern mit 0,9 Kop. (= 1,94 ₰) zu berechnen. Wie verlautet, wollen sich dieser Reform auch die Privatbahnen anschliessen. Mehrere Privatbahnverwaltungen sollen sich bereits an das Finanzministerium mit dem Gesuch gewandt haben, dass ihnen auch die Aufhebung der Abonnementsfahrkarten gestattet werde.

Durch diese Ermässigung wird allerdings die tarifmässige Zahlung für Einzelfahrten derjenigen für Abonnementskarten gleichgestellt, aber, so wird aus der Mitte des reisenden Publikums ausgeführt, der Nachtheil, der den Bewohnern der Vororte durch Aufhebung der Abonnementskarten erwächst, ist wohl ein viel grösserer, als es beim Vergleich der Preise erscheint. Die Unmöglichkeit, vor den Kassen III. Klasse zu stehen und auf die Reihenfolge zu warten, wird viele, die sonst III. Klasse gefahren sind, und ihrer waren nicht wenige, zwingen, sich später Fahrkarten II. Klasse zu kaufen. Vermuthlich wird es aber nicht gar zu lange dauern, und es herrscht auch an den Kassen II. Klasse vor Abfahrt der am meisten benutzten Züge dasselbe Gedränge, das jetzt an den Kassen III. Klasse stattfindet; denn die Zahl derer, die den Versuch machen werden, auf solche Weise schneller zu einer Fahrkarte zu kommen, wird aller Wahrscheinlichkeit sehr rasch wachsen. Sich mit Monats- bezw. Sommerkarten zu versorgen, kann aber nicht einem jeden passen, da nicht jeder Beruf es ermöglicht, täglich die Bahn in Anspruch zu nehmen und auch Fälle, in denen das tägliche Fahren für längere Zeit eingestellt wird, eintreten können, wo dann das für eine Monatsfahrkarte gezahlte Geld verloren ist.

Obgleich der Zeitpunkt der Aufhebung der Gültigkeit für die Abonnements- und Rückfahrkarten noch lange nicht eintritt, so findet man schon gegenwärtig Bedenken und Klagen ausführlich dargelegt. Gleichzeitig schliessen sich hieran Vorschläge, um auf anderem Wege zum gleichen Ziele zu gelangen. Hierbei spielt namentlich die Bahnsteigsperre eine grosse Rolle. Ganz betrübt meint das „Rigaer Börsenblatt": Stete Klagen über Platzmangel in den Zügen sind in unseren Tagesblättern verlautbart worden, jetzt werden sich diesen Klagen auch noch solche über die Unmöglichkeit, an die Eisenbahnkassen zu gelangen, und den dadurch hervorgerufenen Zeitverlust, der namentlich von unseren Handeltreibenden nicht unterschätzt wird, anreihen.

— Bahnprojekte der Moskau-Windau-Rybinsk-Eisenbahngesellschaft. Erst in der Nr. 15 S. 231 d. Ztg. haben wir über die Pläne berichtet, die die Moskau-Windau-Rybinsk-Eisenbahngesellschaft verfolgt, um den zum grössten Theile von ihr erbauten Hafen von Windau unmittelbar zu erreichen. Wir konnten jedoch nur von zwei Plänen, die in Aussicht genommen, aber beide nicht frei von wichtigen Einwendungen waren, Mittheilung machen. Inzwischen ist, wie wir St. Petersburger Zeitungen entnehmen, die Frage im Ministerium der Verkehrsanstalten entschieden worden und, wie es scheint, in einem für die Eisenbahngesellschaft sehr günstigen Sinne. Es ist der Moskau-Windau-Rybinsk-Eisenbahngesellschaft nämlich angeblich gestattet worden, von Kreuzburg über Mitau nach Tuckum (160 Werst = 171 km) eine eigene Bahn zu bauen. Das ist allerdings das durchgreifendste Mittel, um vollkommen selbständig eine Verbindung zwischen Moskau und dem Hafen von Windau zu schaffen; denn so werden nur Eisenbahnlinien derselben Gesellschaft berührt. In Zukunft werden danach von Windau nach Moskau zwei Wege auf der Moskau-Windau-Rybinsk-Eisenbahn führen, und zwar a) Windau-Tuckum-Riga-Kreuzburg-Moskau und b) Windau-Tuckum-Mitau-Kreuzburg-Moskau, wobei die Theilstrecke Tuckum-Kreuzburg auf dem Wege zu a) 182 Werst = 194 km, zu b) 160 Werst = 171 km lang sein wird.

Der Moskau-Windau-Rybinsk-Eisenbahngesellschaft, der schon früher die Konzession zum Bau der Bahn St. Petersburg-Witebsk-Shlobin (von wo sie nach Kiew fortgeführt werden soll) im Prinzip ertheilt worden ist, ist nunmehr auch, nachdem sie die Zarskoje-Sselobahn angekauft hat und normalspurig umbauen wird (siehe Nr. 8 S. 119 d. Ztg.), gestattet worden, den Bau der Theilstrecken Zarskoje-Sselo-Dno (Station der Bologoje-Pskowbahn, 209 Werst = 223 km) und Ssokolniki (Station der Linie Moskau-Kreuzburg)-Witebsk (Station der Riga-Orel-Eisenbahn, 137 Werst = 146 km) in Angriff zu nehmen.

— Verstaatlichung der Moskau-Jaroslaw-Archangelbahn. Bald nach dem Zusammenbruch der weit verzweigten Unternehmungen des Moskauer Millionärs Mamontow, der auch Präsident des Verwaltungsrathes der Moskau-Jaroslaw-Archangel-Eisenbahngesellschaft gewesen war, wurde das Gerücht verbreitet, der Staat werde die Bahn sofort übernehmen und die Aktionäre entsprechend entschädigen. Diesem Gerüchte wurde jedoch sehr bald von maassgebender Stelle energisch entgegengetreten, angeblich um die Interessenten vor unbegründeten Hoffnungen zu warnen.

Gegenwärtig theilt ganz unerwarteter Weise die deutsche „St. Petersburger Zeitung" mit, dass am 10./22. und 11./23. Februar in Moskau eine Generalversammlung der Aktionäre stattfinden werde, auf welcher die Frage von der Verstaatlichung der Eisenbahn vor Eintritt des statutenmässig festgesetzten Termins berathen werden soll. Seitens des Finanzministeriums sind die folgenden Bedingungen aufgestellt worden: 1. Die Moskau-Jaroslaw-Archangelbahn geht am 1. April 1900 mit allem beweglichen und unbeweglichen Eigenthum, mit allen Baarmitteln und Kapitalien jeglicher Art in den Besitz des Staates über. 2. Für jede nicht abgenommene Aktie im Nennwerthe von 150 R. nebst Zins- und Dividendenschein für 1899 und folgende zahlt die Regierung nicht später als bis zum 1. Mai 1900 525 R. für ein Stück. Für jede abgenommene Aktie werden 375 R. gezahlt. Hinzugeschlagen werden noch 5 % Zinsen vom 1. Januar 1900 gerechnet bis zum Tage der Auszahlung. 3. Nach Allerhöchster Bestätigung dieser Bedingungen zahlt die Staatskasse 230000 R. zum Besten der Gründer, Direktoren und Beamten der Bahn aus. Diese Summe wird von der Generalversammlung auf die genannten Personen vertheilt. 4. Die Bahn geht mit allem Zubehör in den Besitz des Fiskus über, frei von allen Nachrechnungen, die an die bisherige Verwaltung gestellt werden können.

Hiernach hat sich das Finanzministerium doch nicht dem entziehen können, zur Gesundung der wirthschaftlichen Verhältnisse der Eisenbahngesellschaft die Bahnen derselben zu übernehmen. Dass die Generalversammlung die Bedingungen des Finanzministers annehmen wird, darf ausser allem Zweifel sein. Wenn nun also die Generalversammlung zustimmt, so gehen 1417 Werst (= 1512 km) Eisenbahnen in den Besitz des Staates über und damit befinden sich dann sämmtliche im Norden Russlands vorhandenen Eisenbahnen im Staatsbetriebe.

Das ganze Unternehmen der Moskau-Jaroslaw-Archangel-Eisenbahngesellschaft umfasst die folgenden Bahnen, die in der nachbezeichneten Reihenfolge für den Betrieb eröffnet worden sind:

a) Moskau-Jaroslaw-Kostroma, eröffnet im August 1862 . . . . 413 Werst
b) Schuisko-Iwanowo, eröffnet im September 1868 . 209 „
c) Jaroslaw-Wologda, eröffnet im Januar 1872 (schmalspurig) . . . . 201 „
d) Wologda-Archangel, eröffnet im Oktober 1898 (schmalspurig) . . . . 594 „

Das Ende dieser Gesellschaft, die zu den in Russland zur Zeit vorhandenen sieben grossen Eisenbahngesellschaften gehörte, ist jäh hereingebrochen und hat ausserdem den Schleier über Verhältnisse gelüftet, die nicht schön sind und die jeden-

falls die Stellung derjenigen Partei, die mit grossem Nachdrucke für eine Verstaatlichung sämmtlicher Bahnen eintritt, nicht unwesentlich stärken.

Inzwischen hat die Generalversammlung stattgefunden und die Ankaufsbedingungen der Regierung angenommen. Doch wurde gleichzeitig beschlossen, bei dem Finanzminister dahin vorstellig zu werden, dass auf jede nicht amortisirte Aktie ausser den 525 R. noch fernere 25 R. auf die Kupons für 1899 zugezahlt werden möchten, und auf jede amortisirte Aktie ausser dem Ankaufspreis von 375 R. noch 17,5 R. auf eben dieselben Kupons, und endlich, dass die Abfindungssumme an die Direktoren, Gründer und Angestellte der Bahn auf 580 000 R. normirt werden möchte.

— Die österreichische „Politische Korrespondenz" meldet aus Konstantinopel, die Pforte finde die **russische** Forderung betreffend die **Eisenbahnen in den türkischen Grenzvilajets** zu weitgehend; deshalb sei noch keine Verständigung erzielt worden. Die anders lautenden Nachrichten seien vollständig verfrüht. Auch russischerseits werde erklärt, dass die Vorstudien für die beabsichtigten Schienenwege überhaupt noch nicht so weit gediehen seien, um heute ein bestimmtes Programm vorzuschlagen. Von keinem einzigen der anderen Botschafter in Konstantinopel sei in die Angelegenheit eingegriffen worden; die Pforte habe auch den anderen Mächten bisher keinen Anlass gegeben, sich mit der Angelegenheit zu befassen. Insbesondere sei das Gerücht, der deutsche Botschafter Freiherr von Marschall habe dem Sultan gegenüber die russische Forderung zur Sprache gebracht, durchaus unbegründet.

— Wie die „Berl. N. N." melden, ist im Anschluss an die Bagdadbahnkonzession der Gruppe der Deutschen Bank auch die Linie **Bagdad-Hanekim an der persischen Grenze** übertragen worden. Diese Linie würde gegebenen Falls von den etwa 130 000 persischen Pilgern benutzt werden, welche jährlich nach Kerbela gehen. Damit ist die Besorgniss, dass diese Anschlussbahn etwa in das russische Einflussgebiet fallen würde, beseitigt.

— **Die Fortschritte Japans in Korea** skizzirt der „Russische Invalide" in folgenden Bemerkungen: „Gegenwärtig ist die Bevölkerung Koreas sehr lebhaft für die Eisenbahn zwischen Söul und dem für den ausländischen Handel geöffneten Hafen Chemulpo interessirt. Der Bau dieser Bahn wurde vor vier Jahren von der amerikanischen Firma Morssa begonnen, aber weil es mit den Arbeiten langsam vorwärts ging und auch noch Mangel an Kapitalien sich einstellte, wurde der weitere Bau der Bahn Japanern übergeben. Zur Uebergabe des Bahnbaues gerade an die Japaner führte der Umstand, dass dieses Volk sich sehr für die inneren Angelegenheiten Koreas interessirt. Dieses Land halten sie für ein natürlich und gesetzlich ihnen zustehendes Feld aller ihrer ökonomischen Unternehmungen so lange, als die Unantastbarkeit der Halbinsel aufrechterhalten bleibt. Die Eisenbahn ist bis jetzt nur bis zum Flusse Han fertig gebaut, welcher die Linie in einer Entfernung von 5 Werst von der Hauptstadt durchschneidet. Der Fluss ist jedoch eines der grössten Hindernisse für den ganzen Bahnbau, weil er jedes Jahr aus seinen Ufern tritt und die Umgebung weit und breit überschwemmt. Der Fluss misst gewöhnlich 200 Faden in der Breite, aber bei Ueberschwemmungen erreicht seine Breite oft 5 Meilen. Stellenweise steigt das Wasser um 20—25 Fuss. Ueber den Fluss wird eine feste Brücke gebaut, die auf 1 000 000 D. zu stehen kommt. Man hofft, schon nach einigen Monaten Söul mit der übrigen Linie der Bahn zu verbinden. Es scheint sicher zu sein, dass die Eisenbahn sich finanziell bewähren wird, da zwischen Chemulpo und Söul ein stetiger starker Passagier- und Handelsverkehr stattfindet.

— Aus Dar-es-Salaam, 22. Januar, wird den „Berliner N. Nachr." geschrieben: „Seit unsere Kolonien im Zeichen der Eisenbahnen stehen, sind auch für **Deutsch-Ostafrika**, unsere grösste und reichste Kolonie, die verschiedensten **Eisenbahnprojekte** erörtert worden. In der Hauptsache waren es folgende: Für den Norden die Küstenbahn Dar-es-Salaam-Bagamoyo und die Usambarabahn; für den Süden das von Schele'sche Projekt von Dar-es-Salaam über die Uluguruberge nach dem Nyassasee, ferner das Projekt Kilwa-Nyassasee. Die Idee einer Küstenbahn Dar-es-Salaam-Bagamoyo liess man bald wieder fallen, da Bagamoyo durch die Küstendampfer genügend mit dem Mittelpunkt Dar-es-Salaam verbunden ist und weil man einsah, dass es richtiger sei, mit jeder Eisenbahnschiene das Innere zu erschliessen, als sie an den Strand zu legen. Die Usambarabahn steht im Bau und wird nun nach Uebernahme durch das Reich zunächst bis Mombo weitergeführt werden. Der Betrieb beginnt bereits die Betriebskosten zu decken, und es ist kein Zweifel, dass die Usambarabahn eine Lokalbahn von guter Rentabilität werden wird. Eine weitere Fortführung derselben nach dem Innern als Seenbahn ist verfehlt, weil sie zu nahe bei der Ugandabahn liegt und weil der Norden unserer Kolonie sehr grosse Steppengebiete aufweist. Ein erfahrener Kenner des Nordens von Deutsch-Ostafrika, Dr. Peters, wies ausdrücklich auf das Unrichtige des Nordprojektes hin. Das von Schele'sche Projekt bezweckte, von Dar-es-Salaam aus den fruchtbaren Südwesten der Kolonie zu erschliessen, indem vorläufig der Ostrand des Mugurugebirges berührt werden sollte, um dann später von hier aus in südwestlicher oder auch erforderlichenfalls über den Nordrand des Gebirges in westlicher Richtung weiterzugehen. Es ist noch das Projekt Kilwa-Nyassasee zu erwähnen. Für dieses spricht die Fruchtbarkeit der in Betracht kommenden Gebiete sowie das Vorkommen von Kohle im Nyassaseengebiet. Doch steht die Abbauwürdigkeit der Kohle noch nicht genügend fest, um daraufhin grosse Unternehmungen zu beginnen.*) Eine Bahn von Kilwa aus nach Westen würde nur dem Süden der Kolonie zu Nutze kommen, also lediglich den Werth einer Lokalbahn für Kilwa haben.

Von weitaus grösster Bedeutung ist das Centralbahnprojekt, das deshalb die meisten Anhänger gefunden hat. Ausser den häufig erörterten Gründen, welche die Ausführung nicht nur wünschenswerth, sondern unbedingt nothwendig erscheinen lassen, haben die Ereignisse des letzten Jahres gezeigt, dass der Bau der Bahn für das Gedeihen der Kolonie eine conditio sine qua non bedeutet. Auf der Linie der Centralbahn bewegt sich das, was sie ja aufnehmen soll, die Masse des ostafrikanischen Karawanenverkehrs. Fehlt hier das Transportmittel, der Träger, so stockt der Handel. Dies war im letzten Jahre der Fall, als Hungersnoth und Pockenepidemie die Länder zwischen Dar-es-Salaam und Tabora heimsuchten und tausende von Trägern am Wege starben. Diese und ähnliche Umstände hat der Chefarzt Dr. Becker kürzlich im „Kolonialblatt" ausführlich geschildert. Solchem Unglück für die Zukunft vorzubeugen, das ist die segensreiche Aufgabe der Centralbahn. Doch Eile thut noth. Hunderttausend Träger werden sesshaft gemacht und dem Landbau gewonnen. Die dichte Bevölkerung des Innern kann der Küste als Arbeiter zugeführt werden, Vieh und Korn von oben nach dem Hafenplatz Dar-es-Salaam gelangen.

Nach Beendigung der ersten Theilstrecke, nach Erreichung des Ulugurugebirges ist es noch Zeit, aus der Entwickelung der Verhältnisse zu beurtheilen, ob es sich empfiehlt, nach Westen oder Südwesten weiter zu bauen, oder ob die Centralbahn nur der Erschliessung der Küstenrandgebirge dienen soll. Schon heute lässt sich übersehen, dass die Bahn mindestens bis Kilimatinde (500 km von der Küste) gebaut werden muss.**) Dort beginnen erst grosse Geländeschwierigkeiten (der Aufstieg zum Westrand des grossen Grabens), an dem augenblicklich die Ugandabahn festliegt."

— **Eisenbahnfrachtunterbietungen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.** Die amerikanischen Eisenbahnen können von ihrem Erbübel, der gegenseitigen, rücksichtslosen Unterbietung in den Frachten, immer noch nicht lassen; so wird jetzt dem „Hamb. Korresp." wieder aus Newyork vom 21. Februar gemeldet, dass die gegenseitige Unterbietung sehr ernsthaften Umfang annimmt. 6 000 000 Bushels Mais, von Chicago nach Newyork zu befördern, seien zu 10 Cents für 100 Pfund angenommen worden gegen 20 Cents Tarifrate, während eine grosse Menge Mais von Chicago nach Baltimore und Philadelphia zu 9 Cents für 100 Pfund gegen 18 Cents Tarifsatz befördert werde. Zwei der Trunklinien hätten vor 14 Tagen in aller Stille fast für alles in den nächsten beiden Monaten zu befördernde Getreide Verträge abgeschlossen. Als das bekannt wurde, boten andere Linien noch billigere Frachtsätze und unterboten, da das Getreide vergeben war, auf allen anderen Gebieten.

— **Eisenbahnprojekte in Bolivien.** Nach einer Mittheilung des französischen Bevollmächtigten in La Paz hat die bolivianische Regierung im Budget des laufenden Jahres 120 000 Bolivianos für die Vorstudien zum Bau von drei Eisenbahnlinien ausgeworfen, und zwar von Oruro nach La Paz und zum Titicacasee, von Oruro nach Cochabamba und von Challapata nach Colquechaca. Eine Summe von 50 000 Bolivianos soll ausserdem für die Vorstudien zum Bau einer Eisenbahn von Potosi bis zur argentinischen Grenze ausgeworfen sein. (Moniteur Officiel du Commerce.)

---

*) Anm. d. Schriftl. Vergl. hierüber den mitgetheilten Bericht des Bergassessors Dantz S. 280 d. Ztg. (Ausbeutung der Steinkohlenlager am Muëgabach.)

**) Anm. d. Schriftl. Die Kolonialregierung beabsichtigt bekanntlich zunächst nur den Bau bis Mrogoro (etwa 170 km von Dar-es-Salaam).

Allgemeines.

— Im Palast der Ingeniöre auf dem Marsfelde wird während der Pariser Weltausstellung ein **Museum** eingerichtet, welches einen **Rückblick auf das Turisten- und Reisewesen des vergangenen Jahrhunderts** gewähren wird. Es sollen dem „Journal des transports" zufolge dort nicht nur die früheren „Diligencen" und Reisewagen, sondern auch die ersten Eisenbahnwagen und Fahrräder, überhaupt alles, was sich auf die geschichtliche Entwickelung des Reisens bezieht, ausgestellt werden.

Eine dringende Aufforderung zur Betheiligung an dieser Ausstellung ist an alle ergangen, welche sich im Besitze von Zeichnungen, Stichen, Karikaturen älterer Beförderungsmittel, von Gedächnissmünzen, Urkunden über die Reisen der französischen und ausländischen Staatsoberhäupter seit dem ersten Kaiserreich oder von alten eigenartigen Reisegegenständen wie Koffern, Reisetaschen, Reiseuhren usw. befinden. Selbstverständlich berechtigt die Eigenschaft als Aussteller zu dem Besitz einer Dauerkarte für die Ausstellung usw.; die Verwaltung übernimmt für die ausgestellten Gegenstände die Haftung.

Anmeldungen für eine Betheiligung an dieser Ausstellung sind an Herrn Manceaux Duchemin in Paris, Rue de Hambourg 12, zu richten.

— Für den Sommer-Reiseverkehr nach Tirol ist die Nachricht von Interesse, dass die **Innsbrucker Automobilwagengesellschaft** eine Reihe von ständigen Automobillinien einrichten will, welche den Besuch des bayerischen Gebirges und Tirols erleichtern werden; wir erwähnen nur die Verbindung Innsbruck-Seefeld-Mittenwald-Partenkirchen (Oberammergau), dann die Befahrung des Anfangsstückes der geplanten grossen München-Mailänder Bahn: Garmisch-Leermoos-Fernpass-Imst bezw. Leermoos-Reutte. Die Omnibusse sollen bequem eingerichtet sein und 14 Personen aufnehmen können.

— In den Vereinigten Staaten von Nordamerika gibt es jetzt nicht nur die auch in Europa bekannten Milchzüge, dort sieht man jetzt auch **Eierzüge** fahren. So hat kürzlich die „Kansas Ice and Storage Co." in Salinas (Kansas), welche ein grosses Konservengeschäft betreibt, einen Zug von dort nach Springfield (Massachusetts) — eine Entfernung von rund 2 400 km — laufen lassen, welcher nur aus 10 Eiskühlwagen zusammengesetzt war, von denen jeder 450 Kisten Eier enthielt. Diese Eier waren alle in der Umgegend von Salinas gekauft und sind in vorzüglichem Zustand am Bestimmungsort angekommen. Man kann, so fügt das „Journal des transports", dem wir diese Nachricht entnehmen, hinzu, nicht ohne Lächeln an den riesenhaften Eierkuchen denken, welcher bei einem etwaigen Eisenbahnunfall entstanden wäre!

— Im „Centr. d. Bauv." spricht uns Herr Z. aus der Seele, wenn er schreibt:

„**Eine Hauptquelle für die Einführung neuer Fremdwörter, auch der Fachsprache**, bilden bekanntlich mangelhafte Sprachkenntnisse oder nachlässige Uebersetzungen. So kann man z. B. aus dem Umstande, dass Jemand von einer amerikanischen Eisenbahngesellschaft berichtet, sie werde von einer anderen kontrolirt, gleich erkennen, dass die Angabe aus dem englischen stammt und dass der Berichterstatter dieser Sprache nicht vollkommen mächtig ist. Er müsste sonst wissen, dass „to control" in diesem Falle bedeutet: beherrschen, beeinflussen, also etwas ganz anderes als unser „kontroliren". Auch die „Controller" genannte Vorrichtung an den elektrisch betriebenen Wagen dient nicht zum kontroliren, sondern zum beeinflussen der Stromstärke und damit zur Beherrschung der Fahrgeschwindigkeit. Unsere Muttersprache ist keineswegs so arm, dass sie nicht aus ihrem Schatze ein deutsches Wort für diese Vorrichtung, sei es ein neues oder ein altes, hätte abgeben können. Controller im englischen heisst eigentlich Aufseher, Gewalthaber, auch Rechnungsprüfer, Kontroleur. Die Anwendung des Wortes auf die in Rede stehende mechanische Vorrichtung geschieht also gewissermaassen im bildlichen Sinne. Der Name Stromregler, Stromsteller oder auch nur Regler usw. wäre wohl mindestens ebenso bezeichnend wie das Fremdwort; denn dieses sagt ja nicht das mindeste darüber, wie und auf was der „Controller" seine Wirkung ausübt. Hiernach kann die Einführung dieses Wortes in die deutsche Sprache nur damit erklärt werden, dass den betreffenden Fachkreisen entweder die genügende Kenntniss des Englischen oder der Sinn für die Reinheit ihrer Muttersprache abgeht. Oder sollten sie etwa durch die Uebernahme des englischen Wortes haben für alle Zeiten feststellen wollen, dass die deutsche Technik nicht imstande gewesen ist, eine geeignete Vorrichtung für den angegebenen Zweck zu erfinden? Das Beispiel steht leider nicht vereinzelt da. Gerade die Elektrotechnik ist ein wahrer Tummelplatz der hässlichsten Fremdwörter. Während es den Amerikanern gar nicht einfällt, mit deutschen Erfindungen auch die deutschen Namen bei sich einzuführen, betrachten es unsere Fachleute meist als ganz selbstverständlich, dass fremde Fachausdrücke nicht zu übersetzen, sondern einfach zu übernehmen sind. Das neueste dieser Art ist der „Selector", d. h. Auswähler der „Electric Selector and Signal Company", d. h. der Gesellschaft für elektrische Auswähler und Signale in Newyork. Man sehe Elektrotechnische Zeitschrift 1900, Seite 61. Es ist ein merkwürdiges Schauspiel, zu sehen, wie auf der einen Seite die sogenannte „Bürokratie" sich bemüht, die von den Vorfahren in den Zeiten der Erniedrigung Deutschlands begangenen Sünden wieder gut zu machen, indem sie die überflüssigen und geschmacklosen Fremdlinge mit Eifer und Glück aus der Amtssprache beseitigt, während auf der anderen Seite die neueste aller Fachwissenschaften, die Elektrotechnik, bei uns die Sprache leider als ein Aschenbrödel behandelt, für das alle fremden Brocken und Abfälle gut genug sind. Bei solchem Mangel an Selbstachtung kann man sich nicht wundern, wenn uns fremde Völker die Rücksicht versagen, auf die wir nach unseren sonstigen Leistungen Anspruch haben."

„Nachdem vorstehendes bereits gesetzt war, kam dem Schreiber dieser Zeilen im gegenwärtigen Jahrgang des Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens (S. 26) eine Mittheilung über die Stromzuführung von Westinghouse zu Gesicht, in der nicht nur die oben vorgeschlagene Bezeichnung „Stromregler" angewandt, sondern auch sonst die Benutzung fremdsprachlicher Fachausdrücke recht geschickt vermieden und damit der Beweis erbracht ist, dass auch Gegenstände der Elektrotechnik sich sehr wohl in reinlichem Deutsch beschreiben lassen."

Wir schliessen uns diesen Ausführungen durchaus an und möchten nur hinzufügen, dass gerade bei der Fortdauer neuer Erfindungen und Erscheinungen auf dem Gebiete der Elektrotechnik die sofortige Bezeichnung des neuen Begriffs durch ein gut gebildetes deutsches Wort von höchster Bedeutung ist, damit nicht das Fremdwort unvermeidlich zum späteren Verständniss werde, sobald die Neuerung unter dem Fremdwort in der technischen Welt eingebürgert ist.

— Für die drei bedeutendsten Strassenbahngesellschaften der Stadt Newyork sind, wie im „Scientific American" mitgetheilt wird, z. Zt. **elektrische Kraftstationen** im Bau begriffen und werden geplant, durch die alles, was bis jetzt in Bezug auf Kraftanhäufung an einer Stelle geleistet worden, um ein Vielfaches übertroffen wird. Die Anlage der Metropolitan Street Railway Company, welche zunächst fertiggestellt sein wird, soll 70 000 PS liefern. Danach folgt die ebenfalls im Bau begriffene Anlage für den elektrischen Betrieb der Manhattan Elevated Railways mit 80 000 PS. Diese beiden sollen aber noch übertroffen werden durch die geplante Kraftstation der Third Avenue Railway Company, für welche eine Leistung von 100 000 PS. in Aussicht genommen ist. Bisher wurde die grösste Kraftanhäufung in den Maschinenräumen der grossen Atlantischen Dampfer gefunden. Auf dem Dampfer „Campania" der Cunardlinie zeigten die Zwillingsmaschinen bei der Probefahrt eine Leistungsfähigkeit von zusammen 33 000 PS. Eine Kraftentwickelung von ähnlicher Höhe findet sich bei anderen grossen Dampfern, wie der Lucania, dem „Kaiser Wilhelm", der St. Paul u. a. m. Die Kraftanhäufung auf diesen Schiffen wird übertroffen durch die ihrer Fertigstellung entgegengehende Kraftanlage der Niagara Falls Power Company, in der durch 10 Turbinen eine Leistung von je 5 000 PS., zusammen also von 50 000 PS. erzielt werden soll. Eine Kraftansammlung von solcher Grösse ist bisher in der Technik noch nicht zur Anwendung gekommen. („Glaser's Ann.")

— Ueber die bisher mit **Spiritusbeleuchtung** bei der **preussischen Eisenbahnverwaltung gemachten Erfahrungen** spricht sich ein Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten aus. Bei den Versuchen sind in grösserem Umfange Lampen von Schuchhardt & Co. und Oskar Helfft in Berlin, ausserdem vereinzelt auch Lampen von Pintsch, J. F. A. Schultze, Eisner in Berlin und von der Spiritusglühlichtgesellschaft Phöbus in Dresden in Gebrauch genommen worden. Keine der verwendeten Lampen hat den Anforderungen in vollem Umfange entsprochen. Insbesondere hat sich bei den Lampen mit Docht ein Verharzen der Dochte durch die zum Denaturiren verwendeten Stoffe gezeigt, während bei den Lampen ohne Docht die engen Vergasungsröhren und Düsen sich durch ausgeschiedene harzige Bestandtheile jener Stoffe zusetzen. Alle Lampen bedürfen einer sehr sorgfältigen Unterhaltung; auch ist keine der bis jetzt benutzten völlig sturmsicher, so dass bei starkem Winde ein Verlöschen nicht ausgeschlossen ist. Die Explosionsgefahr ist im allgemeinen nicht grösser, als bei Petroleumlampen; die Spirituslampen sind den Petroleumlampen aber dadurch überlegen, dass bei ihnen anstandslos Glühkörper angewendet werden können, die einerseits die Erzeugung starker Lichtquellen, wie sie für die Aussenbeleuchtung erforderlich sind, andererseits eine wirthschaftlichere Ausnutzung des Brennstoffes gestatten. Hierdurch

wird es möglich, dass trotz der gegenwärtig etwa im Verhältniss von 5 zu 3 (Spirituspreis für das Liter 30 ₰, Petroleum 18 ₰) höheren Kosten des Brennstoffes die Kosten der Einheit der Lichtstärke bei den besseren Spiritusglühlichtlampen nicht wesentlich höher ausfallen, als bei guten Petroleumlampen. Allerdings sind Lichtquellen von solcher Stärke, wie sie bei Spiritusglühlicht angewendet werden müssen, damit ein annehmbarer Preis für die Einheit der Lichtstärke erzielt wird, für Innenbeleuchtung nur selten zweckmässig. Die Spiritusbeleuchtung wird daher hauptsächlich für Aussenbeleuchtung in Frage kommen. Es erscheint hiernach angezeigt, die Versuche mit Lampen für Spiritusbeleuchtung fortzusetzen, umsomehr, da der Bezugspreis für 95 % Spiritus demnächst nur 25,4 ₰ für das Liter (frei Berlin) betragen wird und es nicht ausgeschlossen ist, dass die noch vorhandenen Mängel nach und nach durch Verbesserung der jetzigen Lampeneinrichtungen sich werden beseitigen lassen und namentlich auch die für Aussenbeleuchtung wichtige Unempfindlichkeit gegen Wind erzielt wird. Von Versuchen mit Lucinbeleuchtung soll bis auf weiteres abgesehen werden.

— Schon seit Jahren wird von der königlichen Eisenbahndirektion Berlin eine **Statistik über den Brennmaterialienverbrauch der Stadt Berlin und ihrer Vororte** ausgegeben. Sie enthält über den Kohlenverbrauch im Jahre 1899 folgende Zahlen: Es wurden gebraucht an englischen Steinkohlen, Koks und Briketts 267 155 t, westfälischen 299 065, sächsischen 4 181, oberschlesischen 1 530 148, niederschlesischen 328 360, böhmischen Braunkohlen und Briketts 93 783, preussischen und sächsischen Braunkohlen und Briketts 963 553, insgesammt also 3 486 245 t. Das sind 71 117 t mehr als im Jahre 1898. Bemerkenswerth ist, dass der Verbrauch von englischen Steinkohlen, Koks und Briketts im Jahre 1899 um 18,6 % zurückgegangen ist, während der Verbrauch westfälischer Steinkohlen, Koks und Briketts um 15,6 % gestiegen ist. Von dem Gesammtverbrauch an Steinkohlen, Braunkohlen usw. wurden auf Wasserstrassen 1 143 215 t nach Berlin befördert, also etwas weniger als ein Drittel.

— Nach dem „Deutschen Kolonialblatt" spricht sich Bergassessor Dantz über die **Ausbeutung der Steinkohlenlager am Muëgabach** nordwestlich des **Nyassasees** in einem Bericht dahin aus, dass eine Gewinnung von Steinkohlen in grösserem Umfange mittelst eines systematischen Betriebes wohl erst dann sich vortheilhaft gestalten lassen würde, wenn eine grössere Industrie am Nyassasee oder in der Nähe desselben entstände. Sollte nun das Projekt einer afrikanischen Centralbahn oder einer deutsch-ostafrikanischen Bahn nach dem Nyassaseegebiet ausgeführt werden oder Goldfunde in der Nähe des Sees die Entstehung einer nutzbringenden Montanindustrie veranlassen, so würde mit einem Schlage die Einrichtung eines regelrechten Steinkohlenbergbaubetriebes — und vermuthlich ebenso die Gewinnung der (magnetischen) Eisenerze im Livingstonegebirge — in ernsthafte Erwägung gezogen werden müssen. Mittelst eines verhältnissmässig einfachen Stollenbetriebes werde sich eine bequeme Inangriffnahme der Steinkohlen am Muëgabache ermöglichen lassen, sodass eine Gewinnung von 350 000 t (das ist bei einem mittleren Betriebe von jährlich 50 000 t oder 1 000 000 Centner für die Dauer von sieben Jahren) ohne jede Schachtanlage erfolgen könnte. Der Transport der Steinkohlen nach dem Nyassasee werde sich bis zum Songwefluss, der beim Kassimuloberge erreicht werde und nur 13 km in der Luftlinie von den Lagern entfernt sei, zunächst mit Lasteseln, dann auf einer anzulegenden Strasse mit Achswagenverkehr, bei weiterem Anwachsen durch eine Drahtseilbahn bewirken lassen. Der Songwefluss sei von dem bezeichneten Punkte an für die Stahlboote der Nyassastation Langenburg schiffbar.

Entscheidungen österreichischer und ungarischer Gerichte.

Wir veröffentlichen nachstehend aus dem Jahrgang 1898 der vom Ministerialrath Dr. Röll herausgegebenen Sammlung eisenbahnrechtlicher Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Gerichte — mit Zustimmung des Herrn Verfassers — die wichtigsten Rechtsfälle.

A. Entscheidungen österreichischer Gerichte.

Eisenbahnbau, Enteignung, Zufahrtstrassen.

1. Das Eisenbahnministerium entscheidet darüber, ob die Nothwendigkeit zur Auflassung einer Niveauübersetzung infolge der Errichtung einer neuen Bahnhofanlage vorliegt, nach freiem Ermessen.

Entscheidung des österreichischen Verwaltungsgerichtshofes vom 18. Februar 1898.

2. Gegen einen Gerichtsbeschluss, durch welchen im Sinne des Enteignungsgesetzes die Ergänzung der Verhandlung wegen Schätzung des zu enteignenden Objektes angeordnet wird, ist ein Rekurs unzulässig.

Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 2. März 1898.

3. Auch für den Bau einer als gemeinnützig anerkannten Rollbahn kann das Enteignungsrecht in Anspruch genommen werden.

Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom 17. März 1898.

4. Bei theilweiser Enteignung eines Grundbesitzes gebührt ausser dem Schätzwerthe der enteigneten Gründe kein Ersatz für Werthverminderung des dem Enteigneten belassenen Besitzes, soweit dieses aus Baugründen besteht.

Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 1. Juni 1898.

5. Bei Ertheilung des Baukonsenses für eine Eisenbahn, zu deren Schutze einem bestehenden Bergbau Beschränkungen auferlegt werden, genügt es, die Ersatzpflicht der Bahnunternehmer grundsätzlich auszusprechen, falls der Bergbau in diesem Zeitpunkte noch nicht so weit vorgeschritten ist, um den mit den Bergbaubeschränkungen verbundenen Schaden ziffernmässig bestimmen zu können.

Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom 21. Juni 1898.

6. Durch die Benutzung der Strasse seitens einer Eisenbahn können für die angrenzenden Häuser Einschränkungen und Behinderungen des Eigenthumsrechtes eintreten, welche geeignet sind, Ersatzansprüche nach dem Enteignungsgesetz zu begründen. Eine solche Einschränkung liegt aber nicht vor, wenn infolge des Eisenbahnverkehres auf der Strasse zeitweise ganz vorübergehende Einschränkungen der freien Ein- und Ausfahrt eintreten.

Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom 2. Juli 1898.

7. Die gerichtlich zuerkannte Entschädigung für die mit der Enteignung eines Grundes verbundene Erschwerniss in der Ausuchung eines Gewerbes kann auch dann durch Zwangsvollstreckung geltend gemacht werden, wenn die enteignete Grundfläche von der Eisenbahn noch nicht in thatsächlichen Besitz übernommen wurde.

Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 11. Oktober 1898.

8. Die Eisenbahnunternehmung ist zur Beleuchtung des in ihrem Eigenthume stehenden, den Verkehr zu Aufnahme- und Magazingebäuden einer Bahnstation vermittelnden Zufahrtraumes auf eigene Kosten verpflichtet. Die Gemeinde ist zur Erlassung eines derartigen Auftrages an die Eisenbahn zuständig.

Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom 3. März 1898.

Haftpflicht für körperliche Verletzungen bei Unfällen.

1. Die Eisenbahn haftet für den Unfall, welcher dadurch entsteht, dass die Rungen eines Güterwagens bei der Entladung in das benachbarte Gleis hineinragen und die Wagenfenster eines auf letzterem verkehrenden Personenzuges zertrümmern.

Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 7. Januar 1898.

2. Die Be- und Entladung von Eisenbahnwagen ist als zum „Verkehre" gehörig anzusehen, und fällt demnach die Verletzung, welche einem Arbeiter bei diesen Verrichtungen zustösst, unter das Haftpflichtgesetz.

Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 8. Februar und 16. März 1898.

3. Das allgemeine Verbot des Verweilens der Reisenden auf den Plattformen der Personenwagen befreit, wenn die Uebertretung des Verbotes von den Bahnorganen geduldet wird, die Eisenbahn nicht vollständig von der Haftung für dadurch veranlasste körperliche Unfälle von Reisenden; für solche Unfälle trifft die Bahn und den Reisenden ein Mitverschulden.

Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 11. Mai 1898.

4. Die Eisenbahn haftet für den Unfall, welcher ihrem Bediensteten dadurch zustösst, dass ihm eine seine körperlichen Kräfte übersteigende Ladearbeit übertragen wird, nach Maassgabe der Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches und nicht nach dem Haftpflichtgesetze. — Der Lauf der Verjährungsfrist für derartige Ersatzansprüche beginnt, falls der Verletzte auch nach dem Unfall im Dienste der Bahnanstalt verbleibt, erst vom Zeitpunkte der Auflösung des Dienstverhältnisses.

Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 8. Juli 1898.

5. Neben den Heilungskosten, dem Ersatze für Verdienstentgang und dem Schmerzensgelde können von dem bei einem

Eisenbahnunfall Verletzten weiter gehende Ansprüche (z. B. für Verkürzung der Lebensdauer, Körperverstümmelung usw.) nicht geltend gemacht werden. — Heilungskosten können nur für die Vergangenheit eingeklagt werden.

Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 12. Oktober 1898.

6. Das Haftpflichtgesetz findet auch auf einen Unglücksfall Anwendung, der durch Scheuen eines Pferdes vor einer bei einer offenen Wegübersetzung verschiebenden Lokomotive herbeigeführt wurde.

Entscheidung des Handelsgerichts Prag vom 29. Oktober 1898.

7. Eisenbahnbedienstete, welche anlässlich ihrer Verunglückung bei einem Eisenbahnunfalle auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes eine Unfallrente beziehen, können, abgesehen von dem Fall der vorsätzlichen Herbeiführung des Unfalls durch den Unternehmer oder dessen Organe, auf Grund des Haftpflichtgesetzes weder eine Entschädigung für Heilungskosten oder Verdienstentgang, noch Schmerzensgeld beanspruchen. Grobes Verschulden der Eisenbahnorgane genügt nicht zur Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen gegen die Eisenbahnverwaltung seitens der nach dem Unfallversicherungsgesetze eine Rente geniessenden Person.

Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 24. November 1898.

8. Dem bei einem Eisenbahnunfalle Verunglückten gebührt Ersatz dafür, dass er ein Geschäft, dem er infolge seiner Verletzungen nicht mehr vorstehen kann, mit Schaden verkaufen muss. Verzugszinsen vom Schmerzensgelde gebühren, und zwar für den am Klagetage fälligen Theilbetrag von diesem Tage, vom restlichen Theilbetrag jedoch erst vom Tage der Rechtskraft des Urtheils. Eine infolge eines Eisenbahnunfalls verletzte Person kann nicht verlangen, dass ihrem Kinde für den Fall Schadloshaltung zugesprochen werde, dass ihr Tod durch die erlittenen Verletzungen herbeigeführt oder beschleunigt werde.

Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 14. Dezember 1898.

Frachtrecht.

1. Die Partei kann die nachträgliche Anwendung eines anderen Tarifes unter der Behauptung, die im Frachtbriefe enthaltene Bezeichnung des Gutes sei unrichtig gewesen, nicht beanspruchen.

Entscheidung des Bagatellgerichts für Handelssachen vom 15. Januar 1898.

2. Das Betriebsreglement vom Jahre 1874 verpflichtet den Absender nicht, die Nummer des von ihm verladenen Wagens in den Frachtbrief einzutragen oder den Wagen zur Vermeidung von Verwechselungen zu bezeichnen. Für die Verschleppung der Sendungen, welche durch die seitens der Bahnorgane irrig erfolgte Eintragung der Wagennummern in die Frachtbriefe veranlasst wurde, hat die Bahn aufzukommen. Die unbeanstandete Uebernahme des Frachtgutes durch den Adressaten hat keine Rechtswirkung, wenn sich nachträglich herausstellt, dass nicht das für ihn aufgegebene Gut zur Ablieferung gelangte.

Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 26. Januar 1898.

3. Der Tag der Frachtzahlung ist bei Berechnung der einjährigen Verjährungsfrist gemäss § 61, 4 Betriebsreglements nicht einzurechnen.

Entscheidung des Bagatellgerichts für Handelssachen in Wien vom 1. Februar 1898.

4. Ein ungebührlich eingehobener Frachtbetrag kann nur bei derjenigen Bahn rückgefordert werden, an welche die Zahlung geleistet wurde oder welche die unrichtige Fracht für ihre Strecke im Frachtbriefe vorgeschrieben hat.

Entscheidung des Wiener Bagatellgerichts für Handelssachen vom 12. Februar 1898.

5. Wenn die gesammten zu einer Maschine gehörigen Bestandtheile in verschiedene zu derselben Sendung gehörige Kolli verpackt sind, so liegt in der Bezeichnung der Sendung als Bestandtheile von Maschinen und nicht als Maschine eine Falschdeklaration.

Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 25. Mai 1898.

6. Die Eisenbahn, deren Aufgabestation Automaten von grobem Eisenblech als Eisen- und Stahlwaaren tarifirt hat, ist nicht berechtigt, nachträglich solche Automaten als Maschinen mit einem höheren Tarifsatz zu belegen, wenn in der Güterklassifikation die Automaten nicht ausdrücklich als zu den Maschinen gehörig, bezeichnet sind.

Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 8. Juli 1898.

7. Die Eisenbahn ist bei einer Fleischsendung, welche innerhalb der reglementarischen Lieferfrist dem Adressaten zum Bezuge bereitgestellt wurde, für die Entwerthung nicht verantwortlich, welche das Fleisch dadurch erfährt, dass dasselbe infolge eines Versehens über den frachtbriefmässigen Bestimmungsort hinaus befördert wurde und infolge dessen wieder zurückgesendet werden musste.

Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 14. Juli 1898.

8. Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher einer Partei infolge einer ihr seitens der Eisenbahndienststellen ertheilten unrichtigen Tarifauskunft erwachsen ist.

Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 11. Oktober 1898.

9. Der Fahrgast ist wohl verpflichtet, die zu benutzende Fahrkarte zur Markirung vorzuweisen, falls dies durch die bahnseitigen Vorschriften gefordert wird. Er hat aber nicht darauf zu achten, dass die Markirung durch das Bahnpersonal ordnungmässig erfolgt.

Entscheidung des Wiener Bagatellgerichts für Handelssachen vom 19. November 1898.

10. Ob zur Feststellung der Prüfung der Uebereinstimmung des Inhalts einer Sendung mit den Angaben im Frachtbrief Sachverständige beigezogen werden sollen, hat die Bahn nach ihrem Ermessen zu bestimmen.

Entscheidung des Handelsgerichts Wien vom 13. Dezember 1898.

11. Die Eisenbahn ist bei Besorgung der Zollzahlung für ein Frachtgut nicht verpflichtet, zu ermitteln, ob die Zahlung in Gold oder jene in Silber mit dem festgesetzten Aufgelde für den Empfänger vortheilhafter sei.

Entscheidung des Wiener Bagatellgerichts für Handelssachen vom 20. Dezember 1898.

(Schluss folgt.)

Bücherschau.

— Die „Deutsche Levantelinie" hat soeben ein geschmackvoll ausgestattetes Handbuch für das Jahr 1900 herausgegeben, das im Eingang die Entwickelung der Linie vom Jahre 1889 an schildert. Wir entnehmen demselben, wie rasch sich der Güterverkehr der deutschen Levantelinie durch Einführung des direkten Levantetarifes entwickelte. Die Gesellschaft, die ihren Dienst mit vier Dampfern begann, brachte bis zum Jahre 1899 den Bestand ihrer Flotte auf 20 Schiffe. In den Jahren 1890/91 unternahm die Linie nach dem Orient 24 Reisen, im Jahre 1899 deren 81. Durch Einstellung von zwei Expressdampfern, Stambul und Pera, auf welchen trotz kostspieligeren Betriebes kein Frachtzuschlag für verladene Waaren erhoben wird, wurden die Orientreisen ab Hamburg seewärts rasch beliebt. Die Linie bedient jetzt auf ihren ausgehenden Reisen 27 Häfen direkt, doch umfasst ihr Dienst alle wichtigeren Häfen des östlichen Mittelmeeres, sowie des Schwarzen und Asowschen Meeres. Nach sämmtlichen übrigen Häfen Griechenlands und der Türkei können Güter in Durchfracht auf direkte Frachtbriefe Beförderung finden.

Das Büchlein, welches eine Fülle fein und reizend ausgeführter Bildchen der Häfen und Gegenden, welche die Schiffe der Levantelinie berühren, darbietet, enthält ferner das Programm für den von ihr ausgehenden Verkehr mit Angabe der Abfahrtszeiten und der Dauer der Fahrt, Bestimmungen für Frachtübernahmen ab Hamburg, Antwerpen, Newcastle, Rotterdam, für Verladungen ab Hamburg, die Fahr- und Frachtenpreise. Alle Dampfer der deutschen Levantelinie besitzen bequeme, zum Theil elegante Einrichtungen für Reisende, die Fahrpreise sind sehr niedrig; sie betragen z. B. für die Fahrt von Hamburg nach Gibraltar 130 ℳ, nach Smyrna 200, nach Konstantinopel 225, nach Odessa 250 ℳ, alles einschliesslich Verpflegung ohne Getränke. Das Büchlein enthält ferner die im Jahre 1900 zur Ausführung kommenden Turistenfahrten mit den Expressdampfern Pera und Stambul nach Malta, Piräus, Smyrna, Konstantinopel, Odessa, Bestimmungen für den Personendienst und zur Orientirung am Schlusse eine Karte des östlichen Mittelmeeres und der Orientländer. Die Levantelinie sei allen Orientreisenden warm empfohlen!

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 3,9 km lange Strecke Unna-Unna-Königsborn der königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld, welche am 2. April d. J. für den Güterverkehr eröffnet werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Die Haltestelle Wengern ist am 1. März d. J. auch für die Abfertigung von lebenden Thieren eröffnet worden. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Essen in Nr. 17 — Inser.-Nr. 516 — d. Ztg.).

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die Station Strullendorf ist für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet worden; ferner wird die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt gewesene Station V. Klasse Behringersdorf am 1. März d. J. auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet werden. Stückgutverkehr bleibt vorerst noch ausgeschlossen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet gewesene Station Hradsko der Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz ist am 1. März d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Die an der Bahnstrecke Luxemburg-Bettingen Grenze gelegene Station Bettingen wird vom 1. April d. J. ab die Benennung Kleinbettingen erhalten.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 395 vom 22. Februar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 24. Februar d. J.).

Nr. 445 vom 21. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einladung zu der diesjährigen ordentlichen Vereinsversammlung (abgesandt am 24. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 10. März d. J. wird der an der Strecke Osnabrück Hptbhf.-Malbergen belegene Haltepunkt Sutthausen für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet.

Sutthausen ist von Osnabrück Hptbhf. 6,6 km, von Malbergen 2,3 km entfernt.

Münster i/W., den 24. Februar 1900. (555)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.

Infolge Hochwassers der Elbe musste am 21. Februar l. J. der Güterumschlag auf dem Umschlagplatze Laube sistirt werden.

Diese Störung wird voraussichtlich noch vor Ende Februar behoben sein.

Wien, am 26. Februar 1900. (564)

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Rumänische Staatseisenbahnen.

Infolge von Schneeverwehung war der Güterverkehr im Monate Januar l. J. auf folgenden Linien unterbrochen, und zwar:

Verciorova-Piatra Olt	vom	9/1.—11/1.,
Filiasi-Targu-Jiu	„	9/1.—11/1.,
Piatra Olt-Corabia	„	9/1.—11/1.
und	„	31/1.— 3/2.,
Piatra O.-Rim. Valcei	„	9/1.—11/1.,
Craiova-Calafat	„	8/1.—17/1.,
Costesci-Rosiori	„	9/1.—15/1.,
Rosiori-T. Magurele	„	9/1.—21/1.,
Rosiori-Alexandria	„	9/1.—16/1.,
Pitesci-Chitila	„	9/1.—16/1.,
Bucuresci-Giurgiu	„	9/1.—21/1.,
Bucuresci-Ploesci	„	9/1.—11/1.
und	„	13/1.—18/1.,
Bucuresci-Fetesci-Faurei	vom	9/1.—18/1.,
Ciulnita-Slobozia	„	9/1.—24/1.,
Ciulnita-Calarasi	„	13/1.—17/1.

Unter Bezugnahme auf § 11 Abs. 4 des Uebereinkommens für gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bringen wir Vorstehendes zur allgemeinen Kenntniss.

Bukarest, den 26. Februar 1900. (565)

4. Güterverkehr.

Der Verkehr auf der Wasserumschlagstelle Cosel (Oderhafen) ist wieder eröffnet.

Kattowitz, den 25. Februar 1900. (566)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Seehafenausnahmetarif.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1900 werden die Frachtsätze der Klasse 8 (Petroleum und Naphta) für verschiedene Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen ermässigt.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 26. Februar 1900. (567)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.

Mit dem 10. März l. J. treten für die Beförderung von Eisenwaaren (Ausnahmetarif 4 c) zu 10000 kg von Bielitz nach Breslau, Kattowitz und Stettin direkte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Die Höhe der betreffenden Sätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 22. Februar 1900. (568)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Gruppenwechseltarif VI/VII. Rechtsrheinisch-hessischer Verkehr.

Die mit unserer Bekanntmachung vom 8. Februar d. J. veröffentlichte Einbeziehung der Station Schladern in den Ausnahmetarif 5 c für Steine des Spezialtarifs III wird mit dem 15. April d. J. aufgehoben.

Hingegen tritt von diesem Tage ab ein neuer Ausnahmetarif für Pflastersteine von Schladern nach Düsseldorf in Kraft.

Frankfurt a/M., 24. Februar 1900. (569)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die Beförderung von Steinkohlenasche, Steinkohlenkoksasche und Koksklein (Cinders) von Ars a. d. Mosel nach Schaffhausen (bad. B.) in Wagenladungen von mindestens 10000 kg gelangt am 1. März d. J. ein Ausnahmefrachtsatz von 0,87 ℳ. für 100 kg zur Einführung.

Strassburg, den 24. Februar 1900. (570)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Verkehr.

Am 1. März d. J. werden die Stationen Meersen, Simpelveld, Valkenburg und Wylré-Gulpen in den Tarif vom 1. Januar 1893 für die Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen und Pferden in Stallungswagen aufgenommen. Ferner werden Frachtsätze für Pferde, auch Ponys sowie Fohlen in Einzelsendungen für den Verkehr zwischen den Stationen Aachen und Aachen T. einerseits und den Stationen der Strecke Simpelveld-Maastricht andererseits eingeführt. Am gleichen Tage werden die im Heft II des Lokaltarifs der Grossen belgischen Centralbahn vom 1. März 1893 enthaltenen Frachtsätze für die Beförderung von Leichen, Vieh in Einzelsendungen und in Wagenladungen, sowie für Fahrzeuge, auch diejenigen für die Beförderung von Fahrzeugen in Personen- oder gemischten Zügen im Verkehr zwischen Aachen M. und T. einerseits

und den Stationen der Strecke Simpelveld-Maastricht andererseits aufgehoben. Soweit Frachterhöhungen eintreten, erlangen dieselben erst vom 15. April d. J. Gültigkeit. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 27. Februar 1900. (571)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Güterverkehr.

Mit dem 1. März d. J. treten einige Aenderungen in den Waarenverzeichnissen der Ausnahmetarife 1 bis 5 und 9 ein. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Dortmund, den 27. Februar 1900. (572)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Direktion
der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft.

Güterverkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz.
(Gruppentarif VI.)

Die Station Hahn-Wehen wird mit Wirkung vom 1. k. Mts. ab als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 a für Steine des Spezialtarifs III einbezogen. Die Frachtsätze sind bei der genannten Station zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 23. Februar 1900. (573)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-württembergischer Güterverkehr.

Am 3. März 1900 treten für diejenigen Abfälle von Baumwolle, von Baumwollgarn und von Twisten, die auf den württembergischen Stationen Heilbronn a/Neckar und Stuttgart Hauptbhf. nach den sächsischen Stationen Altchemnitz, Chemnitz, Crimmitschau, Dresden (Alt-, Friedrich- und Neustadt), Hainichen, Kappel, Kratzau, Löbau, Oederan, Reichenberg, Schirgiswalde, Werdau, Wilzschhaus, Wittgensdorf und Zittau aufgegeben werden, Ausnahmefrachtsätze in Kraft, welche bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief gelten. Auskunft über die Frachtsätze ertheilen die betheiligten Stationen.

Dresden, den 28. Februar 1900. (574)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

An Stelle des Tarifs Nr. 321 vom 1. November 1898 für die Beförderung von Glasplatten und Fensterglas von einigen nordfranzösischen Stationen nach Basel mit Rückwirkung auf die an der Strecke Alt-Münsterol-Mülhausen-Basel belegenen Stationen tritt am 1. März 1900 ein neuer Tarif Nr. 421 mit zum Theil ermässigten Frachten in Kraft. Der Tarif wird kostenfrei abgegeben.

Strassburg, den 26. Februar 1900. (575)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Verkehr mit Oesterreich.

Die Gültigkeit der für die direkte Beförderung von Braunkohlensendungen bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief von Grottau nach Cakowic, Josefsthal-Kosmanos, Jungbunzlau, Prag (B. N. B.) und Weisswasser (Stationen der böhmischen Nordbahn), Prag (Station der österreichischen Nordwestbahn), Bad Schlag, Gablonz-Brandl, Gablonz a. N., Georgenthal-Albrechtsdorf, Josefsthal-Maxdorf, Maffersdorf l. N., Maffersdorf r. N., Morchenstern, Neudorf a. N., Praschwitz, Tannwald-Schumburg (R. G. T. E.), Unter-Morchenstern, Wiesenthal a. N. (Stationen der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn) eingeführten Frachtsätze ist bis Ende März d. J. verlängert worden.

Dresden, den 28. Februar 1900. (576)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Englisch-deutsche Eisenbahnverbände.

Am 15. März d. J. tritt der Nachtrag V zum Theil I des Verbandsgütertarifs für die englisch-deutschen Eisenbahnverbände vom 1. Dezember 1893 in Kraft. Derselbe enthält eine theilweise andere Fassung des Artikels 3 des Reglements: „Bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände" und eine Aenderung des Artikels 9 Absatz 11.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 26. Februar 1900. (577)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Station Overpelt (Usines) der belgischen Staatsbahn wird mit Geltung vom 1. März d. J. in den Ausnahmetarif Nr. 12 für Superphosphat des Heftes 3 b des belgisch-südwestdeutschen Tarifs vom 1. Januar 1895 (Verkehr der inneren belgischen Stationen mit der Reichsbahn) aufgenommen.

Strassburg, den 24. Februar 1900. (578)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die durch Nachtrag V zu unserm Lokalgütertarif eingeführten besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind durch die Aufsichtsbehörde genehmigt.

Blankenburg Harz, 23. Febr. 1900. (579)
Die Direktion
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. März 1900 treten zum Tarifheft 2 der Nachtrag XI und zum Tarifheft 3 der Nachtrag III in Kraft.

Diese Nachträge enthalten ausser Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, der Stationstarifsätze und der Ausnahmetarife hauptsächlich Ergänzungen des Kilometerzeigers durch Aufnahme

1. der Stationen Löbejün und Gottkau der Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn in den direkten Verkehr mit den an den Heften 2 und 3 betheiligten preussischen Staatsbahnen, sowie mit den mitteldeutschen Privatbahnen,
2. der Stationen der königlichen Militäreisenbahn im direkten Verkehr mit den Stationen der Zschipkau-Finsterwalder und der Niederlausitzer Eisenbahn,
3. einer Reihe neu eröffneter Staatsbahnstationen in den direkten Verkehr mit den Stationen der mitteldeutschen Privatbahnen.

Die nur für einzelne Artikel geltenden Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn treten erst mit dem später noch bekannt zu gebenden Tage der Betriebseröffnung dieser Bahn in Kraft.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelangen dieselben erst mit dem 15. April d. J. zur Einführung.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze und den sonstigen Inhalt der Nachträge ertheilen vom 1. März d. J. ab die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 28. Februar 1900. (580)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg.
(Einführung eines neuen Verbandstarifes.)

Mit Gültigkeit vom 1. April 1900 tritt für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern im Verkehre zwischen Stationen der rumänischen Eisenbahnen einerseits und Lindau, Station der königl. bayerischen Staatseisenbahnen, sowie der k. k. österr. Staatsbahnen, dann den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen in Vorarlberg anderseits ein neuer Tarif in Wirksamkeit.

Hierdurch wird der gleichnamige Tarif, gültig vom 1. Januar 1895, sammt Nachtrag I vom 1. Mai 1896 ausser Kraft gesetzt.

Insoferne durch den gegenwärtigen Tarif Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die Frachtsätze des vorbezeichneten Tarifes bis 1. Mai 1900 in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 1,60 ℳ oder 1,90 Kr. oder 2 Frcs. per Stück erhältlich.

Wien, am 28. Februar 1900. (581)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband. (Verkehr mit Süddeutschland.)
Einführung eines neuen Verbandstarifes.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1900 tritt für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern im Verkehre zwischen Stationen der rumänischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der königl. bayerischen, der königl. württembergischen, der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen, der Main-Neckar-Eisenbahn, der pfälzischen Eisenbahnen, der königl. preussischen und grossherzogl. hessischen Staatsbahnen (Bezirke Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken) andererseits ein neuer Tarif Theil II Heft 1 in Wirksamkeit.

Hierdurch wird der Tarif, Theil II, Heft 1, gültig vom 1. Juni 1895, sammt Nachtrag I und II, sowie der Tarif Theil II, Heft 3, gültig vom 1. November 1898, ausser Kraft gesetzt.

Dagegen bleibt der Tarif, Theil II, Heft 2 (Getreidetarif), gültig vom 1. Februar 1898, noch weiter aufrecht.

Insofern durch den gegenwärtigen Tarif Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die Frachtsätze des Tarifes, Theil II, Heft 1 und Theil II, Heft 3 bis 1. Mai 1900 in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 4 ℳ oder 4,75 Kr. oder 5 Frcs. per Stück erhältlich.

Wien, am 23. Februar 1900. (582)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Frachtsätze für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze von Ernsdorf nach Genf transit.

Die in Nummer 7 dieses Blattes vom 24. Januar 1900 unter Ordnungsnummer 221 erschienene Kundmachung hat wie folgt zu lauten:

Für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze, unzerlegt, von Ernsdorf, Station der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, nach Genf transit werden bei Einhaltung der reglementarischen Bestimmungen des Tariftheiles I, Abtheilung A für den österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverband nachstehende Frachtsätze mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900 berechnet:

	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens			
	a) 5 000 kg		b) 10 000 kg	
	pro Frachtbrief und Wagen			
	α) verpackt	β) unverpackt	α) verpackt	β) unverpackt
	Francs pro 1 000 kg			
1. Von Ernsdorf bis zum Schnittpunkt	3,60	5,40	Von Ernsdorf nach Genf trs. 43,10	43,10
2. Vom Schnittpunkt bis Genf transit	59,00	59,00		

Die Theilsätze unter a 1, d. i. bis zum Schnittpunkte, werden für das wirkliche Gewicht (bezw. für mindestens 20 kg pro Frachtbrief),

die Theilsätze unter a 2, d. i. vom Schnittpunkte, für mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen berechnet.

Die Frachtsätze gelten nur für Sendungen nach Culoz und weiter und Bourg und weiter.

Dieselben finden unter Beobachtung der vorstehenden Bestimmungen auch auf solche Sendungen nach Frankreich und weiter Anwendung, welche an eine Mittelsperson in Genf adressirt sind und von dieser mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung aufgegeben werden, sofern der Nachweis der erfolgten Reexpedition genügend erbracht ist.

Die Waare darf in keinem Falle den Bahnhof Genf bis zur Weiterbeförderung verlassen.

Wien, am 23. Februar 1900. (583)

K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Verdingungen.

Verdingung des Baues eines Personentunnels.

Die Ausführung der Erd-, Maurer-, Eisen- etc. Arbeiten zur Herstellung eines 32 m langen Personentunnels auf Bahnhof Wengerohr — rd. 1 140 cbm Erdarbeiten, 550 cbm Maurerarbeiten und rd. 12 t Flusseisen einschl. Lieferung des letztern — soll unter Zugrundelegung der bei Staatsbauten gültigen „Allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Staatsbauten“ öffentlich verdungen werden.

Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem Verwaltungsgebäude zur Einsichtnahme aus. Das Verdingungsheft wird von hier gegen kostenfreie Einsendung von 1 ℳ abgegeben.

Die Angebote sind mit der Bezeichnung: „Angebot für einen Personentunnel zu Wengerohr“ bis zum 17. März d. J., Vormittags 11½ Uhr, an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet zu der angegebenen Zeit statt. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion (3) Trier. (584)

Die Lieferung des Bedarfs an:
1. Kohlen,
2. Schmier- etc. Materialien, als: Schmieröl, Brennöl, Petroleum, Talg, Putzwolle, weisse und grüne Seife,
3. Farben, Drogen, Chemikalien etc.,
4. Eisen und Eisenwaaren,
5. Schreib- und Zeichenmaterialien,
6. Kies, sowie
7. die Ausführung von Pflasterarbeiten

für das Rechnungsjahr 1900 soll vergeben werden.

Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 16. März 1900, Vormittags 10 Uhr, hierher einzureichen. Bedingungen liegen im diesseitigen Zahlmeister-Geschäftszimmer aus, auch können dieselben von dort bezogen werden. (585)

Militär-Eisenbahn.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Kgl. württ. Staatseisenbahnen.

Verkauf von alten Werkstättenmaterialien.

Die beim Hauptmagazin Esslingen, bei den Werkstätten Aalen, Cannstatt, Esslingen, Friedrichshafen, Heilbronn, Rottweil, Stuttgart, Tübingen, Ulm und bei der Dampfschifffahrtsverwaltung Friedrichshafen lagernden Altmaterialien, bestehend in

altem Feuerbüchsenkupfer, Kupferabfällen und Kupferspähnen, Messing- und Rothgussabfällen, Messing- und Rothgussspähnen, Rothgussabschaum und Rothgusssand, Kompositionsspähnen und Kompositionsasche, altem Zink und Blei, alten Radreifen und Radsternen, altem Schmiedeisen und Eisenblech, alten Roststäben und Siedröhren, alten Ketten, altem Gusseisen und ungebrauchtem schmiedbarem Guss, Eisen- und Stahldrehspähnen, Federstahl und sonstigen Stahlabfällen etc., sowie alten Gummiwaaren,

werden dem Verkauf ausgesetzt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Materialverzeichniss werden auf Verlangen von der unterzeichneten Verwaltung verabfolgt. Die Kaufgebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf alte Werkstättenmaterialien“ spätestens

bis zum 14. März d. J., Mittags 12 Uhr,

hierher einzureichen; die Eröffnung derselben findet am gleichen Tage, Nachm. 2 Uhr, statt. Die Bieter bleiben bis zum 3. April d. J. an ihre Angebote gebunden.

Esslingen, den 26. Februar 1900. (586RM)

K. Hauptmagazinsverwaltung.

Kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen werden die im Jahre 1900 schätzungsweise anfallenden und zum Theile schon auf Lager befindlichen Altmaterialmengen der kgl. Centralmagazinsverwaltungen München, Nürnberg und Regensburg, der kgl. Betriebswerkstätte Augsburg und der kgl. Centralwerkstätte Weiden dem Verkaufe unterstellt.

Kaufsliebhaber werden eingeladen, Kaufsangebote frankirt und verschlossen, mit der Aufschrift versehen:

„Kaufsangebot auf alte Eisenbahnmaterialien“

spätestens bis

Dienstag, den 20. März 1900, Vormittags 9 Uhr,

bei der Unterfertigten einzureichen.

Die Kaufsangebote werden am gleichen Tage, Vormittags 9 Uhr, im nordwestlichen Saale der Restauration der kgl. Centralwerkstätte geöffnet, und ist es den Anbietern gestattet, dieser Eröffnung nach ausgewiesener Berechtigung der hierzu erschienenen Person beizuwohnen.

Verzeichniss der zum Verkaufe gelangenden Altmaterialmengen, Verdingungsformblatt und Verkaufsbedingungen werden gegen Einsendung von 50 ₰ und des Frankaturbetrages von 20 ₰ von der Unterfertigten abgegeben.

München, den 1. März 1900. (587)

Kgl. Centralmagazinsverwaltung.

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Die in den Hauptwerkstätten Harburg, Neumünster und Wittenberge befindlichen ausgemusterten Betriebsmittel etc., als: 8 Lokomotiven, 1 Tender, 1 Dampfkessel, 7 Personen- und 7 Güterwagen sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung verkauft werden. Die Verdingungsunterlagen können gegen kostenfreie Einsendung von baar 50 ₰ von unserem Centralbüreau bezogen werden. Angebote sind bis 15. März d. J., Vormittags 11 Uhr, auf vorgeschriebenem Formular verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf ausgemusterter Eisenbahnfahrzeuge“ versehen an uns einzusenden.

Altona, den 27. Februar 1900. (588)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 19. 7. März 1900. XL. Jahrgang.

Inhalt.

Was erwartet der Verkehr des 20. Jahrhunderts von der Elektrizität?

Die Bedeutung der elektrotechnischen Fortschritte für den Verkehr ist in diesen Blättern so oft gewürdigt worden, dass bei der nachstehenden Uebersicht auf keine technischen Einzelheiten eingegangen werden soll. Dagegen wird eine kurze, objektive Zusammenfassung der Veränderungen, die der Verkehr der Gegenwart und Zukunft durch die Elektrizität zu erleiden im Begriff steht, den Eisenbahnfachmann nicht ohne Interesse lassen.

Dass die elektrische Zugkraft die Dampflokomotive aus der Welt schaffen wird, ist nicht zu erwarten. Es haften der Elektrizität bei der Beförderung schwerer Lasten und bei der Ueberwindung grosser Entfernungen zu viele Nachtheile an, während sich die Dampflokomotive sowohl hinsichtlich der Schnelligkeitsentfaltung als der Zugkraft in den letzten Jahren glänzender entwickelt hat, als je vorher. Verbesserungen in Bezug auf Rauchlosigkeit, erschütterungsfreien Lauf, grosse Schnelligkeit bei geringem Gewicht u. a. m. häufen sich in solcher Zahl, dass wir alle Aussicht haben, das einst von der elektrischen Lokomotive erwartete Ideal an Sauberkeit, Schnelligkeit und Billigkeit des Verkehres auch mit Hilfe des Dampfes noch zu erreichen. Aber auch wenn wir die grossen Personen-, Schnell- und Güterzüge aus der Domäne der elektrischen Zugkraft noch auf Menschenalter ausschalten, so bleiben doch Fälle genug übrig, in denen Ausnahmen, und sogar Ausnahmen von grossem Umfange, zu erwarten sind. Das Eisenbahnwesen ist in hohem Maasse abhängig von der Natur und den Hilfsmitteln eines Landes. Es zeigt in England und Nordamerika charakteristische Abweichungen von unseren heimischen Zuständen. Es ist in Russland und Italien durch den Mangel an Steinkohle stark beeinflusst. Es unterliegt in der Schweiz ganz anderen Bedingungen bezüglich der Linienführung und der mittleren Geschwindigkeit, wie in ebenen Ländern. Es arbeitet in kleinen Staaten mit kurzen Strecken unter anderen ökonomischen Verhältnissen als in Ländern mit Durchgangslinien von stetem, gleichmässig starkem Verkehr. So können sich Verhältnisse einstellen, die den elektrischen Verkehr auch auf Eisenbahnlinien erster Ordnung ökonomischer als die Dampfzugkraft erscheinen lassen. Dahin gehören hohe Kohlenpreise, Ueberfluss an Wasserkräften, der Betrieb von kurzen Eisenbahnlinien und einige andere Umstände, die beispielsweise in der Schweiz und Italien dem elektrischen Antrieb gewöhnlicher Züge mehr Freunde als bei uns verschafft haben. Es ist dabei Voraussetzung, dass weder die Geschwindigkeit noch die Zuglänge und Besetzung eine so grosse ist, wie auf den meisten deutschen oder englischen Bahnen. Beides trifft im grössten Theile der Schweiz und in vielen, besonders den gebirgigen Gegenden Italiens zu, wo kurze Züge in häufigerer Folge und von mässiger Geschwindigkeit zur Verkehrsbewältigung ausreichen und der elektrische Betrieb schon ziemlich umfangreiche Anwendung gefunden hat. Man braucht nur eine allgemeine Vertheuerung der Steinkohle, die in absehbarer Zeit nicht nur möglich, sondern sogar sehr wahrscheinlich ist, ins Auge zu fassen, um dem elektrischen Vollbahnbetrieb in wasserreichen Gegenden mit billiger Erzeugung der elektrischen Kraft ein grosses Anwendungsgebiet vorauszusagen. Dabei werden die grossen Hauptlinien wohl selbst in den Ländern, die ich hier im Auge habe, dem Dampfbetrieb ungetheilt vorbehalten bleiben, z. B. in der Schweiz die grossen internationalen Durchgangslinien, selbst wenn die Seitenbahnen und die einzelne Kantone und Thäler erschliessenden Netze sämmtlich elektrisch betrieben werden würden, wie jetzt die Bahn von Burgdorf nach Thun und viele andere. Die Wahl des Systems, das dereinst auf den elektrischen Vollbahnen obsiegen wird, soll uns hier um so weniger beschäftigen, als bei nicht übermässigen Ansprüchen und Entfernungen jedes System, ob Akkumulatoren, Luft- oder Schienenleitung, sich brauchbar erweisen dürfte.

Ganz werden übrigens auch die grossen, dem Dampfe verbleibenden Linien der elektrischen Zugkraft nicht entrathen

können. Ob das Beispiel der Paris-Orléansbahn, die Züge von der Weichbildgrenze bis in die Endbahnhöfe der grossen Städte, wo weder bedeutende Steigungen noch grosse Geschwindigkeiten vorkommen, mit elektrischen Lokomotiven zu befördern, allgemeine Nachahmung finden wird, muss man abwarten; im Interesse der Reinlichkeit in den Städten wäre es vielleicht erwünscht, und in Newyork scheinen ebenfalls einige Linien im Begriffe, das gleiche System sogar mit der Erweiterung einzuführen, dass der elektrische Betrieb bis an die Grenzen des Vorortverkehres reicht. Mit ziemlicher Sicherheit dürfte dagegen wohl der Tunnelbetrieb der elektrischen Lokomotive zufallen, wobei die Sicherheit und die Erhaltung des Oberbaues auf den Tunnelstrecken gleichviel gewinnen würde. Auch im Rangirdienst mag die Elektrizität sich mit der Zeit wohl ein Anwendungsgebiet von grösserem Umfang erwerben.

Ein bedeutendes Wirkungsgebiet wird übrigens die Elektrizität, wenn wir von ihrer gleich zu behandelnden Rolle als Zubringer der Haupteisenbahnen ganz absehen, auf den letzteren selbst im Lokalverkehr finden können. In dem Bedürfniss der grossen Durchgangszüge, ihre Reisenden rasch und ohne unnöthige Aufenthalte ans Ziel zu bringen, und in dem Wunsche der kleinen an der Strecke liegenden Ortschaften nach möglichst oftmaliger Fahrgelegenheit am Tage stehen sich zwei entgegengesetzte Forderungen gegenüber, die bei dem heutigen Betriebssystem unvereinbar sind. Unfähig, für Lokalzüge mit Dampfbetrieb allenthalben die genügende Besetzung zu finden, muss man wohl oder übel die Fern- und sogar die Schnellzüge oftmals halten lassen, um einen Theil des Lokalverkehrs auf sie zu übernehmen. Die Art, wie elektrische Motorwagen und selbst kurze Motorwagenzüge diese Schwierigkeit bewältigen können, ist in diesen Spalten mehrfach und ausführlich besprochen. Im Interesse des beschleunigten Verkehrs auf langen Linien kann man nur eine möglichst umfangreiche Anwendung dieses Mittels erwünschen.

Soviel über die Fernbahnen. Ganz anders erscheint die Bedeutung der elektrischen Lokomotive für den Kleinbahnverkehr und das grossstädtische Eisenbahnwesen. Zwei Gegensätze berühren sich hier; auf der einen Seite der geringe, aus Personen- und Güterbeförderung gemischte Verkehr der Kleinbahnen, auf der anderen der Millionenverkehr der Grossstädte mit seinen hohen Anforderungen an die Pünktlichkeit und Sicherheit, an den Massentransport in geschlossenen Zügen und eine trotzdem ungeheuer gesteigerte Zugfolge. Aber gerade diesen Gegensätzen kommen gewisse Eigenschaften der Elektrizität vortrefflich entgegen. Für die Kleinbahn ist der elektrische Betrieb geeignet, weil er mit leichteren Motorwagen, kürzeren Zügen, leichtem Oberbau und wenig Personal auskommt, für den Stadtbahnbetrieb, weil er sich ebenso gut dem Massenverkehr bis zu den höchsten Anforderungen anpassen kann, ebenfalls geringere Ansprüche an den Oberbau und die Viaduktkonstruktionen stellt, ohne Raucherzeugung arbeitet und aus manchen anderen Gründen. Endlich scheint sich jetzt auch der Vorortverkehr der Grossstädte der Elektrizität zu erschliessen, für deren Anwendung auch auf diesem Gebiete wohl mehr spricht, als blos die Mode. Damit aber wären dem elektrischen Betrieb schon breite Zweige des Eisenbahnwesens erschlossen, neben denen ich nur noch an die Gebirgsbahnen und die Kleinbahnlinien zur wirthschaftlichen oder landschaftlichen Erschliessung gewisser Gegenden und ähnliche Fälle erinnern will.

Bevor ich von den Fern- und Kleinbahnen auf die anderen grossen Zweige des Verkehrswesens übergehe, sei noch mit einigen Worten der Vortheile gedacht, die dem Eisenbahnwesen indirekt aus der Elektrizität erwachsen sind und die das 20. Jahrhundert ebenfalls erst völlig zur Reife bringen wird. Mehr und mehr finden für den Sicherungs- und Nachrichtendienst an den Bahnstrecken und in den Bahnhöfen elektrische Vorrichtungen Anwendung. Zu dem Siemens & Halske'schen Blockapparat, der das Freigeben einer Strecke zum ersten Male von der Nachricht des nächsten Blockwärters, dass die Blockstrecke thatsächlich frei sei, selbstthätig abhängig machte, ist der elektrische Weichen- und Signalstellwerksbetrieb derselben Firma gekommen, der den Weichenstell- und Signaldienst der Bahnhöfe mit derselben selbstthätigen Abhängigkeit der zusammengehörigen Elemente von einander regelt und der, wenn einmal allgemein eingeführt, die Betriebssicherheit der Eisenbahnen besonders im Bahnhofsgebiet ungemein erhöhen wird. Auch einzelne Fälle des Fortschrittes durch die Benutzung elektrischer Signalvorrichtungen, z. B. beim Betriebe grosser Rangirbahnhöfe, ereignen sich mehr und mehr, und es ist wohl im ganzen nicht zweifelhaft, dass das anbrechende Jahrhundert eine ganz beträchtliche Erhöhung der Sicherheit durch ausgiebigste Anwendung der Elektrizität im Signal- und Stellwerksbetrieb mit sich bringen wird.

Im Strassenbahnwesen wird die Elektrizität in der nächsten Zeit voraussichtlich Alleinherrscherin werden. Noch wehrt sich eine Anzahl kleinerer Städte gegen die Aufgabe des Pferdebetriebes, aber bereits mehrere Beispiele haben bewiesen, dass selbst bei einem sehr schwachen, in grossen Wagenabständen erfolgenden Verkehr der elektrische Antrieb sich lohnt und dass man dabei billiger als bei der thierischen Zugkraft fährt. Der Akkumulatorbetrieb findet in solchen Fällen, besonders wenn es sich um lange, aber schwach benutzte Linien handelt, sein vornehmstes oder doch lohnendstes Anwendungsgebiet. Was in den Grossstädten der Strassenverkehr von der Elektrizität erwartet, ist ja weniger eine weitere Ausdehnung ihrer Anwendung, als eine Erhöhung der jetzt noch ziemlich geringen Betriebssicherheit. Die Zahl der Unglücksfälle ist seit dem Anwachsen der elektrischen Strassenbahnnetze ohne Zweifel grösser geworden, und wenn man auch der Neuheit des Betriebes und der Unvorsichtigkeit der an die elektrischen Wagen noch nicht gewöhnten Gespannkutscher den Hauptantheil an dieser Vermehrung zuschreiben muss, so ist doch eine Aenderung unerlässlich und auch mit Sicherheit zu erwarten. Es ist wohl denkbar, dass gerade die weitere, auch auf den nicht an die Schiene gebundenen Strassenverkehr ausgedehnte Vermehrung der elektrischen Zugkraft wieder zur Einschränkung der Unglücksfälle beitragen wird, denn neben dem direkten Raumgewinn auf der Strasse durch den Fortfall der Gespanne würde die Vermehrung der Selbstfahrer auch auf die Geschicklichkeit und gegenseitige Rücksichtnahme im städtischen Fuhrverkehr von günstigem Einfluss sein. Wenn auch die hier berührten Neuerungen nicht ausschliesslich in das Gebiet der Elektrizität fallen, so doch zum grössten Theile, denn im städtischen Verkehr, für den Omnibus, Last- und Geschäftswagen, die Droschke und selbst das elegante Privatgefährt hat die Elektrizität so grosse Vorzüge vor dem Petroleum- oder Benzinfuhrwerk, wie letztere ihrerseits vor dem elektrischen Wagen, wenn es sich um längere Fahrten über Land handelt, wo nicht an jedem Kilometerstein ein Elektrizitätswerk zur Verfügung steht.

Ein Gebiet des Transportwesens, das der Elektrizität so bedingungslos verfallen wird, wie die Strassenbahnen und das öffentliche Fuhrwesen, sind die auf und zwischen grossen Fabrik-, Hütten- oder Werftgrundstücken nothwendigen Industriebahnen. Für diesen Zweck hat sich die elektrische Lokomotive, die bei geringem Gewicht von grosser Zugkraft ist, leicht gehandhabt werden kann und jeden Augenblick zur Verfügung steht, ungemein brauchbar erwiesen und ist schon vielfach an Stelle der älteren Dampflokomotiven getreten. Dieses Gebiet ist aber grösser als man denkt. Gerade jetzt, wo der Drang nach Vereinigung und Zusammenfassung der kleineren Fabriken zu Riesenbetrieben immer weitere Geschäftszweige ergreift, mehren sich die grossen Fabriken beständig, die ganze Stadtviertel bedecken, Tausende beschäftigen und alle modernen Hilfsmittel der Technik zur raschen Bewältigung ihrer Massentransporte gebrauchen. Es kommt dazu, dass sich die Elektrizität als bequemstes, unter Umständen sogar billigstes Mittel zur Kraftvertheilung und Arbeitsleistung an Maschinen, Krahnen u. dergl. rasch einbürgert, und dass in Betrieben, wo dies der Fall und ausreichende elektrische Kraft verfügbar ist, auch für die Hof- und Werkstättenbahnen sich kein bequemerer Antrieb

findet. Ja, ein Blick in etwas weiter hinausliegende Zeiten zeigt uns die Landwirthschaft am Beginn desselben Entwickelungsganges, in welchem die Industrie mitten inne steht. Auch auf dem platten Lande mehren sich die Fälle, in denen die Technik und die Maschinen, ja die moderne Kraft des elektrischen Stromes angerufen wird, um den Menschen bei seinem harten Tagewerk zu unterstützen. Grosse Güter mit planmässig angelegten Elektrizitätswerken sind hier und dort entstanden, und die Neuerung scheint sich zu bewähren. Dann aber ist es nur noch ein Schritt zur Erleichterung der ländlichen Massentransporte, die heute den Landwirthschaftsbetrieb mit so schweren Opfern belasten. Ein Netz von Feldbahnen, mit kleinen elektrischen Lokomotiven befahren, wird einst das platte Land in denselben innigen Wechselverkehr mit den grossen Verkehrsadern, den Eisenbahnen und Kanälen, setzen, dessen sich heute die städtischen Gewerbe, unterstützt durch gute Strassen und Zusammendrängung der Bevölkerung, erfreuen.

Die Kanäle selbst, ja die Schifffahrt überhaupt werden bei den Fortschritten, die wir von der Elektrizität erwarten dürfen, nicht leer ausgehen. Was die Schifffahrtskanäle betrifft, so hat sich gerade rechtzeitig, nämlich zugleich mit der neueren, in ihrem Interesse erwachten Bewegung eine Fülle elektrischer Einrichtungen eingestellt, die zum Theil beim Dortmund-Emskanal ihre Vorzüge bewiesen haben, zum Theil wohl bei den neueren preussischen Schifffahrtskanälen Gelegenheit dazu erhalten werden. Dahin gehören die elektrischen Krahn- und Verladeeinrichtungen der Häfen, die elektrischen Schleusen und besonders die Fortbewegung der Schleppzüge durch elektrische Lokomotiven, womit die Kosten der Frachtbeförderung auf den Kanälen Aussicht auf eine erkleckliche Herabsetzung gewonnen haben. Was die Seeschifffahrt betrifft, so sind die allgemein eingeführten elektrischen Schiffseinrichtungen zunächst ja mehr der wohnlichen Einrichtung und vereinzelten mechanischen Verbesserungen, z. B. des Steuermechanismus usw., gewidmet, aber auch der Schiffsantrieb erfolgt hier und da, wenn auch erst bei kleineren Booten, durch Elektromotoren und Sammler. Ob diese, bis jetzt für Hafenführer, Vergnügungsboote, den öffentlichen Verkehr in wasserreichen Städten (Venedig, Bergen i/N. u. a.) vereinzelt eingeführte Neuerung sich bewähren wird, ist noch abzuwarten. Eine weitere Anwendung wird der Elektromotor auf grossen Schiffen, besonders auf Kriegsschiffen, für den Antrieb der grösseren Beiboote finden können, wenn eine fernere Entwickelung der Akkumulatoren im Sinne grösserer Leichtigkeit und Haltbarkeit eintreten sollte. Weit wichtigere Dienste wird indessen die Elektrizität der Schifffahrt indirekt, durch fernere Verbesserungen des Signal- und Nachrichtenwesens, leisten können. Neben der Erweiterung des Gesichtskreises der Küstenfeuer durch das elektrische Bogenlicht sei nur an die drahtlose Telegraphie erinnert, die ihre Hauptanwendung fast ausschliesslich auf dem Wasser erhalten zu sollen scheint. Die Verbindung der Feuerschiffe mit den Landstationen, die Nachrichtenvermittelung zwischen fahrenden Schiffen, die Warnung der im Nebel gegen das Land treibenden Fahrzeuge und die ständige Entsendung von Warnungssignalen an Bord der Postdampfer, die auf hoher See im Nebel fahren, das sind theils gelöste, theils noch im 20. Jahrhundert zu lösende Aufgaben von der grössten Bedeutung für die gesammte Schifffahrt.

Die elektrische Nachrichtenvermittelung auf dem Lande scheint dagegen schon jetzt auf einer Stufe der Vollkommenheit, die schwer zu überbieten sein wird. Wer weiss trotzdem, welche Aufgaben auch hier noch gelöst werden mögen! Was man bestimmt erwarten darf, ist wohl die weitere Ausbildung und Verallgemeinerung der Schnelltelegraphie, die am ersten geeignet scheint, die Verbilligung der Telegramme zu ermöglichen, ebenso die Erweiterung des Fernsprechverkehres von Stadt zu Stadt. Die Probleme des Fernsehens, der Kopiertelegraphie, des Ersatzes der langen Kabel durch die drahtlose Telegraphie erscheinen weniger wichtig neben diesen grundlegenden, das ganze Wirthschaftsleben beeinflussenden Fragen. W. Berdrow.

Etatsrede des Ministers v. Thielen im preussischen Abgeordnetenhause am 1. d. Mts.

Wir geben nachstehend die in der Ueberschrift erwähnte Rede nach dem Bericht des „Deutschen Reichsanzeigers“ mit unerheblichen Weglassungen wieder:

„M. H.! Ich bitte mir zu gestatten, dass ich, der Gepflogenheit der früheren Jahre entsprechend, den Berathungen in zweiter Lesung einige allgemeine Bemerkungen vorausschicke.

M. H., die Staatseisenbahnverwaltung ist in das neue Jahrhundert unter verhältnissmässig recht günstigen Bedingungen eingetreten. Der breite Verkehrsstrom, der seit einigen Jahren in steigendem Wachsen befruchtend durch unser Land zieht, lässt nicht nach, ist vielmehr noch in der Steigerung begriffen, und, was noch mehr bedeuten will, die Quellen, aus denen dieser mächtige Strom sich entwickelt, die wirthschaftliche Lage und der Wohlstand des Landes, haben sich so gehoben und so gefestigt, dass man mit aller Sicherheit nicht nur auf ein Anhalten dieses Verkehrstromes, sondern auch auf eine weitere Steigerung wird rechnen dürfen. Die Entwickelungsfähigkeit des Verkehrs ist nach allen Erfahrungen, die in der Kulturgeschichte der Völker niedergelegt sind, eine unbegrenzte, wenn dem Verkehr die geeigneten Wege nicht versagt werden. Grosse Kriege und schwere innere Krisen können wohl vorübergehend Störungen herbeiführen. Diese Störungen und die ihnen zu Grunde liegenden allgemeinen wirthschaftlichen Schädigungen werden aber um so rascher und um so wirksamer überwunden, je vollständiger das Verkehrsnetz eines Landes ausgebildet ist. Bedürfte es hierfür eines Beweises, so vergleiche man die wirthschaftliche Wiederaufrichtung der Länder, und zwar sowohl der Sieger wie der Besiegten, nach den letzten grossen Kriegen des vergangenen Jahrhunderts mit den bezüglichen Erscheinungen in der früheren verkehrsarmen Zeit. Darum tragen die Mittel, welche ein Land zur Verbesserung und zur Ergänzung seiner Verkehrswege aufwendet, in guten und auch in bösen Zeiten reiche Zinsen. Es wäre aber eine Ueberhebung sondergleichen, wenn die Eisenbahn von sich behaupten wollte, dass sie in der heutigen Zeit der einzig berechtigte und zeitgemässe Verkehrsweg sei. Wasserstrassen und Landwege sind durchaus nicht veraltet, vielmehr jede an ihrem Platz in aller kommenden Zeit voll berufen und geeignet zur erfolgreichen Mitarbeit im Verkehrsleben.

Die Periode des wirthschaftlichen Aufschwunges, in der wir uns seit einer Reihe von Jahren befinden, darf meines Erachtens auch nicht nach dem Verlauf früherer Hausseperioden beurtheilt werden. Der jetzige Aufschwung unserer wirthschaftlichen Verhältnisse, namentlich in der Industrie, ist allmählich entstanden, und zwar entstanden ohne äussere Veranlassung. Er hat von Jahr zu Jahr an innerer Kraft gewonnen; es sind wirkliche und nicht eingebildete Spekulationsbedürfnisse, welche die auf allen Gebieten gesteigerte Produktion heutzutage befriedigt; es ist eine innerlich gesunde Bewegung in unserem wirthschaftlichen Leben. Daneben sind die Löhne und der Preis der Waare wenigstens im grossen und ganzen in einem angemessenen Verhältniss geblieben, und — darauf möchte ich besonderen Nachdruck legen — es wird nach beiden Richtungen hin auch im wesentlichen Maass gehalten, und das Maasshalten ist die beste Gewähr für eine Fortdauer der günstigen Konjunktur.

M. H, die misslichen Erfahrungen, die wir nach der anderen Richtung in der früheren Hausseperiode gemacht haben, haben erzieherisch gewirkt. Sie haben im wesentlichen zu einem Zusammenschluss der Produktion geführt, gerade zum Zweck des Maasshaltens, und darum fühle ich mich verpflichtet, immer wieder darauf hinzuweisen, dass die Syndikate, die sich in grossen Produktionsgebieten gebildet haben — mögen sie nun diesen Namen tragen, wie im Ruhrgebiet das Kohlen-, das Schienensyndikat usw., oder mögen sie nur faktisch bestehen, wie in Oberschlesien die Vereinigungen unter den Produzenten

und den grossen Handelsfirmen — sie haben, so oft sie auch mit Unrecht geschmäht worden sind, wesentlich dazu beigetragen, unsere Verhältnisse gesund zu halten und das Maasshalten zu befördern. Sie werden auch in Zukunft, wenn sie die nöthige Umsicht und Widerstandskraft wie bisher entwickeln und dem an und für sich ja natürlichen Anreize, die wirthschaftliche Konjunktur einseitig auszubeuten, energisch entgegentreten, nach wie vor zum Segen des Landes dienen.

M. H., was das Maasshalten in der Industrie für die Konsumenten praktisch bedeutet, kann niemand besser beurtheilen als die Eisenbahn, deren wirthschaftlicher Erfolg zum nicht geringen Theile von diesem Maasshalten abhängig ist, um so abhängiger, als sie ja ihrerseits von guten Konjunkturen mit ihren Leistungen keinen Gebrauch machen kann; sie darf mit ihren Preisen die guten Konjunkturen nicht ausnutzen. Aber der dauernde finanzielle Erfolg der Eisenbahnen ist auch entscheidend für die Finanzlage des Staates, denn die Eisenbahnen sind zur Zeit noch seine grössten Einnahmequellen und werden es voraussichtlich auch bleiben. M. H., was das ziffernmässig bedeutet, möchte ich Ihnen kurz mit einigen Zahlen vorführen. Wenn man die reine Betriebsausgabe (Kap. 23 des Etats) von der reinen Betriebseinnahme (Kap. 10), mit der wir uns jetzt beschäftigen wollen, abzieht, so sind in den letzten drei Jahren folgende Betriebsüberschüsse herausgewirthschaftet — ich nenne runde Ziffern —: 1896/97 503 889 000 ℳ, 1897/98 531 677 000 ℳ, 1898/99 536 630 000 ℳ. In diesen drei Jahren ist also der reine Betriebsüberschuss stets gestiegen. Für das noch laufende Etatsjahr 1899 erwarten wir einen Betriebsüberschuss von 565 000 000 ℳ, das heisst gegen den Betriebsüberschuss des Vorjahres ein Mehr von 29 000 000 ℳ, gegen den Etatsanschlag für das laufende Jahr ein Mehr von 22 000 000 ℳ. M. H., diese Ziffer beruht natürlich auf Schätzung; die Einnahmen liegen nur vor für die ersten zehn Monate, es fehlen noch zwei, und was den Güterverkehr angeht, so sind die definitiven Berechnungen ja noch weiter zurück, da sie in den direkten Verkehren überhaupt nicht so rasch hergestellt werden können. Auch die Betriebsausgabe des laufenden Etatsjahres beruht naturgemäss auf Schätzungen; wir halten aber die Ziffern für richtig — vorausgesetzt, dass nicht irgend welche elementaren Störungen in der letzten Etatsperiode erfolgen. Das ist der Reinüberschuss des Betriebes. Ehe derselbe in die grosse Tasche des Staates fliesst, gehen davon natürlich noch manche dicke Millionen gemäss den Bestimmungen des Etats ab. Ich komme auf dieses Thema noch weiter.

Die Kapitalaufwendungen, welche zur Erzielung solcher Ueberschüsse nothwendig waren und auch in Zukunft noch nothwendig werden, sind fast ausschliesslich als Vermehrung der Substanz anzusehen, nicht als Retablirung des Betriebes. Es ist ein Beweis unserer günstigen finanziellen Lage sowohl der Eisenbahnverwaltung als der allgemeinen Staatsfinanzlage, dass diese grossen Kapitalaufwendungen in den letzten Jahren haben gemacht werden können, ohne den Kredit des Staates in Anspruch zu nehmen, sondern dass es möglich war, aus den Ueberschüssen der Eisenbahn diese Kapitalaufwendungen zu decken. Diese aus Betriebsüberschüssen bestrittenen Kapitalaufwendungen sind — abgesehen von den aus Anleihen bestrittenen Aufwendungen für den Bau neuer Bahnen, die sich im letzten Jahre auf ungefähr 200 000 000 ℳ belaufen haben —, 388 000 000 ℳ, also eine stattliche Ziffer. Davon kommen auf das Extraordinarium 248 000 000 ℳ und auf die besonderen Fonds, die der Eisenbahnverwaltung durch den Landtag zur Verfügung gestellt worden sind, 140 000 000 ℳ. Es wird Ihnen interessant sein, in runden Ziffern ein Bild davon zu gewinnen, wozu das Geld eigentlich verwendet ist, um sich gleichzeitig davon zu überzeugen, dass es im grossen und ganzen eine Substanzvermehrung gewesen ist, welche dadurch erzielt worden ist.

Von diesen rund 388 000 000 ℳ sind verwandt oder in ihrer Bestimmung festgelegt: 9 000 000 ℳ zur Herstellung von kurzen Umgehungsbahnen im Ruhrkohlengebiet, 37 000 000 ℳ zum Ankauf von Grund und Boden (vielfach zusammenhängender Bauterrains bei grossen Städten) in Vorbereitung von Projekten, die in den nächsten Jahren ausgeführt werden müssen. Die Verwendung der Mittel zu dem Zwecke steht vollständig in Uebereinstimmung mit der Auffassung des Landtages. Der Landtag hat die Verwaltung wiederholentlich gerade auf diesen Punkt hingewiesen, und nachdem wir die nöthigen Mittel haben, sind wir auch in der Beziehung ziemlich umfassend vorgegangen. Ferner sind 60 000 000 ℳ für Gleise verwendet worden, 130 000 000 ℳ für grosse Bahnhofsumbauten, und endlich der dickste Posten, 152 000 000 ℳ, für Vermehrung des Fuhrparks — in vier Jahren, bemerke ich! — um 688 Lokomotiven, 1 511 Personenwagen und 34 483 Gepäck- und Güterwagen. M. H., das sind nicht mehr Ausgaben des laufenden Betriebes, sondern das sind Ausgaben, die sich im wesentlichen, wie gesagt, als Substanzvermehrung charakterisiren, die also, wenn man sich ein Bild von dem Erfolg des Betriebes der Eisenbahnen machen will, ausser Ansatz bleiben müssen.

M. H., ich möchte die allgemeinen Bemerkungen nur noch mit einer Erläuterung des sich im Etat 1900 ergebenden Gesammtüberschusses schliessen; wenn Sie nämlich den Etat für 1900 zur Hand nehmen, so werden Sie finden, dass er (Seite 71) nicht mit einem Mehrüberschuss gegen den Etat des Vorjahres, sondern mit einem Minderüberschuss von 678 479 ℳ abschliesst. Das ist aber nur scheinbar und beruht darauf, dass wir im Etat der Eisenbahnverwaltung für 1900 zum ersten Mal die 8 000 000 ℳ zur Erscheinung bringen, welche bereits im Etat 1899 an Vermehrung der Beamtengehälter bewilligt, aber damals im Etat der Finanzverwaltung untergebracht waren, und zweitens kommt in Betracht, dass die Beiträge, welche aus dem Pensionsgarantiefonds den Betriebseinnahmen zuflossen und welche im Vorjahre noch 6 669 000 ℳ betrugen, für 1900 in Fortfall kommen, weil dieser Pensionsgarantiefonds, der noch aus der alten Zeit der verstaatlichten Privatbahnen herrührt, jetzt aufgezehrt ist. Diese beiden Faktoren verschieben das Bild in der Weise, dass der Gesammtüberschuss für 1900 um etwa 14 500 000 ℳ günstiger gegen den Etat 1899 ausfällt.

Ich möchte mich nun zu den einzelnen Kapiteln des Etats wenden, werde mich aber auch da mit Rücksicht auf meine Ausführungen, die Ihnen gedruckt vorliegen, ganz knapp fassen.

Die Betriebseinnahme (Kap. 10) betrug im Jahre 1898/99 1 263 437 000 ℳ. Demgegenüber sind die Einnahmen für das laufende Etatsjahr 1899 auf rund 1 280 Millionen Mark veranschlagt; sie werden aber nach dem bisherigen Ergebniss 52 000 000 ℳ mehr bringen, also auf 1 332 Millionen Mark steigen, während die Betriebseinnahme im Etat für 1900 auf 1 358 Millionen Mark veranschlagt ist, also nur um 26 000 000 ℳ höher, als voraussichtlich das Jahr 1899 bringt. M. H., Sie werden mit mir überzeugt sein, dass diese Veranschlagung der Einnahmen eine vorsichtige ist; Sie werden aber auch aus den Ziffern, die ich Ihnen nachher bezüglich der Ausgaben geben werde, hoffentlich zu derselben Ueberzeugung kommen.

Was den Personen- und Güterverkehr betrifft, so kann ich mich im allgemeinen auf das beziehen, was der Herr Referent ausgeführt hat und was in meinen schriftlichen Erklärungen steht. Ich möchte nur gewissermaassen als Kuriosum hinzufügen, dass an der Steigerung der gefahrenen Personenkilometer — das ist entscheidend für die Charakteristik des Verkehres —, die rund 959 000 000 ℳ oder 8,42 % beträgt, prozentual den grössten Antheil die I. Klasse hat. Das steht im Widerspruch mit früheren Erfahrungen, ist aber unleugbar und hängt wohl im wesentlichen zusammen mit den verbesserten grossen Schnellzügen, die eingerichtet worden sind, die — davon wird sich fast jeder von Ihnen persönlich überzeugt haben — nicht nur in der Reisezeit, sondern meist auch zu jeder anderen Zeit sehr reichlich, zuweilen überreichlich besetzt sind, so dass wir von Jahr zu Jahr zur Vermehrung dieser Züge haben schreiten müssen.

Die grösste absolute Gesammteinnahme bringt die III. Klasse, ihr zunächst steht die IV. Klasse. Die Einführung der IV. Klasse auf den hessischen Bahnen hat ganz überraschend günstige Ergebnisse geliefert und namentlich den Beweis erbracht, dass die süddeutsche Abneigung gegen die preussische Einrichtung der IV. Klasse eine rein theoretische ist und die Leute in der Praxis ganz anderer Meinung sind.

Beim Güterverkehr ist meiner Meinung nach auch kaum etwas zu bemerken. Ich will nur zur Charakteristik und zur Beleuchtung von Fragen, die im Laufe der Debatte kommen werden, noch mittheilen, dass an der Ruhr der Kohlenverkehr im laufenden Jahre 1899, Januar bis Dezember gerechnet, um 6,3 % gestiegen ist, in Oberschlesien um 5,8 %, im Braunkohlenrevier aber um 10,3 %. Im Ruhrrevier sind wir im laufenden Jahre zu der grossen Ziffer 16 000 täglicher Gestellung gekommen und haben sie an vielen Tagen bis nahe an 17 000 überschritten. Das sind nur die offenen Wagen, die zum Kohlenverkehr verwandt und den Zechen gestellt werden. Dazu sind zu rechnen mindestens noch 4 000 Wagen, die für den anderen Verkehr gebraucht werden. Es sind also in dem Ruhrkohlenrevier 20 000 Wagen täglich zu gestellen und 20 000 Wagen täglich abzufahren. M. H., wenn Sie sich nur diese Zahl von Wagen vergegenwärtigen in ihrer Länge auf ein Gleis gestellt, so kommen Sie auf 8 × 20 000 m = 160 km, und die einfache Ziffer können wir nicht rechnen, sondern wir müssen auch noch einen sehr erheblichen Theil der Doppelziffer hinzufügen, denn während der Wagen auf der Zeche zur Belastung steht, muss der für die nächste Schicht zu gebrauchende Wagen bereits im Anfahren begriffen und theilweise schon angekommen sein, also auch für ihn ist noch Platz zu rechnen. M. H., das sind Zahlen von so ausserordentlicher Grösse, die einen so dichten Verkehr darstellen, wie er nirgendwo anders in der ganzen Welt existirt, ein Verkehr, der sich auf ein geographisch eng umgrenztes kleines Gebiet zusammendrängt. Ich will daraus hier keine weiteren Schlüsse ziehen, sie liegen ja — nicht als ein verschleiertes, sondern als ein recht deutliches Bild — im Hintergrunde.

M. H., die Betriebsausgabe, welche im Etatsjahre 1898/99 rund ungefähr 727 000 000 ℳ betrug, ist für das laufende Etatsjahr auf 737 000 000 ℳ veranschlagt, sie wird sich aber in Wirklichkeit um 30 000 000 ℳ höher stellen und also die Ziffer von 767 000 000 ℳ erreichen. Im neuen Etat für 1900 sind 810 736 000 ℳ veranschlagt. M. H., Sie werden aus den Ziffern schon entnehmen, dass die Steigerung der Ausgabe prozentual nachgelassen hat. Ich will nicht behaupten, dass wir bereits auf einem Beharrungszustand der Ausgaben angekommen sind, aber das glaube ich doch versichern zu können, dass wir uns ihm wieder nähern. Und das ist auch ganz natürlich, denn ein grosser Theil derjenigen Ausgabesteigerung, die in den vorigen Jahren den Etat so hat anschwellen lassen, kommt jetzt nicht wieder. Neue Etatsstellen für Beamte werden ja immer kommen, aber wir nehmen an, dass wir in einem verhältnissmässigen Beharrungszustand bezüglich der persönlichen Ausgaben ungefähr angelangt sind. Aber auch in den sächlichen Ausgaben werden die grossen Steigerungen, wie sie die vorigen Jahre gebracht haben, nicht wieder kommen, sondern auf wichtigen Gebieten allmählich in einen Beharrungszustand übergehen.

M. H., der Betriebskoeffizient — das ist ja das Barometer, nach dem wir unsere Wirthschaftlichkeit zu messen pflegen — hat in den Jahren 1897/98 55,27 %, 1898/99 57,53 % und im laufenden Jahre wird er voraussichtlich 57,61 % betragen, oder, wenn man die im Etat der Finanzverwaltung vorgesehenen Gehaltserhöhungen für Eisenbahnbeamte hier mit in Rechnung stellt, dann kommen wir auf 58,19 %. Immerhin stehen wir mit diesem Prozentsatz bei weitem am günstigsten von allen deutschen Staatsbahnen, viel günstiger als Bayern, Sachsen, Baden, Württemberg usw., die zum Theil sehr viel höher sind und von denen nur eine einen annähernden, aber auch noch über 60 % stehenden Betriebskoeffizienten aufweist. Demgemäss verzinsen sich auch die preussischen Staatsbahnen entschieden am höchsten, und zwar, wenn man das statistische Anlagekapital zu 7 600 Millionen Mark rechnet, beträgt der reine Betriebsüberschuss etwas über 7 % des Anlagekapitals. Die Rechnungen, die in den übrigen Bundesstaaten seit dem vorigen Jahre nach dem preussischen Schema gemacht werden — man hat sich unter Vermittelung des Reichs-Eisenbahnamtes dahin geeinigt — weisen erheblich niedrigere Erträgnisse nach. Ich will hier die einzelnen Zahlen nicht nennen; ich glaube, es genügt auch, wenn ich sage: es kommt keine von diesen Zahlen auch nur annähernd an 5 %. Das günstige Ergebniss der preussischen Staatsbahnen ist erzielt trotz der ausserordentlich gewachsenen Kilometerzahl der Nebenbahnen, von denen man nicht vorausgesetzt hat und auch nicht erwarten kann, dass sie in den ersten Jahren zur Verzinsung erhebliche Beiträge liefern werden, und trotzdem dass wir aus den laufenden ordentlichen Ausgaben des Etats im letzten Jahrzehnt die Bezüge der Bediensteten um 72 000 000 ℳ erhöht und mindestens 150 000 000 ℳ für Meliorationen ausgegeben haben, die bei den anderen Bahnen entsprechend dem Normalbuchungsschema nicht in die laufenden Betriebsausgaben gerechnet sind.

Ich möchte mich nun mit einigen Worten zu den persönlichen Ausgaben wenden, die ja eine sehr grosse Rolle nicht blos wirthschaftlich, sondern auch politisch und sozial spielen. Im ganzen betragen die persönlichen Ausgaben des neuen Etats 383 000 000 ℳ. Die Zunahme der persönlichen Ausgaben ist prozentual in einigen Jahren, und zwar in den letzten Jahren, stärker gewesen als die prozentuale Zunahme des Verkehres, der Roheinnahmen. Die Ursachen dieser Zunahme der personellen Ausgaben liegen auf der Hand, sind den Herren wohl bekannt; sie liegen in der Verstärkung des Personals durch betriebssicherheitliche und solche Ausgaben, die einer beschleunigten Güterbeförderung dienen, namentlich aber in der Einkommenverbesserung, die dem Personal gewährt ist, und in den weitgehenden Diensterleichterungen, die durch Abkürzung der Tagesleistung und Vermehrung der Ruhe des Dienstpersonals veranlasst worden sind. Die Einkommenverbesserung besteht in der Verbesserung des Gehalts, sie besteht aber auch in der sehr energisch fortgeschrittenen Vermehrung der Etatsstellen. M. H., wir haben in den letzten drei Jahren 20 821 neue etatsmässige Beamtenstellen geschaffen. Davon kommen auf den Etat 1900 allein 5 163 neue Stellen, und zwar ganz überwiegend für Unterbeamte, mit einer Einkommenverbesserung von rund 3 170 000 ℳ. Dann kommt die Erhöhung der Unterbeamtengehälter, die, wie ich vorhin schon anführte, 8 000 000 ℳ gekostet hat. Dann kommt ferner ein sehr schwerwiegendes Moment, das ist die Erhöhung der Arbeitslöhne. Die Staatseisenbahnverwaltung kann und darf sich dem nicht entziehen, die Löhne so zu reguliren, wie sie auf dem Arbeitsmarkte regulirt sind; sie darf und kann mit ihren Löhnen hinter den bezüglichen Löhnen der Privatindustrie und den sonst in den wirthschaftlichen Betrieben gezahlten Löhnen nicht zurückbleiben. Der Mehraufwand, der dadurch in den beiden letzten Jahren verursacht ist, betrug in dem ersten dieser beiden Jahre 4 900 000 und in dem zweiten 5 170 000 ℳ und wird im neuen Etat 4 500 000 ℳ betragen.

Was überhaupt an Einkommenverbesserungen für das Dienstpersonal bewilligt ist, veranschaulichen am besten einzelne ganz charakteristische Ziffern. Wenn das im Jahre 1900 nach dem neuen Etat zu beschäftigende Personal diejenigen Gehälter und Löhne bekäme, die in den betreffenden Stellen im Jahre 1890 bezahlt worden sind, also vor 10 Jahren, so würde der Etat 1900 erleichtert werden für Beamte um 30 500 000 ℳ und für Arbeiter um 41 500 000 ℳ — also bei derselben Anzahl —, zusammen für Beamte und Arbeiter um 72 000 000 ℳ.

Die Maassregeln für eine Gewährung längerer Ruhe und Erleichterung des Dienstes sind bereits vor zwei Jahren zum Abschluss gekommen. Formell ist allerdings mit dem 1. Januar eine Neuordnung auf diesem Gebiet eingetreten. Diese Neuordnung hat aber nur den Sinn, dass jetzt die übrigen deutschen Bahnen unsere Bestimmungen angenommen und dass wir uns so zu einer grossen Vereinigung zusammengeschlossen haben. Das hat einige geringfügige formelle Aenderungen zur Folge gehabt, materiell haben wir dieselben Bestimmungen wie vorher.“

Der Minister wendete sich dann zu den sozialen Aufgaben der Staatsbahnverwaltung, erwähnte, dass diese jetzt über mehr als 30 000 Wohnungen verfüge und in deren Vermehrung weiter fortfahre. Die Bemühungen für das Wohl der Bediensteten würden auch von diesen anerkannt, der Geist der Gesammtheit sei ein guter. Vom Präsidenten bis zum Arbeiter finden sich die Eisenbahner zusammen und feiern patriotische Feste. Die guten Einwirkungen solcher Vereinigungen seien unverkennbar.

Was der Minister über die sachlichen Ausgaben und das Extraordinarium des Etats sagte, darüber wird demnächst von uns im einzelnen berichtet werden. Er schloss seine Rede mit den Worten: „Die Staatsbahnverwaltung ist sich in allen ihren Gliedern bewusst, dass das neue Jahrhundert wie das alte ihr die Fülle harter Arbeit und Mühen und Sorgen bringen wird, doch hat sie auch das Vertrauen und das Selbstbewusstsein, dass sie ihren Platz im Staatsleben erfüllen und mit Erfolg bemüht sein wird, die ihr gestellten grossen Aufgaben zu lösen.“

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Fortsetzung der Berathung des Etats der Eisenbahnverwaltung im preussischen Abgeordnetenhause**, aus der wir die Hauptrede des Ministers oben veröffentlicht haben, bot noch eine Reihe interessanter Punkte. Der Antrag des Abg. Wiemer auf Ermässigung der Personentarife gab dem Minister Anlass zu einer Reihe wichtiger Erklärungen. Seine Zurückweisung der Angriffe des Abg. Saenger haben wir schon in der vorigen Nummer berührt. Dem Abg. Wiemer erwiderte der Minister u. a. folgendes:

Keinen von den Gründen, die gegen eine Ermässigung der Personentarife angeführt sind, hat der Vorredner erschüttert. Die Gründe, die er seinerseits vorgebracht hat, sind sehr leicht zu widerlegen. Er hat auch mit einer ganzen Menge von Material seine Gründe unterstützt, das zum grossen Theil auf Irrthum oder Missverständniss beruht. Der Personenverkehr hat sich auf den preussischen Bahnen von Jahr zu Jahr so entwickelt, dass aus dieser Entwicklung unmöglich ein Grund entnommen werden kann, gegen den jetzigen Bestand der Tarife vorzugehen. Es kann ferner aus der absoluten Höhe der Tarife kein Grund entnommen werden, denn unsere Tarife sind im Durchschnitt billiger als irgend ein anderer deutscher Tarif, viel billiger als die meisten internationalen Tarife. Ich komme auf einzelne Zahlen, die der Herr Vorredner angeführt hat, gleich noch näher zurück.

Was die deutschen Sätze anbetrifft, so ist der Durchschnittssatz für ein Personenkilometer bei den preussischen Staatsbahnen 2,67, in Bayern 3,17, in Sachsen 2,92, in Württemberg 2,84, in Baden 3,14, in Elsass-Lothringen 3,05 ₰. Es geht also daraus hervor, dass unser Durchschnittssatz bei weitem der billigste ist. Wir erfreuen uns Süddeutschland gegenüber trotz aller seiner Sonderermässigungen, die es in Kilometerheften, Fahrkarten, Landeskarten usw. eingeführt hat, der billigsten Fahrgelegenheit in unserer vierten Klasse, die so billig wie in keinem anderen Lande ist. Auch alle Beispiele, die Herr Abg.

Dr. Wiemer angeführt hat, können in der Beziehung an diesem Ergebniss nichts ändern.

M. H., wenn der Herr Dr. Wiemer behauptet, die Verbilligung, die in einzelnen Ländern eingeführt ist — er führt an Oesterreich, Ungarn, Dänemark, Russland und Belgien —, hätte dort zu befriedigenden Resultaten auch bezüglich der wirthschaftlichen Resultate der Bahnen geführt, so ist das entschieden unrichtig. Den Beweis dafür bin ich bereit, Ihnen zu erbringen. Oesterreich hat schon zweimal seinen bisherigen Zonentarif erhöhen müssen. Was eine Tariferhöhung im Lande bedeutet, dafür haben Sie bisher noch kein Gefühl gehabt. Aber dieses Gefühl würde ein sehr lebhaftes sein, wenn wir durch falsche Tarifmaassregeln in einigen Jahren dazu gedrängt würden, die Tarife wieder zu erhöhen, und eine solche falsche Tarifmaassregel wäre die Ermässigung der Personentarife. Ungarn hat, um die Betriebsausgaben decken zu können, um den vermehrten Ansprüchen an Material usw. entgegenkommen zu können, eine sogenannte Investitionsanleihe von 120 Millionen Gulden aufnehmen müssen. Man kann das auch nicht als ein befriedigendes finanzielles Ergebniss betrachten. In Dänemark ist der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben nach Einführung der Fahrpreisermässigung von 5 Millionen (im letzten Jahre vor der Ermässigung) auf 3 Millionen Kronen im Jahre 1898 zurückgegangen. Was Belgien anbetrifft, welches der Herr Abg. Dr. Wiemer noch ganz besonders als Beispiel mir vorgehalten hat, so möchte ich darauf hinweisen, dass gerade auf dem Gebiete, welches der Herr Abgeordnete hier besonders hervorgehoben hat, also auf dem Gebiete der Arbeiterbeförderung auf verhältnissmässig nahe Entfernungen, wir Belgien in Bezug auf Billigkeit weit voraus sind. Wenn der Satz richtig ist, den Herr Abg. Dr. Wiemer angeführt hat — ich kann ihn nicht kontroliren — so ist er das Vierfache unserer Sätze. So wird sich auch in einer ganzen Reihe anderer Entfernungen finden, dass unsere Sätze heutzutage noch billiger sind, namentlich wenn man die IV. Klasse in Betracht zieht, als die belgischen Sätze.

Was nun endlich Russland anbetrifft, so hat Russland seine Sätze nur auf ganz weite Entfernungen ermässigt. Meine Herren, das liegt in den ganz eigenthümlichen russischen Verhältnissen und ist vom russischen Standpunkt aus gewiss eine richtige Maassregel gewesen; von unserem Standpunkte aus wäre es eine durchaus unrichtige. Wir würden unsere gesammten wirthschaftlichen Verhältnisse damit verschieben. Auch eine Reihe von anderen Bemerkungen des Herrn Abgeordneten Dr. Wiemer müssen auf ihre Richtigkeit zurückgeführt werden. Herr Dr. Wiemer geht immer davon aus, wir beabsichtigen eine Erhöhung der Personentarife. Meine Herren, das steht mit allen Erklärungen, die ich abgegeben habe, vollständig im Widerspruch. Es ist stets gesagt worden, eine Erhöhung wird nicht beabsichtigt. Wenn das Programm, welches mehrfach hier zur Sprache gebracht ist, durchgeführt wird, wird der durchschnittliche Betrag der Personenkilometer nicht erhöht werden. Es liegt nur die Erhöhung darin, dass in Zukunft die Hin- und Rückfahrt in Schnellzügen etwas erhöht wird. Das einfache Billet wird nach diesem Programm ermässigt und zwar erheblich ermässigt. Sie liegt zweitens darin, dass die Fahrpreisermässigungen für Badekarten, Sommerkarten usw. wegfallen. Dass diese Karten den Badeorten besonders zum Vortheil gereicht haben, ist bisher durch die Erfahrung nicht bewiesen; sie haben nur zu einer ganz ungleichen Behandlung der einzelnen Badeorte geführt. Die einen haben eine Ermässigung bekommen, die andern nicht, und wenn wir gleichmässig die Ermässigungen für sämmtliche Badeorte beseitigen, so ist der gerechte Zustand wieder hergestellt und die Reise nach den Badeorten wird auch in Zukunft, wenn das einfache Billet ermässigt ist, nur in einzelnen Relationen, wie vielleicht in den höheren Klassen, irgend bemerkbar erhöht. Ich bin daher der Meinung, dass die Resolution abzulehnen ist, dass kein wirthschaftlicher Grund vorliegt, die Personentarife zu ermässigen.

Es liegt aber allerdings ein sehr erheblicher Grund vor, die Tarife zu vereinfachen. Die Personentarife haben sich historisch allmählich entwickelt zu einem sehr bunten Chaos, das zu überblicken selbst den Sachverständigen ausserordentlich schwer wird. Meine Herren, wenn Sie z. B. bedenken, dass hier auf dem Anhalter Bahnhof 47 000 verschiedene Sorten von Fahrkarten verkauft werden, von denen ein Drittel, 16 100, auf die Rückfahrkarten und sonstigen besonderen Karten kommen und 30 000 auf einfache Karten, 13 000 auf Schnellzug- und 17 800 auf Personenzugkarten; dass auf dem Stettiner Bahnhof 14 700 Sorten zum Verkauf ausstehen, auf dem Lehrter Bahnhof 16 000, auf der Friedrichstrasse 17 000, auf dem Potsdamer Bahnhof 10 000 —, so werden Sie schon aus diesen Ziffern, glaube ich, ersehen, dass eine Vereinfachung des Billetwesens doch sehr angezeigt ist. Wie man seine Fahrten am billigsten einrichten soll, das zu ergründen, ist Aufgabe ganz findiger Leute, die sich mit diesen Dingen, ich möchte sagen, berufsmässig beschäftigen. Das berühmte Blatt „Zonentarif“ hat sich mit diesen Findigkeiten zum grossen Theil — ob jetzt noch, ich lese es seit Jahr und Tag nicht mehr, weiss ich nicht — beschäftigt und suchte die Tarife nach solchen kleinen Unstimmigkeiten nach, fand dann auch hier und da welche.

Die Rückfahrkarten sind diejenige Einrichtung, welche am meisten zu Reklamationen Veranlassung gibt. Auf unseren grossen Reklamationsbüros bei den Direktionen haben bei einzelnen 90 % aller Reklamationen Bezug auf die Rückfahrkarten. Das aus der Welt zu schaffen, wäre sowohl für das Publikum als für die Verwaltung eine wahre Erleichterung. Der Rabatt für die Rückfahrkarten hat auch an sich gar keine logische Berechtigung. Wozu? Die Rückfahrkarten hatten Berechtigung, so lange man noch in Konkurrenz stand, weil man sich durch diesen Rabatt den Reisenden auch für die Rückfahrt sichern wollte. Das trifft heute nicht mehr zu. Eine Ermässigung der Selbstkosten tritt nicht ein, wenn der Passagier zurückfährt; das ist genau dasselbe, als wenn er hinfährt. Also eine innere Berechtigung dafür ist nicht vorhanden.

Ebensowenig innere Berechtigung ist für eine ganze Reihe anderer Ermässigungen. Und zu welchen Missbräuchen werden diese Einrichtungen benutzt! Wer heute nach Königsberg fahren will im Sommer und einigermaassen findig ist, nimmt keine Karte nach Königsberg, sondern eine Badekarte nach Cranz; dann hat er die Ermässigung und kommt doch nach Königsberg. Ich sollte das eigentlich hier nicht so offen verkünden; aber ich will aus meinem Herzen keine Mördergrube machen und das als ein wirklich schlagendes Beispiel anführen, und was für Königsberg und Cranz gilt, gilt für viele andere Orte auch: Zoppot und Danzig, und wie sie alle heissen. Dass das eine Einrichtung ist, die an und für sich gar keine Berechtigung hat und die baldmöglichst abgeschafft werden sollte, darüber kann auch selbst, glaube ich, Herr Dr. Wiemer nicht im Unklaren sein. Ich bin daher der Meinung und bleibe dabei stehen und befinde mich da in Uebereinstimmung mit dem gesammten Staatsministerium und mit den deutschen Bundesstaaten, dass ein Bedürfniss zu einer wesentlichen Ermässigung der Personentarife nicht besteht, wohl aber ein Bedürfniss anzuerkennen ist für eine Vereinfachung des Tarifwesens im Personenverkehr, und ich will sehr hoffen, dass diese Vereinfachung das Ergebniss der Berathungen sein wird, die zur Zeit noch zwischen den deutschen Bundesstaaten, die Staatsbahnverwaltung haben, gepflogen werden. Wie weit diese Verhandlungen zur Zeit gediehen sind, bedaure ich aus nahe liegenden Gründen nicht mittheilen zu können; dass sie aber nicht so liegen, wie der Herr Abg. Dr. Wiemer es angibt, glaube ich hier versichern zu können.

Aus den Kreisen der konservativen und der Centrumspartei wurde der Staatsbahnverwaltung reiche Anerkennung ausgesprochen; alsdann wendete sich der Minister zu einer Aeusserung des Abg. am Zehnhoff über die vielfach vom Publikum als lästig empfundene Art des Verkaufes der Platzkarten in den D-Zügen durch zwei Kontrolbeamte; er begründete sie mit der Nothwendigkeit, die Beamten gegen den Glauben zu schützen, es werde ein Trinkgeld gefordert, das der Schaffner für sich in Anspruch nehme. Es solle indessen in Erwägung gezogen werden, ob eine Vereinfachung dieses Verfahrens möglich sei.

Der zweite Verhandlungstag, der 2. März, brachte zunächst eine Rede des nationalliberalen Abg. Macco, der die Zustimmung auch seiner Partei zu der Verkehrspolitik der Staatseisenbahnverwaltung im allgemeinen und in einer Reihe einzelner Punkte aussprach und den Wunsch hinzufügte, die Regierung möge das Verhältniss der Frachten zu den Selbstkosten bei den wichtigeren Erzeugnissen der Landwirthschaft und der Gewerbe von dem Gesichtspunkt aus einer Prüfung unterziehen, dass die deutsche Industrie zur Bekämpfung des amerikanischen Wettbewerbes billiger Tarife bedürfe. Die Aeusserungen des Ministers über die Vergrösserung der Güterwagen und die Bekämpfung der Kohlennoth sind von uns schon in anderem Zusammenhang wiedergegeben. Aus der Rede des nationalliberalen Abg. Schmieding (Dortmund) ist die Beleuchtung der bekannten Verkehrsstockungen im Dezember und die Betonung hervorzuheben, es habe sich weniger um eine Wagennoth, als um eine Gleisenoth gehandelt. Wirksam könne diesen Zuständen nur durch Erbauung einer leistungsfähigen Wasserstrasse abgeholfen werden. Auch sprach sich der Abgeordnete gegen die Aufhebung der Kohlenausfuhrtarife aus.

Ueber das aus den folgenden Verhandlungstagen Erwähnenswerthe werden wir in nächster Nummer berichten. Vergleiche übrigens die nachstehende Mittheilung der „Berliner Korrespondenz“.

— **Die Arbeiterverhältnisse der preussischen Staatsbahnen.** Bei der im Abgeordnetenhause am Sonnabend fortgesetzten Berathung des Eisenbahnetats wurden von freisinniger Seite auch die Verhältnisse der Arbeiter der preussischen Staatsbahnen zur Sprache gebracht, um mannigfache Klagen über angeblich unzureichende Fürsorge für diese Kategorie von Arbeitern vorzutragen. So wurde hervorgehoben, dass die Dienstzeiten zu lang und die Löhne zu niedrig wären, dass die

Arbeiterausschüsse zu wenig Beachtung fänden, die Statuten der Pensionskasse berechtigten Wünschen nicht entsprächen u. a. m. Die nachfolgende Beleuchtung der einzelnen Ausstellungen durch einen Vertreter der Staatsregierung hat Punkt für Punkt dargethan, dass die Bemängelung theils von falschen Voraussetzungen ausging, theils auf Unkenntniss der thatsächlichen Vorgänge beruhte. Ein nochmaliges Eingehen auf die betreffende Kritik ist unter solchen Umständen nicht erforderlich, wohl aber muss im allgemeinen einer Darstellung auf das Entschiedenste entgegengetreten werden, nach welcher die Staatsregierung nicht mit genügender Sorgfalt die ihr als Arbeitgeberin obliegenden Pflichten den Angestellten und Arbeitern gegenüber erfülle. Es mag ein Zufall sein, dass der sozialdemokratische „Vorwärts“ am Sonnabend früh die Arbeiterverhältnisse der Staatsbahnarbeiter in hämisch nörgelnder Weise nach denselben Richtungen kritisirte, die kurz darauf im Abgeordnetenhause ihren Tadler fanden; immerhin durfte erwartet werden, dass die parlamentarische Kritik den Spuren der Publizistik nur insoweit folgte, als wirklich für ein Verschulden oder eine Unterlassung der Eisenbahnbehörden das Anklagematerial vorhanden ist. Der Verlauf der Debatte hat aber erkennen lassen, dass die Information des Kritikers über die bemängelten Maassnahmen und Verhältnisse durchaus unzureichend gewesen ist.

Die Tendenz des „Vorwärts“ liegt klar zu Tage: er will zeigen, wie der Arbeiter „im Dienste des Staates“ (so überschreibt der „Vorwärts“ seinen Artikel) ein ganz besonders mühevolles und undankbares Dasein führen müsse. Mit wie illoyalen Mitteln wird aber von dem sozialdemokratischen Blatte hierbei verfahren! Unter anderem wird mitgetheilt, dass die Dauer des planmässigen Dienstes des Eisenbahnpersonals bei vielen Tausenden der Angestellten auch gegenwärtig noch sich auf über 12 Stunden erstrecke, ja vielfach sogar bis zu 16 Stunden ansteige. An diese Behauptung lässt sich dann bequem ein Seitenhieb auf die mangelnde Betriebssicherheit des Reiseverkehrs anknüpfen. Richtig ist, dass nach dem dem Landtage vorliegenden amtlichen Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der Staatseisenbahnen 1898/99 2 669 Beamte „mehr als 15 bis 16 Stunden“ Dienst hatten; aber aus ebenderselben Nachweisung ist auch zu ersehen, welche Einschränkungen der Ziffernangabe anzufügen sind. Die verhältnissmässig langen Dienstzeiten fallen fast ausschliesslich auf das Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonal, dessen Arbeitsdauer während der Fahrt naturgemäss nicht beliebig nach Stunden zugeschnitten werden kann. Der „Vorwärts“ verschweigt aber — was in der Denkschrift zu den betreffenden Dienstfristen ausdrücklich vermerkt wird —, dass bei den soeben angeführten Angestellten sämmtliche in die planmässige Diensttour fallenden Ruhepausen, welche sich bis zu 6 Stunden erstrecken, in die planmässige Dienstzeit eingerechnet sind. So erscheint beispielsweise ein Zugbeamter, der von A nach B fährt (= $5^1/_4$ Stunden dienstliche Thätigkeit), in B eine Ruhe von vollen 5 Stunden geniesst und danach wieder von B nach A fährt, obwohl er zusammen nur $10^1/_2$ Stunden dienstlich in Anspruch genommen wird, dennoch in der Zahlenaufstellung mit 15 bis 16 Stunden Dienstzeit. Ferner hätten der „Vorwärts“ und diejenigen, welche ihm den Vorwurf bezüglich der Ueberanstrengung des Zugpersonals nachsprechen, aus dem offiziellen Material ersehen müssen, dass ein grosser Theil des Personals nicht alltäglich dieselbe Dienstdauer zu absolviren hat, vielmehr derart beschäftigt wird, dass auf den Einzelnen vielleicht nur jeden 10. Tag eine Dienstschicht von etwa 16 Stunden trifft. Da aber die lange Zugtour täglich — wenn auch mit wechselndem Personal — gefahren wird, so erscheint in der Nachweisung eine Anzahl von Beamten mit einer maximalen Dienstdauer, ohne dass eine regelmässige Inanspruchnahme von solcher Dauer vorliegt. Wer über die Länge der Dienstzeit klagt, hätte zum Mindesten auch die Verpflichtung, auf ihre eigenartige Fixirung aufmerksam zu machen.

Aehnlich wie in betreff der soeben behandelten Anklagepunkte lässt sich auch hinsichtlich der anderen Angriffe unschwer feststellen, dass einzelne, willkürlich aus dem Zusammenhang genommene Ziffern dazu benutzt werden, um im Publikum Meinungen hervorzurufen, die vor einer näheren Prüfung nicht bestehen können.

Auch die im Betriebe der Staatseisenbahnverwaltung gezahlten durchschnittlichen Tagesvergütungen und Löhne werden angefochten, weil sie bei einzelnen Kategorien von Angestellten um ein geringes herabgegangen sind, z. B. bei den Hilfskartenausgebern. Der Rückgang erklärt sich dadurch, dass eine grössere Anzahl von Frauen — meistens Angehörige von unteren Bediensteten — auf kleinen Haltepunkten mit der Fahrkartenausgabe betraut worden sind, denen für diese Nebenleistung eine geringere Vergütung gewährt wird. Und diese fürsorgliche Maassnahme, um den unteren Beamtenfamilien in abgelegenen Gegenden einen Nebenverdienst zu eröffnen, benutzt der „Vorwärts“, über die Eisenbahnverwaltung seinen Zorn auszugiessen, wobei Schlagworte wie „Marinismus“, „Militarismus“, „Kolonialabenteuer“ usw. nicht fehlen! Die Aufklärung derart voreingenommener Kritiker erscheint als eine undankbare, weil aussichtslose Aufgabe. Wohl aber ist es geboten, die öffentliche Meinung, auf welche jene Kritiken zu wirken bestimmt sind, eines Besseren zu belehren. („Berl. Korr.“)

— Die Einrichtung für den **elektrischen Betrieb der Wannseebahn** bei Berlin ist, wie die „B. B. Z.“ nach Erkundigung an amtlicher Stelle erfährt, jetzt soweit gediehen, dass zunächst im Laufe der nächsten Zeit Vorversuche ausgeführt werden können, welche den Zweck haben, die Betriebstüchtigkeit der Motorwagen, der elektrischen Leitungsanlagen und überhaupt aller Einrichtungen, die für die elektrische Zugförderung erforderlich sind, auf das Genaueste zu prüfen und etwa sich hierbei herausstellende Mängel abzustellen bezw. etwaige Abänderungen auszuführen. Diese Vorversuche werden daher nicht mit einem vollständigen Zuge, sondern nur mit den Motorwagen gemacht werden. Erst nachdem die Betriebstüchtigkeit der gesammten elektrischen Zugförderung und Ausrüstung nachgewiesen ist, soll mit der Durchführung des regelmässigen Betriebes — in den ersten Tagen des April — der Anfang gemacht werden. Der elektrische Betrieb findet dann in dem bestehenden Fahrplan der Wannseebahn in der Weise statt, dass neben den Wagenzügen, die in der bisherigen Weise durch Lokomotiven befördert werden, ein Wagenzug etwa bis zu je 15 Hin- und Herfahrten zwischen Berlin und Zehlendorf mittelst elektrischen Betriebes zurücklegt. Dieser Probebetrieb ist zunächst für die Dauer eines Jahres in Aussicht genommen; danach erst soll über die Einführung des elektrischen Betriebes in grösserem Umfange Entscheidung getroffen werden.

— Der ständige Ausschuss des deutschen Landwirthschaftsrathes hat in seiner kürzlich abgehaltenen Berathung folgende, die **Zuckertarife** betreffende Beschlüsse gefasst: 1. Die Frachtermässigung für russischen Zucker auf deutschen Eisenbahnen ist eine ungerechtfertigte Bevorzugung der russischen Zuckerindustrie; 2. der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten ist zu bitten, die Frachtermässigung für russischen Zucker auf deutschen Bahnen wieder aufzuheben, oder auch für den inländischen Zucker eine allgemeine Frachtermässigung bei der Ausfuhr eintreten zu lassen.

Im Abgeordnetenhause beschwerte sich am 2. d. Mts. der Abg. Dr. Hahn über die Begünstigung des russischen Zuckers. Minister v. Thielen erwiderte hierauf: „Bei dem russischen Zucker handelt es sich nur darum, die russischen Tarife von Libau nach Danzig zu übertragen. Der Bezirkseisenbahnrath hat einschliesslich seiner landwirthschaftlichen Vertreter diesem Ausnahmetarif zugestimmt und nur die Erwartung ausgesprochen, dass dem deutschen Zucker dieselbe Vergünstigung zu Theil werde. Ich habe schon im Reichstag gesagt, ich würde mich freuen, wenn dies möglich wäre, aber es sind jetzt selbst aus der Zuckerindustrie heraus erhebliche Bedenken dagegen geltend gemacht worden.“

— Von der Generaldirektion der **bayer. Staatsbahnen** wird die **Aufstellung eines neuen Beförderungsprogrammes für Eilgut** beabsichtigt. In den bezüglichen Erläuterungen wird ausgeführt, wie es die fortschreitende Entwickelung des Eilgutverkehres als nothwendig erscheinen lasse, für die Bedienung dieses Verkehrszweiges einen neuen Beförderungsplan aufzustellen. Durch Ausschaltung von entbehrlichen Beförderungsgelegenheiten soll eine Entlastung verschiedener Personenzüge herbeigeführt, eine Ersparniss an Wagen erzielt und durch Schaffung direkter Eilgutkurse das häufige Umladen auf den Knotenpunkten und besonders auch auf Grenzstationen vermindert und damit zugleich eine Beschleunigung der Transporte erreicht werden. Für den Fernverkehr ist die Schaffung von zwei günstig gelegenen Beförderungsgelegenheiten nach jeder Verkehrsrichtung und für jeden Tag in Aussicht genommen und sollen direkte Eilgutkurse von Passau nach dem Rhein und zurück, zwischen Tirol über Kufstein und Nord- und Westdeutschland, ab und nach Simbach, Salzburg einerseits und Stuttgart, Karlsruhe, Saarbrücken, Strassburg und Avricourt andererseits geschaffen werden. Bei besonders gelagerten Verhältnissen würden weitere Kurse vorgesehen werden. Bei Verminderung der zur Zeit bestehenden Beförderungsgelegenheiten wird auf die Interessen der Geschäftswelt volle Rücksicht genommen, und es sollen nur solche Kurse entfallen, die auf ihrem Wege mit anderen Kursen zusammenfallen oder den Bestimmungsort zur Nachtzeit, also zu einer für die Zustellung des Gutes nicht in Frage kommenden Stunde, erreichen. Für die Bedienung des Naheverkehres, der erfahrungsgemäss lebhafter ist, sind drei Beförderungsgelegenheiten nach und von jeder Richtung und für jeden Tag in Aussicht genommen.

— Die Gemeindevertretung von Partenkirchen hat das bayerische Ministerium des Aeussern in einer Petition gebeten, dass die **Lokalbahnstrecke Murnau-Garmisch-Partenkirchen**

von Staatswegen angekauft werden soll. Diese Bitte wird begründet mit der allgemeinen Lage des Verkehrs, besonders mit der neuerdings mehr hervortretenden Aussicht auf den Bau der Fernbahn. „Die Verhältnisse," heisst es in dem Schriftstück weiter, „drängen gewaltsam auf die Erschliessung eines neuen Schienenweges nach dem Süden und auf die Erbauung der oben erwähnten Gebirgsbahn. Der für die Lebensinteressen unseres Bezirks entscheidende Anschluss an diese oder eine andere durchgehende Linie von hier aus ist aber nach den klaren Erklärungen der Staatsregierung so lange ausgeschlossen, als die Strecke Murnau-Garmisch-Partenkirchen im Besitze einer Privatgesellschaft sich befindet. Bayern kann auf die Dauer den höheren Anforderungen des Verkehrs und der Zeit nicht widerstehen, ohne unberechenbaren Schaden zu erleiden, und der Staat wird in absehbarer und nicht zu ferner Zeit sich in der Zwangslage befinden, die erwähnte Lokalbahnstrecke um jeden Preis anzukaufen." (Münch. „Allg. Ztg.")

— Nachdem an Stelle des Gesetzes, betreffend die Invaliditäts- und Altersversicherung vom Jahre 1889, nunmehr das Invalidenversicherungsgesetz vom 13. Juli 1899 getreten ist, hat kürzlich die **bayerische Staatseisenbahnverwaltung** dementsprechend für ihre **Arbeiterpensionskasse neue**, vom 1. Januar d. J. an gültige Satzungen verfassen und an sämmtliche Dienstesstellen hinausgeben lassen. Nach den Eingangsbestimmungen zu diesen Satzungen zerfällt die Arbeiterpensionskasse in die beiden Abtheilungen A und B, von denen erstere zur Gewährung von Invaliden- und Altersrenten bestimmt ist, während letztere eine weitergehende Fürsorge durch Gewährung von Zusatzrenten, Wittwen-, Waisen- und Sterbegeldern trifft; gleichzeitig ist hierbei ausgeschieden, welcherlei Einnahmequellen jeder der beiden Abtheilungen von ihren Mitgliedern zuzufliessen haben bezw. welche Zuschüsse seitens der Staatsbahnverwaltung geleistet werden. Die besonderen Bestimmungen für die Abtheilung A handeln in 29 Paragraphen unter anderem von: Verpflichtung zum Beitritt, freiwilliger Versicherung, Beginn und Beendigung der Mitgliedschaft, Beitragsleistung, Eintheilung in Lohnklassen, Höhe und Erhebung der Beiträge, Gemeinlast und Sonderlast, Verwendung des Sondervermögens zu Wohlfahrtseinrichtungen, Voraussetzungen des Anspruches auf Renten, Berechnung und Beginn derselben, Uebernahme eines Heilverfahrens, Aufnahme in ein Invalidenhaus, Abfinden von Ausländern, Erlöschen und Wiederaufleben der Anwartschaften, Entziehen der Invalidenrenten und Ruhen derselben, Verhältniss zu anderen Ansprüchen, Unpfändbarkeit der Ansprüche, Feststellung und Auszahlung der Renten, Berufung auf schiedsgerichtliche Entscheidung, Umgangnahme von Rückforderungen, Wiederaufnahme des Verfahrens, Verfahren vor dem Schiedsgericht, Zustellungen usw. Die besonderen Bestimmungen für die Abtheilung B verbreiten sich ausserdem noch über: Beginn und Beendigung der Mitgliedschaft, das Eintrittsgeld und die Beitragsrückvergütung, Ueberführung von Mitgliedern der Abtheilung B in den statusmässigen Dienst, militärische Dienstleistungen, Wiederaufnahme ausgeschiedener Mitglieder, laufende Beiträge der Mitglieder und der Staatseisenbahnverwaltung, Anspruch auf Zusatzrente, Entziehung, Wiedergewährung, Berechnung, Beginn und Ende derselben, Anspruch auf Wittwengeld sowie dessen Berechnung, Anspruch auf Waisengeld sowie dessen Berechnung, Festsetzung, Beginn und Ende des Wittwen- und Waisengeldes, Ruhen des Anspruches hierauf, Abfindungen, Höhe und Zahlung des Sterbegeldes, Berufungseinlegung gegen Bescheide der Kassenvorstandschaft, Prüfung der Vermögenslage der Abtheilung u. dergl. Die für beide Kassenabtheilungen gemeinsamen Bestimmungen erstrecken sich endlich noch auf: Verwaltung der Kasse, Zusammensetzung, Wahl, Befugnisse und Pflichten des Vorstandes, Versammlungen des Kassenvorstandes, Zusammensetzung der Generalversammlung und Wahl der Vertreter, Verhandlungen und Befugnisse der Generalversammlung, Kassen- und Buchführung, Rechnungsstellung, Anlegung des Kassenvermögens, Aufsicht über die Kasse, Schliessung und Auflösung derselben sowie die Abänderung der Satzungen. Die beiden Anlagen zu den neuen Satzungen bestehen endlich in einer Tafel zur Ermittelung des Betrages der Beitragsrückvergütung an ausscheidende Mitglieder und einer Stufentafel der Jahresbeträge der Zusatzrente und des Wittwengeldes.

— **Warthausen - Biberach.** Bei den württembergischen Staatseisenbahnen ist am 1. d. Mts. die bis Biberach führende, 3,31 km lange Fortsetzung der schmalspurigen Nebenbahn Ochsenhausen - Warthausen dem Betriebe übergeben worden.

— Die zweite Ständekammer des sächsischen Landtages bewilligte einstimmig 2 000 000 *M.* zum Bau von **Arbeiter- und Beamtenwohnungen für Eisenbahnangestellte**, nachdem die Staatsregierung es im Interesse des Dienstes für nothwendig erklärt hatte, dass gewisse Gattungen von Beamten und Arbeitern im Interesse der schnelleren und sicheren Behandlung des Dienstes in der Nähe der Bahnhöfe wohne. In der Debatte wurde daran erinnert, dass die bayerische Regierung für den Bau solcher Arbeiterwohnungen einen Kredit von 4 000 000 *M.* in Anspruch nehme. Die Kammer war der Ansicht, dass eine genügende Verzinsung des angelegten Kapitals nicht in den Vordergrund zu stellen sei, sondern die Sache vom sozialpolitischen Gesichtspunkt aus betrachtet werden müsse. Zugleich wurde der Hoffnung Ausdruck gegeben, das Vorgehen der Regierung auf diesem Wege möge für die industriellen Unternehmungen im Lande vorbildlich wirken.

— **Ein Luxuszug Berlin-Budapest** wird dem „Berl. Act." zufolge von der Internationalen Schlafwagengesellschaft geplant. Der entsprechende Vertrag mit der Bahnverwaltung soll dem Minister der öffentlichen Arbeiten zur Zeit vorliegen. Der Zug soll einmal wöchentlich verkehren und Morgens 7 Uhr vom Bahnhof Friedrichstrasse in Berlin abgehen und über Frankfurt a. O.-Sommerfeld-Breslau-Oderberg geleitet werden, während der Gegenzug Abends 5 Uhr 17 Min. auf Bahnhof Friedrichstrasse in Berlin eintreffen soll.

— Der Entwurf des **Vertrages der Stadt Köln mit der Strassenbahngesellschaft**, der in Brüssel von der Hauptversammlung der letzteren angenommen wurde und nach welchem die Stadt das ganze Strassenbahnunternehmen übernimmt, ist am 23. Februar von den Stadtverordneten mit 27 gegen 5 Stimmen genehmigt worden. Damit ist die seit Jahren die Bürgerschaft in hohem Maasse interessirende Angelegenheit hoffentlich zum Besten der Fortentwickelung der Stadt Köln und ihrer Verkehrsverhältnisse erledigt.

— Abweichend von den sonst überall günstigen Ergebnissen der Strassenbahnen hat die **Bilanz der städtischen Strassenbahn in Oberhausen**, welche der Stadtverordnetenversammlung vorgelegt wurde, ergeben, dass im Rechnungsjahre 1898/99 ein Fehlbetrag von 17 440,78 *M.* entstanden ist. Der Verwaltung wurde Entlastung ertheilt.

— **Personalnachrichten.** Den Eisenbahndirektionsmitgliedern Regierungs- und Bauräthen Jacobi in Cassel, Buchholtz in Posen, Wessel in Köln, Heinrich in Stettin, Schwedler in Erfurt und Crüger in Erfurt sowie den Eisenbahndirektoren Köhler in Münster i/W., Erdmann in Magdeburg, Oestreich in Essen a. R., Schaefer in Hannover, Doulin in Breslau, Haass in Altona und Frederking in Hannover ist der Charakter als Geheimer Baurath verliehen worden.

Oesterreich-Ungarn.

— Mit kaiserlicher Entschliessung vom 9. Februar d. J. wurde die Ratifikationsurkunde der zu Paris am 16. Juni 1898 unterzeichneten **Zusatzvereinbarung zu dem Uebereinkommen** vom 14. Oktober 1890, **betreffend das internationale Eisenbahnfrachtrecht**, vollzogen.

— **Ausführung von Hochbauten abweichend von den genehmigten Projekten.** Zufolge einer Entscheidung des Eisenbahnministeriums ist in dem Falle, wenn Hochbauprojekte abweichend von den genehmigten Projekten ausgeführt würden und diese Abänderungen von solchem Umfange oder von solcher Art sind, dass sie nach den gemäss der Ministerialverordnung vom 25. Januar 1879 auch bei Eisenbahnbauten zu beachtenden Bestimmungen der betreffenden Bauordnungen einer behördlichen Genehmigung bedürfen, der Benutzungskonsens für diese Hochbauobjekte vor Einholung einer neuerlichen ministeriellen Genehmigung der betreffenden Ausführungspläne nicht zu ertheilen.

— **Anschluss der Friauler Eisenbahn an das italienische Bahnnetz.** Die im Jahre 1898 eröffnete Eisenbahnlinie Monfalcone-Cervignano schliesst an das italienische Eisenbahnnetz und zwar an die Station St. Giorgio di Nogaro der Societa Veneta an. Der Anschluss erforderte die Vereinbarung eines Staatsvertrages, über welchen die diplomatischen Verhandlungen seit einiger Zeit geführt wurden. Dieselben sind zu Beginn dieses Jahres zum Abschluss gelangt und am 24. Januar d. J. ist der Staatsvertrag unterzeichnet worden.

— Für den 5. d. Mts. ist das vom Staatseisenbahnrath eingesetzte **Spezialkomitee für die Reform der Ausfuhrtarife** einberufen worden. In dieser Sitzung dürfte man sich mit der **Feststellung des Arbeitsplanes und mit der Frage der Tarifirung**

des Grubenholzes befassen. Dem Komitee wird vom Eisenbahnministerium ein reichhaltiges auf die Ausfuhrtarifreform bezügliches Material vorgelegt werden, so dass das Komitee bald in die Lage kommen dürfte, in die Behandlung dieser wichtigen Frage einzugehen.

— **Aenderungen der Tarife für die Adriahäfen.** Zu Beginn dieses Jahres sind im Verkehre mit den Adriahäfen Maassnahmen ins Leben getreten, welche eine grundsätzliche Aenderung des tarifarischen Verhältnisses zwischen Triest und Fiume in den Verkehrsbeziehungen der Südbahn bedeuten. Bisher hatte die Südbahn als gemeinsames Verkehrsunternehmen gegenüber den beiden mit einander in Wettbewerb stehenden Häfen an dem Grundsatze vollständiger Parteilosigkeit festgehalten und ihre Frachten für diese beiden Plätze vollkommen gleichgestellt, während die übrigen ungarischen Bahnen dem Fiumaner, die österreichischen aber dem Triester Platze einen tarifarischen Vorrang vor dem anderen Hafenplatze einräumten. Infolge eines von der ungarischen Regierung gestellten Begehrens und diesbezüglicher Verhandlungen hat die Südbahn in den auf Grund des Uebereinkommens vom 9. Januar d. J. in Wirksamkeit gesetzten neuen Tarifen des ungarisch-adriatischen Eisenbahnverbandes im Verkehre mit ihrem ungarischen Netze eine tarifarische Spannung zu Gunsten Fiumes eintreten lassen, welche in den meisten Verkehrsrichtungen etwa 1,5 bis 2,5 % und nur im Verkehre mit südungarischen Stationen einen höheren Prozentsatz darstellt. Durch das Abgehen von dem bisherigen Grundsatze der gleichmässigen Behandlung beider Hafenplätze hat aber die Südbahn freie Hand erlangt, auch im österreichischen Verkehre Abweichungen eintreten zu lassen und hierbei dem Triester Platze besondere tarifarische Vortheile zuzuwenden, was bis jetzt ausgeschlossen gewesen war. Die entsprechende Umgestaltung der österreichisch adriatischen Tarife ist theilweise bereits durchgeführt und sind auch bereits praktische Vortheile für den Triester Hafen im Verkehre mit Oesterreich erzielt worden. Jedenfalls erscheinen die Interessen dieses Hafenplatzes, wenn die in beiden Reichshälften eingetretenen Aenderungen in ihrer Gesammtheit ins Auge gefasst werden, wohl gewahrt. Das Uebereinkommen zwischen der Südbahn und den ungarischen Staatsbahnen ist vorläufig nur mit Geltung bis Ende März abgeschlossen worden und auch die von der österreichischen Regierung ertheilte Genehmigung der österreichisch-adriatischen Verbandstarife ist vorerst mit gleicher Geltungsfrist erfolgt.

— Da sich das Bedürfniss herausgestellt hat, die von landwirthschaftlicher Seite beanstandeten Bestimmungen für die künftige **Anwendung des ermässigten Grubenholztarifes** einer nochmaligen eingehenden fachlichen Prüfung zu unterziehen, hat das Eisenbahnministerium verfügt, dass die am 30. Januar mit Wirksamkeit vom 15. März verlautbarten Abänderungen der bisherigen Tarifirung von Holz zu Grubenzwecken im Ausfuhrverkehre einstweilen ausgesetzt werden. Bis zu der gewärtigten Neuregelung dieser Tarife bleiben demnach vorläufig die bisher in Geltung gestandenen Bestimmungen auch weiterhin in Wirksamkeit. (Vergl. Nr. 15 S. 230 d. Ztg.)

— **Die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen** im Monat Januar d. J. betrugen im Personenverkehr 4 246 332 Kr., im Güterverkehr 12 396 847 Kr., somit im ganzen 16 643 179 Kr. bei einer Beförderung von 4 216 377 Personen und 2 399 790 t Güter. Hiervon entfallen auf die westlichen Staatsbahnen im Personenverkehre 2 875 908 Kr. mit 3 555 659 Personen und im Güterverkehre 9 055 361 Kr. mit 1 922 789 t, auf die Staatsbahnen in Galizien 1 370 424 Kr. mit 660 718 Personen und im Güterverkehre 3 341 486 Kr. mit 477 010 t. Beim Vergleiche der Ergebnisse mit dem Monate Januar 1899 ergibt sich im Personenverkehre eine Einnahmensteigerung von 211 226 Kr. bei einer Zunahme der Zahl der Reisenden um 916 399, im Güterverkehre eine Mehreinnahme von 80 408 Kr. bei einer Abnahme der beförderten Menge um 78 250 t. Von der Erhöhung der Einnahme und der Zahl der Reisenden im Personenverkehre sind auf die westlichen Staatsbahnen 143 014 Kr. und 862 561 Reisende und auf die Staatsbahnen in Galizien 68 212 Kr. und 53 838 Reisende zu rechnen. Im Güterverkehre setzt sich das Endergebniss aus einer Mehreinnahme der westlichen Staatsbahnen von 15 396 Kr. bei einem Rückgange der Zahl der beförderten Gütermenge um 96 701 t und aus einer Einnahmensteigerung der Staatsbahnen in Galizien um 65 012 Kr. und des Gewichts der beförderten Güter um 18 451 t zusammen.

— Die **Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft** hielt kürzlich zum Zwecke der Beschlussfassung über eine Reihe von Satzungsänderungen eine ausserordentliche Generalversammlung ab. Die Aenderungen bezwecken den geänderten Rechtsverhältnissen der Gesellschaft Rechnung zu tragen, welche durch das mit der österreichischen Staatsverwaltung am 8. März 1894 und das mit der rumänischen Regierung am 10./22. Januar 1889 getroffene Uebereinkommen geschaffen wurden. Weiter mussten die Satzungen noch mit dem im Art. 8 des erstgenannten Uebereinkommens vorgesehenen Prioritätenanlehen von 10 000 000 fl. in Einklang gebracht werden, dessen Verzinsung und planmässige Rückzahlung vom Staate zur Selbstzahlung übernommen wurde. Der Verwaltungsrath hat ferner unter Bedachtnahme auf den nunmehr eingeschränkten Wirkungskreis seiner Geschäfte einen auf die Entlohnung des Verwaltungsrathes bezüglichen Antrag vorgelegt, wodurch eine bedeutende Herabminderung der Verwaltungskosten erreicht wird. Es wird auch eine Einschränkung der Anzahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes beantragt. Diese soll nämlich in Hinkunft 6—10 (anstatt, wie bisher, 12—16) und die Entlohnung derselben 5 % (bisher 10 %) des reinen Ueberschusses betragen. Durch die bereits im Mai vorigen Jahres erfolgte Auflassung des Londoner Büros, sowie durch die schon im Jahre 1889 erfolgte Auflösung des „Comité dirigeant" in Bukarest für die rumänischen Linien der Gesellschaft erscheinen die betreffenden Bestimmungen der Satzungen gegenstandslos und entfallen in den neuen Satzungen. Die Generalversammlung beschloss daher, den Verwaltungsrath zu ermächtigen, die vorgeschlagenen Aenderungen nach erlangter behördlicher Genehmigung sofort in Wirksamkeit treten zu lassen.

— Eine in Angelegenheit der projektirten **linksseitigen Donauuferbahn Krems-Grein** am 27. Februar abgehaltene Versammlung von Gemeindevertretern und sonstigen Interessenten sprach dem niederösterreichischen Landesausschuss für dessen Eingreifen zu Gunsten dieser Bahn den Dank aus und nahm mit Befriedigung zur Kenntniss, dass auch die oberösterreichische Landesvertretung und die Regierung geneigt seien, das Zustandekommen des Bahnprojektes durch finanzielle Beihilfe zu fördern; die Versammlung gab hierbei der Erwartung Ausdruck, dass die von der Regierung eingeleiteten Erhebungen über die Ertragsfähigkeit des Unternehmens mit thunlichster Beschleunigung abgeschlossen und keinen Anlass zu einer Hinausschiebung oder auch nur Verzögerung der technischen Arbeiten bieten werden.

Zugleich wurde der einmüthigen Ueberzeugung Ausdruck gegeben, dass dem wirthschaftlichen Verfall der Donaugegend von Krems bis Grein nur durch die projektirte Bahnlinie begegnet werden könne; es sei daher von den Abgeordneten der beiden Länder Nieder- und Oberösterreich die thatkräftigste Unterstützung dieses Projektes in den Vertretungskörpern und die volle Würdigung der seitens der Gemeinden bereits gebrachten und nöthigenfalls auch noch in der Zukunft zu bringenden finanziellen Opfer zu erwarten.

Die Versammlung richtete an den Eisenbahnminister im Vertrauen auf dessen Gerechtigkeit und Unparteilichkeit die Bitte: Im Hinblick auf die bereits anerkannte Dringlichkeit und Bedeutung des Bahnprojektes Krems-Grein das Nöthige veranlassen zu wollen, dass die Bauausführung und zunächst die Verfassung des Einzelprojektes ohne Verzug in Angriff genommen werden.

— In Bezug auf **elektrische Kleinbahnen** herrscht in **Böhmen** anhaltend eine rege Thätigkeit. So plant die Stadt Reichenberg den Bau mehrerer schmalspuriger elektrischer Kleinbahnlinien. In Gablonz ist man gleichfalls mit der Herstellung elektrischer Strassenbahnen für die Stadt und den Bezirk beschäftigt. Eine Strecke ist bereits eröffnet. Die Eröffnung weiterer Linien soll im Frühjahr erfolgen. In Fischern bei Karlsbad beabsichtigt eine Gesellschaft eine elektrische Bahn vom Centralbahnhof in Karlsbad nach Fischern, mit einer Abzweigung zur Buschtêhrader Eisenbahn, zum Rennplatz sowie nach Alt-Rohlau herzustellen. Die Gemeinde Aussig beabsichtigt den weiteren Ausbau ihres elektrischen Strassenbahnnetzes, dessen Betrieb sich immer erfolgreicher gestaltet. Die Linienführung für die von einer Gesellschaft beantragte elektrische Eisenbahn von Rumburg nach Warnsdorf wurde genehmigt, die Stadtgemeinde Warnsdorf plant auch noch eine Abzweigung nach Niedergrund. Für das Projekt einer schmalspurigen Kleinbahn von Turn nach Mariaschein und Graupen mit einer Zweiglinie nach Soboten und einem Flügel von Mariaschein (Stadt) zum Bahnhofe Mariaschein der Aussig-Teplitzer Bahn wurde die Linienfeststellung eingeleitet. Vom Bahnhofe Wiese-Oberleutensdorf soll eine elektrische Kleinbahn für den Kohlenverkehr zum Marienschacht erbaut werden. In Tetschen-Bodenbach beabsichtigt ein Unternehmer den Bau einer elektrischen Kleinbahn von der Kettenbrücke in Bodenbach nach Ulpersdorf mit einer Abzweigung zum Bahnhofe, und eine Wiener Firma will angeblich die Städte Auscha, Dauba und Hirschberg elektrisch verbinden. Auch in Prag schreiten die Arbeiten zur Ausgestaltung des elektrischen Strassenbahnnetzes rüstig vorwärts.

— **Bau einer Wagenfabrik in Standing.** Wie gemeldet wird, ist in Standing an der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die

Errichtung einer neuen Wagenfabrik beabsichtigt. Das Aktienkapital der zu gründenden Gesellschaft soll vorerst 2 400 000 Kr. betragen. Die Fabrik soll noch in diesem Jahre fertig gebaut werden, so dass sie im Jahre 1901 in Betrieb treten kann.

— Die Troppauer Handels- und Gewerbekammer hat unlängst beschlossen, ein **Frachtenrevisions- und Reklamationsbüro** zu errichten, hierzu eine geeignete Kraft anzustellen und 20 % der Mehrgebühren zur Deckung der Auslagen zu erheben. Die Leobener Kammer hat diese Thätigkeit der Redaktion des Allgemeinen Tarifanzeigers übertragen, welche sich ohne Verantwortung der Kammer dieser Aufgabe unterziehen wird.

— **Haftpflicht der Bahn für Beschädigung eines Reisenden durch Einklemmen der Finger.** Das Oberlandesgericht Lemberg hat in einem Prozessfalle entschieden, dass das unachtsame Schliessen der Wagenthür durch den Schaffner während des Aufenthaltes des Zuges in der Station, wobei einem Reisenden der Daumen im Thürrahmen eingeklemmt wird, sich als eine „Ereignung im Verkehre" im Sinne des Haftpflichtgesetzes darstelle. In der Begründung der Entscheidung wird ausgeführt, dass laut § 1 des Haftpflichtgesetzes unter dem Ausdrucke „im Verkehre" nicht bloss die Zeit, während welcher der Zug thatsächlich in Bewegung ist, verstanden werden könne. Das Anhalten des Zuges in den Stationen gehöre vielmehr zur Betriebsführung der Bahnunternehmungen, und der Umstand, dass das Eisenbahnbetriebsreglement und die Bestimmungen für den Verkehrsdienst das Oeffnen und Schliessen der Thüren während des Aufenthaltes in den Stationen vorschreiben, liefere den Beweis, dass das Anhalten der Züge in den Stationen zum Begriffe des Verkehres gehört. Demzufolge liege der Eisenbahnunternehmung auch bei Unfällen während des Aufenthaltes der Züge in den Stationen die Pflicht zur Schadenersatzleistung ob, und zwar im Sinne des § 2 des Haftpflichtgesetzes, insolange als sie nicht beweist, dass der Vorfall infolge höherer Gewalt oder durch Verschulden einer dritten Person oder durch das Verschulden des Beschädigten selbst herbeigeführt wurde. Was insbesondere die Frage des eigenen Verschuldens des Beschädigten betrifft (welches die verklagte Bahn daraus ableiten wollte, dass der Schaffner beim Schliessen der Thüren laut gerufen habe „Achtung auf die Finger"), so könne aus den §§ 22 bis 24 des Betriebsreglements nicht entnommen werden, dass man sich in den Haltestellen aus dem Wagen nicht hinausbeugen oder an die Thüren nicht anlehnen darf, im Gegentheile könne angenommen werden, dass, weil ein solches Verhalten nur während der Fahrt selbst verboten ist, es in den Haltestellen gestattet sei.

Da nach Art. 24 des Betriebsreglements und nach der Bestimmung für den Verkehrsdienst das Bahnpersonal in gewissen Fällen die Pflicht hat, die Thüren zu öffnen und zu schliessen, so müsse dieses Schliessen unter Anwendung der grössten Vorsicht geschehen. Der schablonenmässige Ruf des die Thüren schliessenden Schaffners: „Achtung auf die Finger" ohne die (im vorliegenden Falle unterbliebene) Feststellung, ob thatsächlich nicht die Gefahr vorliegt, dass jemand beim Schliessen der Thüre eingeklemmt und beschädigt werden könnte, könne nicht als genügend erachtet werden. Es könne daher dem Kläger die Schuld an dem Vorfalle nicht beigemessen werden und habe demnach die Bahnunternehmung gemäss § 1325 bis 1327 a. b. G.-B. dem Kläger den Ersatz der Heilungskosten, den Ersatz für den entgangenen Erwerb und ein angemessenes Schmerzensgeld zu leisten.

— **Gerichtliche Entscheidung, betreffend Anspruch auf Frachtnachlass.** Eine Firma, welche die für die Erlangung eines Frachtnachlasses in einer bestimmten Verkehrsrichtung seitens der ungarischen Staatsbahnen festgesetzte Mindestverfrachtungsmenge nicht erreicht hatte, beanspruchte trotzdem den Frachtnachlass mit dem Hinweise darauf, dass sie in einer anderen Verkehrsrichtung eine die bedungene Frachtmenge übersteigende Waarenmenge zur Aufgabe gebracht habe und im Sinne des bestehenden Handelsbrauches die Mehraufließerung in einer Verkehrsrichtung bei der anderen Verkehrsrichtung gutzubringen sei, weil sie andererseits infolge der inzwischen in Serbien eingetretenen politischen Wirren nicht imstande gewesen sei, die bedungene Menge nach Serbien zu liefern und somit durch eine vis major an der Vertragserfüllung verhindert wurde. Die königliche Kurie wies jedoch die Firma mit ihrer Klage mit der Begründung ab, dass einerseits der von dem Kläger angeführte Handelsbrauch nicht in Betracht kommen könne, andererseits aber eine aus welcher Ursache immer inzwischen eingetretene Verschlechterung der Geschäftsverhältnisse nicht unter den Gesichtspunkt einer vis major fallen könne.

Vereinsausland.

— Im Anschluss an unsere Nachricht in Nr. 12 d. Z., betreffend Ausgabe von ermässigten **Rückfahrkarten in Chiasso nach Rom und Pompeji an Pilger** zu den aus Anlass der Jahrhundertwende stattfindenden kirchlichen Festlichkeiten theilen wir heute noch folgendes mit:

Die in Chiasso aufliegenden Pilgerbillette werden nur an solche Personen verausgabt, welche sich als Pilger ausweisen. Daher müssen sich alle diejenigen, welche sich nicht einem Pilgerzuge anschliessen, sondern die Reise nach Italien allein oder in kleinen Gruppen machen wollen, rechtzeitig vor Antritt der Reise eine für diesen Zweck hergestellte, auf den Namen lautende Karte verschaffen, welche gegen Einsendung eines pfarramtlichen Attestes und des Betrages von 1 *M.* in Briefmarken von der Centralstelle für die deutsche Pilgerwallfahrt nach Rom (Geistl. Rath Dr. Werthmann) in Freiburg im Breisgau bezogen werden kann.

Die mit den italienischen Pilgerbilletten gewährten Vergünstigungen, welche schon für einzeln reisende Personen eine wesentliche Preisermässigung darstellen, sind noch wesentlich höher für Gruppenreisende, und zwar in dreifacher Abstufung für Gesellschaften von wenigstens 4, 40 und 450 Personen. Die Fahrpreise sind bei der Fahrkartenausgabestelle Chiasso in italienischem Papiergelde zu entrichten. Am zweckmässigsten wird das italienische Papiergeld (Noten der Banca nazionale) bereits vor der Abreise bei deutschen Bankhäusern eingewechselt, da in Italien fast ausschliesslich Papiergeld verwendet wird.

— **Sperrung des Eisenbahnverkehrs beim Saltfordtunnel (England) infolge Erdrutsches.** Wie dem „Hamb. Korresp." aus London geschrieben wird, hat der Eisenbahnverkehr zwischen der Metropole und Bristol zwei Tage hindurch infolge eines grossen Dammrutsches fast vollkommen eingestellt werden müssen. In der Nähe des Saltfordtunnels lösten sich von der einen Seite des Einschnittes Erdmassen von mindestens 3 000 t Schwere und stürzten auf den Schienenstrang, indem sie diesen buchstäblich blockirten. Obwohl die durch den Tunnel führende Strecke besonders häufig untersucht wird, bemerkte man nicht eher, was passirt war, als bis der von Salisbury nach Bristol gehende Frühexpresszug direkt in das Hinderniss hineinraste. Der Zug entgleiste natürlich und sämmtliche Wagen nebst der heftig weiterarbeitenden Lokomotive legten sich auf die Seite. Wunderbarerweise ist keiner der Reisenden oder des Personals ernstlich verletzt worden. Alle kamen mit dem Schrecken und einigen leichten Abschürfungen davon. Die auf dem Wege nach Südwales befindlichen Reisenden mussten nach Bath zurückkehren, um ihre Bestimmungsorte über Swindon und Gloucester zu erreichen. Der Morgens 8 Uhr Bristol verlassende Schnellzug durfte noch abfahren, doch mussten sich die Reisenden dazu bequemen, kurz vor der Unfallstelle auszusteigen und die blockirte Strecke zu Fuss zurückzulegen, um dann in einem anderen Zuge die Reise fortzusetzen. Starke Schneefälle, Regengüsse und Ueberschwemmungen, unter denen der Saltforddistrikt jetzt sehr zu leiden hatte, haben den Dammrutsch veranlasst.

— **City- und Südlondonbahn.** Die Gesammteinnahme aus dem Betrieb dieser elektrisch betriebenen Röhrenbahn des verflossenen halben Jahres (1. Juli bis 31. Dezember 1899) beträgt 550 120 *M.*, die Betriebskosten für den gleichen Zeitraum belaufen sich auf 319 360 *M.*, so dass einschliesslich 80 020 *M.* Vortrag aus dem Halbjahr zuvor 310 780 *M.* vertheilbarer Reinüberschuss zur Verfügung stehen. Laut Beschluss der Verwaltung sollen von diesem Betrage auf die Vorzugsaktien eine Dividende von 5 % und auf die gewöhnlichen eine solche von 1,5 % zur Auszahlung gelangen. Eine höhere Dividende als 1,5 % zu zahlen, war der Verwaltung nicht möglich, da sich die Betriebskosten infolge gesteigerter Materialpreise wesentlich erhöht haben und das dividendenberechtigte gewöhnliche Aktienkapital um 4 500 000 *M.* vergrössert ist, ohne dass es bisher möglich gewesen wäre, die mit diesem Kapitalzuwachs zu bauenden Erweiterungslinien in Betrieb zu nehmen. Inzwischen sind die Arbeiten auf der Moorgate Street-Verlängerung nunmehr so weit vorgeschritten, dass die Inbetriebnahme dieser Strecke täglich erwartet werden kann. Die Arbeiten auf der Clapham-Verlängerung schreiten ebenfalls rüstig vorwärts, doch wird ihre Eröffnung vor Ende März oder Anfang April d. J. kaum zu erwarten sein. Besonders gute Fortschritte werden im Tunnelbau gemacht; der Vortrieb in der Richtung nach der Stadt beträgt bereits 529 m, in der umgekehrten Richtung 503 m. Die Arbeiten für die Tunnelverbindung mit der London-, Brighton- und Südküstebahn an der Londonbrücke werden in Angriff genommen, sobald die für die Prüfung der Bodenbeschaffenheit angestellten Bohrversuche ihren Abschluss gefunden haben. Von den bestellten 10 Lokomotiven sind bereits acht zur Ablieferung gelangt. Statt der

vorgesehenen zwei Tunnel von je 6,5 m Durchmesser an der Islington Endstation soll wegen der Baukostenersparniss, sowie aus betriebstechnischen Gründen nur ein Tunnel von 9 m Durchmesser zur Ausführung gelangen; die behördliche Erlaubniss hierzu wird bereits nachgesucht. Mit der Great Northern- und Citybahngesellschaft sind jetzt Verhandlungen im Gange wegen des Baues einer gemeinschaftlichen Station an der Ecke der Oldstreet, durch die ein bequemer Austausch des beiderseitigen Verkehres ermöglicht werden soll; aus gleichen Gründen wird von der im Bau begriffenen elektrischen Baker Street und Waterloobahn eine Verbindung von Waterloo mit der Elefant- und Castlestation der City- und Südlondonbahn geplant; ein diesbezügliches Projekt ist dem Parlament zur Genehmigung unterbreitet.

— **Bahnprojekte im Zarthum Polen**. Vor nicht allzulanger Zeit theilten polnische Blätter ein Verzeichniss von 40 Bahnen mit, die im Zarthum Polen zu bauen geplant werden. Auch wurde bekannt, dass im Eisenbahndepartement eine Kommissionssitzung ausschliesslich zur Prüfung von Gesuchen um die Bewilligung des Baues verschiedener Eisenbahnlinien im Weichselgebiet angesetzt worden sei. Die polnische Presse führte dabei aus, dass der in letzter Zeit bewilligte Bau einiger Eisenbahnlinien sich im Hinblick auf das rasche Wachsen der Industrie als nicht ausreichend erwiesen habe und daher zahlreiche Gesuche um Bewilligung des Baues neuer Linien an das Ministerium gerichtet werden. Obwohl die Unternehmer bereit sind, die projektirten Bahnen auf ihre eigene Gefahr und Rechnung oder die einer Aktiengesellschaft anzulegen, ohne jegliche Unterstützung seitens des Staates zu beanspruchen, haben diese Gesuche dennoch mit vielen Hindernissen zu kämpfen. Es liegen gegenwärtig, wie schon vorbemerkt, 40 Projekte vor, von denen 11 Bahnbauten am rechten, die übrigen am linken Weichselufer in Aussicht nehmen.

Wir haben die Aufzählung aller jener Bahnen seiner Zeit unterlassen, weil von vornherein leicht zu erkennen war, dass aus der grossen Zahl der nach allen möglichen Richtungen hin geplanten Bahnen doch nur einige, wenige vom Staate genehmigt werden würden. Dies hat sich denn auch sehr bald bestätigt. In der Sitzung der Kommission des Eisenbahndepartements, in welcher die Vorschläge durchgesehen und geprüft wurden, kam man, wie die „Birsh. Wed." mittheilen, zu dem Entschluss, dass die nachfolgenden Projekte der Beachtung der Staatsregierung bezw. des Ausbaues durch Gesellschaften werth seien, und zwar: die Verbindung von Nowogeorgiewsk mit Plozk durch ein normalspuriges Eisenbahngleis, ferner die Verlängerung der Schmalspurbahn Warschau-Radsimin bis Wyschkowo, die Strecke Wyschkowo-Pultusk soll aber in eine normalspurige Bahn umgewandelt werden. Die Zweigbahn Otwozk-Gore-Kalwarija muss gleichfalls unbedingt breitspurig gebaut werden. Der Bau der Linie Sochaczew-Gusow-Wiskitki bis Ruda-Gusowskaja mit den Zweiglinien zu drei grossen Zuckerfabriken wurde für nothwendig erachtet. Der Bau einer Breitspurbahn zwischen Warschau und Radom wurde gleichfalls gebilligt; nach Ansicht der Kommission kann auch der Bau der Zweiglinie Sochaczew-Radziwe als Theil der Kalischer Bahn zur Ausführung gelangen. Die Kommission sprach sich auch für den Bau einer breitspurigen Bahn zwischen Cholm und Grubeschow nebst einer Verlängerung bis Krylow und mit Zweiglinien bis zu den in der Nähe belegenen Zuckerfabriken aus.

Wenn hiernach auch lange nicht die zahlreichen Wünsche der Polen Aussicht auf Erfüllung haben, so muss doch immerhin der Erfolg als nicht ungünstig bezeichnet werden, denn die Kommission hat ja doch eine Anzahl von Bahnen als würdig anerkannt und das ist schon ein recht bedeutender Schritt auf dem Wege zum erstrebten Ziele.

— Von der russischen Eisenbahnverwaltung wird bekannt gegeben, dass der regelmässige **Zugverkehr auf der Starodub-Zufuhrbahn** von Unetscha (Station der Polessje-Eisenbahn) bis zur Stadt Starodub in einer Ausdehnung von 33 Werst (35 km) am 4./16. Februar d. J. eröffnet worden ist.

— **Schutz der Reisenden vor Beraubungen auf russischen Bahnen.** Eine eigenartige Maassnahme, die in Russland von einzelnen Eisenbahnverwaltungen in Aussicht genommen sein soll, bringt die deutsche „St. Petersburger Zeitung" zur Kenntniss ihrer Leser. Danach soll aus Anlass der häufigen Diebstähle während der Eisenbahnfahrten von einigen Eisenbahnverwaltungen in Anregung gebracht worden sein, den Fahrgästen die Möglichkeit zu geben, ihr baares Geld an der Kasse der Abfahrtstation einzuzahlen, um es nach erfolgter telegraphischer Mittheilung am Bestimmungsort wieder zu heben.

Wenn die Auszahlung des an der Kasse der Abgangsstation eingezahlten Geldes auf der Bestimmungsstation wirklich bei Meldung sofort erfolgt, so könnte die Vorsichtsmaassregel, die übrigens ein grelles Licht auf die Zustände in Russland wirft, nicht unpraktisch sein. Aber aller Wahrscheinlichkeit nach wird der Eigenthümer des Geldes beim Empfange soviel Förmlichkeiten zu erfüllen haben, dass es bei der guten Absicht, die Reisenden vor Verlust zu schützen, sein Bewenden behalten wird. Es ist übrigens traurig, dass es keine anderen Mittel geben sollte, um Reisende vor Ueberfälle und Beraubungen zu schützen.

— **Zugverspätungen auf russischen Bahnen infolge Versagens der Lokomotiven.** Vor nicht zu langer Zeit (Ende Januar) theilte ein russischer Reisender sehr entrüstet mit, dass der Nordexpresszug auf der Fahrt von Petersburg bis Wirballen um drei Stunden aufgehalten worden sei, weil auf der bezüglichen Strecke drei Lokomotiven krank geworden waren. Das kann ja natürlich einmal passiren, obgleich es als ein besonderes Pech bezeichnet werden muss. Nun bringt aber die „Nowoje Wremjä" die Mittheilung eines Reisenden aus Tschenstochow, der zufolge der am Sonntag (18. Februar) aus St. Petersburg nach Nizza abgefertigte Zug in Warschau mit dreistündiger Verspätung einlief, da auf der Strecke von Petersburg bis Warschau nicht weniger als acht Lokomotiven den Dienst versagten und ausgewechselt werden mussten. Die letzte Lokomotive ging eine Stunde vor Warschau im Schneckengang vorwärts, da ihr der „Puster ausgegangen war". Ist das noch immer nur ein Pech?

— **Eisenbahnprojekt Dshulfa-Täbris-Hamadan-Ispahan-Bender-Abbas (Persien).** Den „Turk. Wed." entnehmen die „Nowosti" folgende Nachricht über eine russische Eisenbahn in Persien:

„Die russische Regierung ist bereits zur Linienfeststellung und zur Erbauung der Eisenbahn Dshulfa-Täbris-Hamadan (Zweigbahn nach Teheran)-Ispahan-Kerman-Bender-Abbas geschritten. Die Beendigung des Bahnbaues wird im Jahre 1903/1904 erwartet. Die Richtung dieser Hauptlinie ist von Russland sehr glücklich gewählt, da sie diejenigen Punkte des Landes berührt, welche nicht nur in wirthschaftlicher, sondern auch in strategischer Beziehung die wichtigsten sind."

Es wird gut sein, derartige Mittheilungen mit einiger Vorsicht aufzunehmen, namentlich so weit der Endpunkt am persischen Golf in Frage kommt, weil die Wahl dieses Punktes ebenso wichtig als schwierig ist. Wir verweisen in dieser Beziehung auf den Aufsatz: „Russland in Persien" in der Nr. 14 d. Ztg.

Allgemeines.

— Ueber das schwere Schiffsunglück, welches die **Sassnitz-Trelleborger** Hauptverkehrslinie nach Schweden am 27. Februar durch den Verlust des schönen Dampfers Rex erlitten hat, entnehmen wir der „Köln. Ztg." folgendes: Der schwedische Postdampfer Rex gerieth an der Ostküste Rügens, bei Lohme, unweit von Stubbenkammer auf Grund, wo das Schiff dann in dem hohen Seegang so schwer auf dem steinigen Boden rollte, dass es ein völliges Wrack wurde. Der Rex hatte von Trelleborg aus seine gewöhnliche Nachtfahrt gemacht, kam infolge des herrschenden Nebels und starken östlichen Windes etwas aus dem Kurs und fuhr sich einige hundert Meter vom Strande entfernt fest. Sofort nach der Strandung wurden Passagiere und Schiffspersonal auf Deck gerufen und mit Rettungsgürteln versehen. Um zunächst die an Bord befindlichen fünf Köchinnen und Aufwärterinnen, die völlig den Kopf verloren hatten, an Land zu bringen, wurde ein mit dem ersten Steuermann und vier Matrosen bemanntes Boot abgelassen, aber mitten auf dem Wege kenterte es und die fünf Frauen ertranken. Die übrigen vermochten sich durch Schwimmen ans Land zu retten. Augenscheinlich hatten diese Leute einen schweren Kampf zu bestehen, wie der Umstand zeigt, dass einer der Matrosen an den Folgen der Ermattung und der Verletzungen, die er in der Brandung davongetragen, gestorben ist. Gegen 9 Uhr Morgens erschien der in Lohme stationirte Rettungsapparat, der eine Leine auf das gestrandete Schiff warf, worauf in schwerer sechsstündiger Arbeit die Rettung der 31 Personen, die sich noch auf dem Dampfer befanden, sowie der Post bewirkt werden konnte. Zur Bergung des Rex erschien von Schweden der Bergungsdampfer Neptun, der jedoch angesichts des stürmischen Wetters und der gefährlichen Lage des gestrandeten Schiffes nichts ausrichten konnte. Die Linie Sassnitz-Trelleborg, die ein Glied der gegenwärtigen direkten Verbindung zwischen Berlin und Stockholm bildet, wird von den staatlich unterstützten Rhedereien Bräunlich in Stettin und Sverige-Continenten in Stockholm unterhalten, so dass also die schwedische Privatgesellschaft den Schaden erleidet. Sowohl der Rex wie der deutsche Dampfer Imperator wurden eigens für die Sassnitz-Trelleborger Linie gebaut und 1897 in Betrieb gesetzt. Seit letzten Sommer wurden die bis dahin täglich einmaligen Fahrten verdoppelt, und seitdem findet in jeder Rich-

tung eine Tag- und eine Nachtfahrt statt. Dies machte die Einstellung eines Reservedampfers nöthig, wozu man die Germania wählte, die jetzt im Verein mit dem Imperator die Linie zwischen Sassnitz und Trelleborg aufrecht erhält.

— **Entlastungsventil am Exhaustorrohr der Lokomotive.** Der Umstand, dass der Funkenauswurf der Lokomotive vermieden und die Verbrennung auf dem Rost ordnungsmässig und am günstigsten erfolgt, sobald man den Druck des aus dem Exhaustor strömenden Dampfes so regulirt, dass auch bei besonders grossen Dampffüllungen des Maschinencylinders und gleichzeitigem Rutschen der Räder, wie es beispielsweise beim Anfahren vorkommt, kein zu grosser Zug in der Esse entsteht, hat die Maschinenfabrik von Hörenz in Dresden dazu geführt, mit dem Exhaustorrohr einen aus der Rauchkiste ins Freie führenden Rohrstutzen zu verbinden, der mit einem Sicherheitsventil abgeschlossen ist. Dieses Ventil öffnet sich sobald und solange, wie der Zug stärker ist, als er höchstens für die Feuerung nothwendig ist und entlässt den Drucküberschuss ins Freie, statt in die Esse, in der der Zug konstant bleiben soll.

Entscheidungen österreichischer und ungarischer Gerichte.

(Schluss.)

Strafrecht.

1. Das Entfernen der Pflöcke bei einer für den Fuhrwerkverkehr nicht eingerichteten Bahnübersetzung und der Versuch des Befahrens der Uebersetzung begründen auch dann einen strafbaren Thatbestand, wenn die Thäter wegen Herannahens eines Eisenbahnzuges das Fuhrwerk rechtzeitig zurückschieben.
Entscheidung des Obersten Gerichtshofes als Kassationshof vom 25. Mai 1898.

2. Dem Bahnpersonale kommt für die Verfolgung eines Bahnfrevlers zum Zwecke seiner Anhaltung oder zur Feststellung der Person auch ausserhalb des Bahnkörpers der den öffentlichen Beamten eingeräumte strafrechtliche Schutz zu.
Entscheidung des Obersten Gerichtshofes als Kassationshof vom 30. Juni 1898 und vom 7. November 1898.

Steuern und Gebührenfragen.

1. Die einer Eisenbahn in der Konzessionsurkunde für eine bestimmte Anzahl von Jahren ohne Angabe des Beginnes gewährte Befreiung von der Entrichtung der Kuponstempelgebühren beginnt von dem Zeitpunkte der Fälligkeit des ersten Kupons der betreffenden Werthpapiere.
Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom 20. Dezember 1898.

2. Trinkgelder, welche Strassenbahnbedienstete von den Fahrgästen erhalten, sind nicht als Bestandtheil des Arbeitsverdienstes zu behandeln, von welchem die Unfallversicherungsbeiträge zu entrichten sind.
Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom 4. März 1898.

Abgrenzung der Zuständigkeit zwischen Gerichten und Administrativbehörden.

1. Die Entscheidung über Streitigkeiten zwischen einer bestehenden und einer neu konzessionirten Kleinbahn wegen Kreuzung der Gleise der ersteren steht nach dem Eisenbahnkonzessionsgesetze den Verwaltungsbehörden zu.
Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 23. März 1898.

2. Disziplinarerkenntnisse, welche von der Direktion einer Privatbahn gegen ihren Bediensteten gefällt werden, gehören nicht dem Gebiete des öffentlichen Rechtes an, sondern sind vom Standpunkte des zwischen der betreffenden Privatbahn und ihren Beamten bestehenden Dienstvertrages in Betracht zu ziehen. Die Prüfung dieses civilrechtlichen Verhältnisses steht den Gerichten zu und haben diese zu entscheiden, ob das gefällte Erkenntniss den Vorschriften des Dienstvertrages entspricht.
Entscheidung des Reichsgerichts vom 18. April 1898.

3. Disziplinarerkenntnisse der Bahnverwaltungen gegen ihre Bediensteten unterliegen nicht der Ueberprüfung durch die Civilgerichte. Dagegen haben die Gerichte über die aus einem Disziplinarerkenntnisse sich ergebenden vermögensrechtlichen Folgen (insbesonders die Pensionsentziehung) zu entscheiden.
Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 28. April 1898.

4. Die ausserhalb des Sitzes einer Eisenbahnunternehmung befindliche Verwaltungssektion derselben kann den Gerichtsstand der Niederlassung des § 87 zur Norm begründen.
Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 2. August 1898.

5. Zur Entscheidung über Schadenersatzansprüche wegen der einem Hause durch die unmittelbare Nähe der Bahnanlage drohenden Gefahren sind die Gerichte zuständig.
Entscheidung des Reichsgerichts vom 20. Oktober 1898.

B. Entscheidungen ungarischer Gerichte.

Haftpflicht für körperliche Verletzungen.

1. Bei körperlichen Unfällen, welche sich in einer Gemeinschaftsstation ereignen, ist jene Bahnverwaltung haftpflichtig, deren Bedienstete den Unfall verschuldet haben.
Entscheidung der königlichen Tafel Raab vom 16. Februar 1898.

Frachtrecht.

1. Der Frachtvertrag ist mit dem Zeitpunkte als abgeschlossen zu betrachten, in welchem das Gut mit dem Frachtbrief übernommen wird Die Uebernahmsklausel und das Aufdrücken des Tagesstempels im Frachtbrief ist keine nothwendige Förmlichkeit des Frachtvertragsabschlusses.
Entscheidung des Appellsenats des Budapester Handels- und Wechselgerichts vom 18. Januar 1897.

2. Bei einer gemäss den Tarifbestimmungen in offenen Wagen beförderten Sendung Lohe, welche unterwegs durch Brand zerstört wird, findet die auf Art. 31 des Internationalen Uebereinkommens gestützte Vermuthung, dass der Brand auf die mit der Beförderung in offenen Wagen verbundene Gefahr zurückzuführen ist, auch dann Anwendung, wenn der offene Wagen durch Decken geschützt war.
Entscheidung der königlichen Kurie vom 31. Mai 1898.

3. Behufs Anwendung eines Ausnahmetarifes muss die Waare im Frachtbriefe in der dem Tarife entsprechenden Weise bezeichnet sein und kann ein solcher Tarif auch nicht nachträglich unter Anbietung der Beweise für das Zutreffen der tarifmässigen Voraussetzungen beansprucht werden.
Entscheidung des Appellsenats des Budapester Handels- und Wechselgerichts vom 6. Juni 1898.

4. Der Aufnahmestempel im Frachtbriefe bildet hinsichtlich des Zeitpunktes der Uebernahme eines Gutes zur Beförderung keinen absoluten Beweis, und ist sonach der Gegenbeweis zulässig.
Entscheidung des Appellsenats des Budapester Handels- und Wechselgerichts vom 13. Juni 1898.

5. Die Eisenbahn haftet nicht für den Schaden, welcher infolge Nichtbeachtung veterinärpolizeilicher Vorschriften entsteht.
Entscheidung der königlichen Kurie vom 10. November 1898.

6. Der Frachtzuschlag für Wagenüberlastung ist keine Frachtgebühr im Sinne des § 61 Betriebsreglements. Die Klage auf Zahlung dieses Zuschlages verjährt daher nicht binnen Jahresfrist.
Entscheidung der königlichen Kurie vom 24. November 1898.

7. Wird bei der Nachwage einer Sendung in der Bestimmungsstation ein höheres Gewicht als in der Versandstation ermittelt, so kann die Frachtgebühr für das Mehrgewicht nur dann nachgefordert werden, wenn bewiesen wird, dass bei Feststellung des Gewichtes in der Versandstation ein Fehler unterlaufen ist.
Entscheidung des Appellsenats des Budapester Handels- und Wechselgerichts vom 28. November 1898.

8. Die mangelnde Angabe der Bestimmungsbahn im Frachtbriefe enthebt die Eisenbahn nur dann von der Verpflichtung, für eine infolge Verschleppung eingetretene Lieferfristversäumniss Ersatz zu leisten, wenn die Verschleppung durch diesen Mangel verursacht war.
Entscheidung des Appellsenats des Budapester Handels- und Wechselgerichts vom 22. Dezember 1898.

Steuerfragen.

1. Die Angestellten der ungarischen Staatsbahnen und der ungarischen Staatsmaschinenfabrik sind keine Staatsbeamten. Denselben kommt daher eine Befreiung von den Gemeindesteuern nicht zu.
Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom 1. Februar 1898.

Bücherschau.

— **Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Zeitschrift für Eisenbahnrecht.** Herausgegeben von Regierungsrath Dr. G. Eger. XVI. Band. 2. Heft. Breslau. J. U. Kerns' Verlag. 1900.

Dazu Anlageheft III: Die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 von Dr. F. Gorden, Amtsrichter in Hamburg. 105 S. (1,80 ℳ)

Mit dem Riesenaufschwung des Verkehrs in den letzten Jahren hat die Entwickelung seiner Rechtsbeziehungen gleichen Schritt gehalten. Je eingehender aber die Rechtsvorschriften werden, um so weiteren Kreisen ist deren und ihrer Auslegung Kenntniss von nöthen. Es kann daher hier nur für die Verbreitung dieser Zeitschrift, sowie auch der leider in Deutschland noch weniger zu findenden für den internationalen Eisenbahntransport eingetreten werden.

Aus dem Inhalte der 73, in vorliegendem Hefte abgedruckten Entscheidungen seien hier nur einige Grundsätze von allgemeinem Interesse angeführt:

1. Die vorsätzliche Veranlassung unrichtiger Eintragungen in die Invaliden- und Alters Quittungskarten ist eine nach § 271 des Strafgesetzbuchs strafbare Urkundenfälschung.
   Reichsger.-Urtheil vom 24. Mai 1898 (S. 103).
2. Im internationalen Verkehr sind Zollamtsvorschriften des Absenders im Frachtbrief in Bezug auf die Anwendung eines direkten Tarifs Wegevorschriften gleich zu achten.
   Entsch. d. Handelsger. Wien vom 2. September 1898 (S. 106).
3. Wenn eine Eisenbahn es unternommen hat, für die betheiligten Gemeinden einer Eisenbahnbrücke einen Fussgängersteg anzuhängen, so ist dieser ein im Bahneigenthum verbleibender Privatübergang. Wird derselbe als öffentliches Verkehrsmittel benutzt, so steht der Ortspolizeibehörde die allgemeine Schutzgewalt gemäss § 10, Titel 17, Theil II des Allgem. Landrechts zu.
   Entsch. d. preuss. Ob.-Verw.-Ger. vom 13. März 1899 (S. 134).
4. Jede nachfolgende Bahn haftet nach Maassgabe des ursprünglichen Frachtbriefs ohne Rücksicht auf etwaige, an dem Inhalte des Frachtbriefs nach dessen Uebernahme erfolgte Verfälschungen. Dagegen hat die nachfolgende Bahn Veränderungen, welche an einem Frachtbriefe unberechtigterweise von einem Bahnorgan der Vorbahn vorgenommen werden, nicht zu verantworten.
   Entsch. d. Bez.-Ger. f. Handelssachen in Wien vom 20. April 1899 (S. 143).
5. Nicht jedes thatsächliche Versehen — Ueberschreiten der Gleise vor einem Zuge — enthält ohne Weiteres ein die Haftung der Bahn nach § 1 Haftpflichtgesetzes ausschliessendes Verschulden; stets sind Grund und Anlass zu diesem Versehen zu prüfen.
   Reichsger.-Urth. vom 28. April 1899 (S. 148).

Den zweiten Theil beginnt eine Abhandlung über das neue Fundrecht der §§ 978 ff. des Bürgerlichen Gesetzbuchs von Kreisgerichtsrath Dr. Hilse. Auf die interessante Unterscheidung zwischen auf Eisenbahnen gefundenen und aufgefundenen Gegenständen kann hier leider nicht näher eingegangen werden. Von der umfangreichen Arbeit Dr. Oesterlens, Finanzrath in Stuttgart, über die Haftpflicht der Eisenbahnen nach gemeinem und dem neuen bürgerlichen Recht, insbesondere bei Ueberfahren von Fuhrwerken und Beschädigungen durch Funkenflug werden die letztgenannten Beschädigungen in vorliegendem Hefte erörtert. Für das bürgerliche Recht kommen hier hauptsächlich die §§ 823, 906 und 1004 B. G.-B. zur Anwendung, deren ausführliche Ergänzung allerdings der Landesgesetzgebung überlassen ist. Den Schluss soll die nächste Nummer bringen. Eine Studie des Amtsrichters Coermann in Mülhausen i/E. vergleicht S. 175—183 die bisherigen Bestimmungen der Verkehrsordnung mit den neuen, soweit es sich um materiellrechtliche Aenderungen handelt; die formellen sind nur angedeutet. Der durch sein „Recht der Spedition" und die bezügliche Abhandlung in dieser Zeitschrift bekannte Privatdozent Dr. Borchardt in Berlin beginnt in der letzten Studie eine systematische Darstellung des Lagergeschäfts, wie es im neuen Handelsgesetzbuch ausgebildet ist. Die Litteraturübersicht umfasst 9 Seiten, daran schliesst sich eine Zusammenstellung der neuen Gesetzgebung.

Das Anlageheft ist eine selbständige und selbständig käufliche Arbeit. Verfasser bespricht die Neuerungen der Verkehrsordnung in sehr ausführlicher Weise, Grund und Bedeutung derselben scharf hervorhebend. Anschliessend ist der neue Wortlaut nebst den Ausführungsbestimmungen abgedruckt.

— Dr. Türcke, Gerichtsassessor und Niedenführ, Amtsgerichtsrath. **Das Bürgerliche Recht.** Leipzig. Verlag der Rossberg'schen Hofbuchhandlung. 1900. I. Band. 734 S. (10 ℳ)

Dienststellen in Preussen, welche sich mehr mit Rechtsvorschriften der modernen Gesetzgebung zu befassen haben, seien auf das im Erscheinen begriffene Werk aufmerksam gemacht, das neben dem Bürgerlichen Gesetzbuch sämmtliche in Preussen geltende, bürgerliches Recht enthaltende Gesetze zusammenstellt. Das erstere ist mit Erläuterungen versehen, die übrigen sind lediglich dem Wortlaut nach aufgenommen.

— **Linienführung der Eisenbahnen und sonstigen Verkehrswege** von Franz Kreuter, ordentlicher Professor der Ingeniörwissenschaften an der königlichen bayerischen Technischen Hochschule München. Mit 80 Abbildungen. Wiesbaden, C. W. Kreidel's Verlag. 1900. Preis 7,50 ℳ.

Das Werk geht nicht von den Anfangsgründen aus, „da ein Ingeniör, welcher die Linienführung eines Verkehrsweges in Angriff nehmen will, zumindest die Lehrlingszeit hinter sich haben muss." Es ist das Ergebniss jahrzehntelanger Thätigkeit des Verfassers als ausführender und bauleitender Ingeniör und technischer Rathgeber, die ihm u. a. Gelegenheit bot, die Linienführung von nahezu 100 Meilen Eisenbahnen im verschiedenartigsten Gelände, vom allereinfachsten bis zum denkbar schwierigsten, selbständig zu leiten. Die tiefgrundigen Arbeiten Launhardt's, Baumeister's, Schubler's u. a. sind in dem Buche verwerthet und mit den eigenen Untersuchungen zu einem von wissenschaftlichem Geiste getragenen gehaltreichen abgerundeten Ganzen verschmolzen, das dem ausführenden Ingeniör eine Fülle von Belehrungen bietet.

Das Buch zerfällt — nach einigen einleitenden Erläuterungen — in drei Theile, behandelnd die Linienführung auf rein wirthschaftlicher Grundlage, die technischen Grundlagen der Linienführung und die Ausübung in der Praxis. Der erste Theil ist gekennzeichnet durch Untersuchungen der Art, wie sie Launhardt angestellt hat, auf dessen Arbeiten hier auch gebührende Rücksicht genommen ist. Der zweite Theil ist in einem ersten Abschnitt den Verhältnissen des Geländes gewidmet, in einem zweiten ist vom Widerstand der Fahrzeuge und der Zugkraft — im Sinne der Beförderung sowohl auf Strassen, als auf Eisenbahnen und Kanälen — eingehend die Rede, in einem dritten sind die Einzelnheiten der Linie — Eisenbahnen und Kanäle — besprochen, in einem vierten ist die Berechnung der Zugförderungs- oder virtuellen Länge und der Betriebskosten zum Vortrag gebracht, in einem fünften sind die Hauptgrundsätze für die Linienführung von Bahnen in verschiedenem Gelände entwickelt. Der dritte Theil handelt in zwei Abschnitten von der Bearbeitung des allgemeinen Entwurfs und den Bauvorbereitungen. In einem Anhange des Werkes sind Berechnungen der Korbbögen, der Uebergangsbögen an Korbbögen und von Bahnachsenverlegungen enthalten.

— **Zahlenbeispiele zur statischen Berechnung von Brücken und Dächern.** Bearbeitet von F. Grages, Regierungsbaumeister. Durchgesehen von G. Barkhausen, Geheimer Regierungsrath, Professor an der königlichen Technischen Hochschule in Hannover. Mit 309 Abbildungen auf 23 lithographirten Tafeln. Wiesbaden, C. W. Kreidel's Verlag. 1900. Preis 8 ℳ.

Das Buch soll nicht, wie Barkhausen im Vorwort bemerkt, ein Lehrbuch des Entwerfens in Eisen sein, deren Zahl zu vermehren wohl auch z. Zt. kein Bedürfniss vorliege. Es ist für die Zwecke des Studirenden berechnet, um die Arbeit im Konstruktionssaale zu fördern und nutzbringender zu gestalten. Der Unterricht im Entwerfen hat mit grossen Schwierigkeiten insofern zu kämpfen, als einerseits im Interesse der Zeitausnutzung die Uebungen bereits beginnen müssen, ehe der Stoff genügend in den Vorträgen behandelt werden konnte, andererseits die Zahl der Studirenden so gross ist, dass der Lehrer sich schwer mit dem Einzelnen ausreichend beschäftigen kann, was um so nöthiger wäre, je unvorbereiteter die Schüler an die ihnen gestellte Aufgabe herantreten. Die Schwierigkeiten grosser Schülerzahl lassen sich beheben, wenn man Gruppen von Studirenden dieselbe Aufgabe stellt, verschiedenartige Lösung anheimgebend — ein Verfahren, das nach mancher Richtung Vorzüge hat —, aber die Nachtheile der Unbekanntschaft mit dem Material infolge frühzeitigen Beginns der Uebungen kommen dadurch nicht in Fortfall. Dieselben dadurch zu beheben, dass die Aufgabe sammt ihrer Lösung vorweg eingehender zum Vortrag gebracht wird, ist bedenklich, da dadurch einer mechanischeren Arbeitsweise Vorschub geleistet wird. Wenn aber, wie in dem vorliegenden Werk versucht ist, dem Schüler eine Reihe von Rechnungsbeispielen dargeboten werden, die ganz im Geiste des Uebungsstoffes gehalten, das Gesammtbild und alle Einzelangaben der Lösung bestimmter Aufgaben bringen, die nicht unmittelbar, sondern nur vorbildlich benutzt werden können, so lässt sich der angeführte Mangel, wie wir dem Verfasser gern zustimmen, im wesentlichen beheben. Wichtig hierbei ist weniger die Beobachtung systematischer Stufenfolge in den Beispielen,

als vielmehr, dass diese für alle vorkommenden Einzelfälle Fingerzeige bieten und dass der Stoff den Schüler in ausreichendem Maasse für seine Arbeiten anregt.

Das Buch behandelt — nach einleitenden Zusammenstellungen über das Eigengewicht der vorkommenden Bautheile und Vorschriften über die Berechnung eiserner Brücken in verschiedenen Staaten — acht ohne inneren Zusammenhang herausgegriffene Beispiele der Berechnung eiserner Brücken und Dächer, deren Zahl später vermehrt werden soll, die in der That mit einer Fülle von Anregungen versehen, gestatten, dem Rechnungsgang vollständiger Beispiele auf Schritt und Tritt zu folgen. Die Ausführungen sind, wenn auch in erster Linie zur Benutzung im Zeichensaale der Hochschule bestimmt, so vielseitig und gründlich, dass das Buch nicht allein den Studirenden, sondern auch dem im praktischen Leben stehenden Konstruktör sehr werthvolle Dienste leisten wird.

— Dr. G. Eger, Regierungsrath, **Das Reichshaftpflichtgesetz.** 5. Auflage. Hannover 1900. Verlag von Helwing. 624 S.

Die rasche Steigerung des Verkehres, nicht zum wenigsten durch die Ausdehnung der Strassen- und ähnlichen Bahnen, hat eine, wenn auch glücklicherweise nicht gleichen Schritt haltende Steigerung der Unfälle und der sogen. Haftpflichtprozesse zur Folge gehabt. Bei dem Umfange der Rechtsprechung zum Haftpflichtgesetze, zu dem täglich neue Urtheile kommen, findet eine rasche Fortentwickelung der Rechtsauslegung statt, so dass ein Kommentar zu diesem Gesetze in kürzerer Zeit als bei anderen Rechtsgebieten als veraltet angesehen werden muss. Liegt hierin schon ein Anlass zur Neubearbeitung des bekannten grossen Kommentars, so wird diese ernstlicher durch die Aenderungen bedingt, welche das Reichshaftpflichtgesetz durch Art. 42 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche erfahren hat. Bei der Verursachung eines Schadens unterscheidet das Bürgerliche Gesetzbuch die Haftpflicht, d. i. die Verpflichtung einer bestimmten Person, für den Schaden aufzukommen, und die Ersatzpflicht, d. i. die Art, in der sich die Haftpflicht im praktischen Leben äussert, Umfang und Berechnung des zu leistenden Ersatzes. Die Haftpflicht ist in den verschiedensten Ursachen gesetzlich begründet, es entspricht der Billigkeit, die Ersatzpflicht aber in allen Fällen gleich zu behandeln. Deshalb hat der genannte Art. 42 die bezüglichen Aenderungen des Haftpflichtgesetzes bewirkt. Gleiche Gesichtspunkte der Vereinheitlichung veranlassten die Feststellung, wenn ein Haftpflichturtheil wegen später veränderter Verhältnisse abgeändert werden könne, im § 7 Abs. 2 des Haftpflichtgesetzes zu streichen und in die Civilprozessordnung aufzunehmen.

Die neue Auflage hat diese Neuerungen unter Benutzung der Gesetzmaterialien, sowie der Literatur mit derselben Gründlichkeit wie die unverändert gebliebenen Bestimmungen bearbeitet. Zweckmässig ist die vergleichende Nebeneinanderstellung des alten und neuen Wortlautes des Gesetzes vor dem eigentlichen Kommentar.

Neben dem kleinen Kommentar von Coermann ist der vorliegende der einzige, welcher den neuen Rechtsstand wiedergibt. Allen Behörden und Privaten, welche sich mit der Auslegung des Gesetzes eingehender zu beschäftigen haben, kann das Werk nur empfohlen werden.

— Dr. K. Hilse, Professor, **Haftpflicht der Kraftfahrzeuge** (Automobile, Motorwagen). Ein Vortrag mit Anmerkungen. Berlin 1900. Verlag von M. Krayn. 43 S. (1,50 ℳ)

In dem interessanten Vortrage behandelt der bekannte Kenner des Strassenbahnwesens die derzeitige Rechtslage der Kraftfahrzeuge jeder Art — abgesehen von den Bahnen —, die auf den Strassen sich zu bewegen bestimmt sind. Als Fuhrwerk kann dem Selbstfahrer die Benutzung der öffentlichen Strasse nicht untersagt werden, die polizeilichen Sicherheitsvorschriften vermögen aber, zumal sie ausser der Fahrgeschwindigkeit höchstens noch die Tüchtigkeit der Fahrzeuge selbst wirksam beeinflussen können, einen genügenden Schutz nicht zu gewähren. Es bleibt demnach als einziges Schutzmittel die Haftung für Beschädigungen und Verletzungen, welche gemäss § 823 B. G.-B. von einem Verschulden abhängt. Diese Haftung wird vom Verfasser mit Recht als ungenügend bezeichnet. Wenn er auch das Reichshaftpflichtgesetz als zu streng nicht zur Anwendung gebracht haben will, so weist er doch auf die besonderen Gefahren der Selbstfahrer, welche diejenigen der gewöhnlichen Fuhrwerke weit überschreiten, hin und verlangt mit Rücksicht darauf den baldigen Erlass eines eine erhöhte Haftung einführenden Sondergesetzes.

— Im Verlage des königlichen Hofbuchdruckers Max Pasch, Berlin SW., Ritterstrasse 50, erschien soeben eine neue Ausgabe der vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen **Uebersichtskarte der Verwaltungsbezirke der königlich preussischen Eisenbahndirektionen** und der königlich preussisch-grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz (4 Blätter, Maassstab: 1:1 000 000, Preis: unaufgezogen 5 ℳ, aufgezogen mit Stäben oder in Mappe 13 ℳ).

Die in zwölffachem Farbendruck und einem tadellosen Stich ausgeführte Karte gewährt ein übersichtliches Bild von dem Stande des deutschen Eisenbahnnetzes unter Hervorhebung aller Einzelnheiten für die Verkehrsverhältnisse und den Grunderwerb. In grösseren Maassstäben als Kartons beigefügte Spezialkarten der Bergwerksreviere, Eisenbahnknotenpunkte und grösseren Bahnhofsanlagen erhöhen den Werth der Karte noch besonders.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster. Am 10. März d. J. wird der an der Strecke Osnabrück Hauptbahnhof-Malbergen belegene Haltepunkt Sutthausen für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet werden. Sutthausen ist von Osnabrück Hauptbahnhof 6,6 km und von Malbergen 2,3 km entfernt.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die zwischen den Stationen Alwernia-Regulice und Trzebinia der Linie Skawce-Siersza-Wodna gelegene Ladestelle Oblaszki ist am 5. März d. J. auch für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. Die an der Bahnstrecke Frankfurt a/O.-Cottbus gelegene Station Peitz Stadt führt fortan die Bezeichnung Peitz und die an der Bahnstrecke Guben-Cottbus gelegene Station Peitz Forsthaus die Bezeichnung Peitz Ost.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 456 vom 27. Februar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 1. März d. J.).

Nr. 482 vom 1. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll der am 15./17. Februar 1900 in München abgehaltenen Sitzung des Personenausschusses (abgesandt am 1. März d. J.). (Die nächste Sitzung soll am 6. Juli 1900 in Graz abgehalten werden.)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.
Die Inbetriebnahme der Bahn für den Gesammtverkehr erfolgt am 3. März d. J. (589H&V)
Rinteln, den 25. Februar 1900.
Der Vorstand
der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn-gesellschaft.

2. Verkehrsstörungen.

Wegen Hochwasser ist der Verkehr am Elbkai in Riesa vom 28. Februar 1900 und an den Elbkais Dresden-Altstadt und Dresden-Neustadt vom 1. März 1900 bis auf weiteres eingestellt.
Dresden, am 3. März 1900. (590)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

In der Theilstrecke Wratno - Lobes-Mscheno der im Betrieb der böhmischen Nordbahn stehenden Lokalbahn Mscheno-Unter-Cetno musste wegen Beschädigungen des Bahnkörpers durch Hochwasser der Gesammtverkehr auf ungefähr 12 Tage eingestellt werden.
Wegen Hochwasser wurde die Kommunikation zwischen dem Bahnhofe B.-Leipa und der Stadt B.-Leipa sammt Umgebung von Ende Februar l. J. an durch circa 3 Tage abgeschnitten.
Prag, am 3. März 1900. (591)

3. Güterverkehr.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.
Soweit die in den südwestdeutsch-schweizerischen Tarifheften I A und I B bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Zucker ab Frankenthal und Waghäusel nach der Westschweiz durch die bei der Umkartirung in Altmünsterol sich ergebenden Frachten unterboten werden, werden bei der Abfertigung zu den direkten Frachtsätzen über Basel die Frachtunterschiede auf Vorlage der Frachtbriefe nachträglich zurückerstattet. Diese Maassnahme gilt bis zu der demnächst bevorstehenden Regulirung der direkten Taxen über Basel.
Karlsruhe, den 28. Februar 1900. (592)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Direkter Güterverkehr mit den bayerischen Staatseisenbahnen.
Die Station Strullendorf der bayerischen Staatseisenbahnen dient nunmehr dem Gesammtgüterverkehr.
Die in den Tarifen für den direkten Güterverkehr mit den bayerischen Staatseisenbahnen enthaltenen Bestimmungen über die Beschränkung in den Abfertigungsbefugnissen der genannten Station sind daher zu streichen.
München, den 3. März 1900. (593)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.
Im Abschnitt D des badischen Gütertarifs werden mit Wirkung vom 15. März d. J. die Bestimmungen und Gebührensätze unter I B Ziffer 8 durch folgende ersetzt:
a) für die Beförderung eines beladenen Wagens, welcher die Station Hilpertsau ohne Umladung durchläuft, von Reichenthalerstrasse nach Hilpertsau und umgekehrt . 1,— ℳ
b) für die Ueberführung eines beladenen Wagens . . . . 0,— „
von Reichenthalerstrasse nach Hilpertsau loco und umgekehrt . . . . 7,— „
von Reichenthalerstrasse nach Weisenbach und umgekehrt 7,— „
von Reichenthalerstrasse nach Obertsroth und umgekehrt 7,50 „
von Reichenthalerstrasse nach Gernsbach und umgekehrt 9,— „
Karlsruhe, den 28. Februar 1900. (594)
Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Im Transittarif für besonders benannte Güter, welche von einem belgischen oder holländischen Hafen zu Schiff nach Mannheim und von da nach Basel und südbadischen Stationen weiterbefördert werden, wird mit Gültigkeit vom 1. März 1900 der Satz von 0,83 ℳ nach Basel transit, welcher noch für gewisse Getreidearten bestanden hat, aufgehoben. An dessen Stelle findet der Frachtsatz von 0,80 ℳ des Ausnahmetarifs Nr. 28 im badischen Binnengütertarif allgemeine Anwendung.
Karlsruhe, den 1. März 1900. (595)
Generaldirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 3.
Mit dem 1. April l. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag I in Kraft. Der Nachtrag enthält Ergänzung der besonderen Bestimmungen, neu einbezogene Stationen, ermässigte Frachtsätze von Rohatyn und Iluste, sowie Berichtigungen. Abzüge des Nachtrages sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.
Breslau, den 26. Februar 1900. (596)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oldenburgisch-hessischer Güterverkehr.
Güterverkehr mit der Rhene-Diemelthal-Eisenbahn.
Mit Rücksicht auf die Vorschriften in §§ 56 (8) und 69 (4) der Eisenbahnverkehrsordnung werden die besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung bezüglich der Auflieferung und Beförderung des Gutes, sowie über das Verfahren bei Ablieferung des Gutes und die Festsetzung der Fristen für die Abnahme der nicht zugerollten Güter in den Gütertarifen für die obengenannten Verkehre mit sofortiger Gültigkeit der Fassung dieser Vorschriften entsprechend geändert.
Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.
Cassel, den 28. Februar 1900. (597)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Wirkung vom heutigen Tage werden die direkten Entfernungen und Frachtsätze zwischen Münster a/St. und Staudernheim des diesseitigen Bezirks und denjenigen diesseitigen Stationen, für welche die kürzeste Verbindung sich über pfälzische Strecken rechnet, aufgehoben. Eine Verkehrsbeschränkung tritt nicht ein, weil die betr. Stationen direkte Frachtsätze mit den Stationen Münster a/St. und Staudernheim der pfälzischen Eisenbahnen behalten. Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.
Mainz, den 1. März 1900. (598)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Das Gleichstellungsverzeichniss für die nicht tarifirten belgischen Stationen im Heft 1 des belgisch-südwestdeutschen Tarifs vom 1. Januar 1893 wird mit Geltung vom 15. April d. J. dahin abgeändert, dass für den Verkehr mit der Station Huy (Nord) Corphalie der belgischen Nordbahn an Stelle der Sätze von Amay diejenigen der Station Huy (Nord) zur Anwendung kommen. Für einige luxemburgische, pfälzische, badische und württembergische Stationen, ferner für die Stationen der Bezirke Mainz und Frankfurt a/M. und der Main-Neckarbahn treten hierdurch Frachterhöhungen ein, über welche unser Tarifbüreau auf Verlangen Auskunft ertheilt.
Strassburg, den 26. Februar 1900. (599)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Mit Gültigkeit vom 10. März l. J. bis Ende Juni 1901 werden für gebrannten Kalk, wie im Spezialtarif III genannt, im Verkehr zwischen Waldkirch einerseits und einer Anzahl badischer Stationen andererseits ermässigte Frachtsätze eingeführt.
Nähere Auskunft ertheilen die Stationen und das diesseitige Gütertarifbüreau.
Karlsruhe, den 28. Februar 1900. (600)
Generaldirektion.

Russisch-ostpreussischer Verkehr über Grajewo.
Ausnahmetarif 7 für Getreide vom 1. Januar 1900 neuen Stils.
Die sämmtlichen für Station Königsberg der ostpreussischen Südbahn in den Tariftabellen obigen Tarifs angegebenen Entfernungen und Frachtsätze kommen vom 4./17. März d. J. ab auch für Sendungen Getreide etc. über Grajewo nach Station Königsberg Pregelbahnhof der ostpreussischen Südbahn, sowie dem Königsberger Lagerhause daselbst zur Anwendung mit einem Entfernungszuschlage von 4 km und einem Frachtzuschlage von 2,70 ℳ für 750 Pud (12 285 kg) oder 2,2 ₰ für 100 kg. Von dem gleichen Zeitpunkte gelten die in den Tariftabellen für Station Königsberg der ostpreussischen Südbahn angegebenen Entfernungen und Frachtsätze ohne weiteren Zuschlag auch für Ge-

treide- etc. Sendungen über Grajewo nach Königsberg i. Pr. Kaibahnhof der Staatsbahnen von Stationen der nachbenannten Bahnen:

1. Charkow-Nikolajewbahn, mit Ausnahme der Stationen Borowskaja bis Nikolajew, Trepowka und Jelisawetgrad, 2. Ekaterinenbahn, mit Ausnahme der Stationen Wissun bis Nishne-Dneprowsk, Karnawatka bis Erastowka, Tritusnaja, Kaidakskaja und Nischne-Dneprowsk Hafen, 3. Kursk-Charkow-Sewastopolbahn, 4. Libau-Romny-, 5. Moskau-Brester Eisenbahn, mit Ausnahme der Stationen Stolbzy bis Shabinka, 6. Moskau-Jaroslawl-Archangelsk-, 7. Moskau-Kasan-, 8. Moskau-Kiew-Woronesch Eisenbahn, mit Ausnahme der Stationen Browary, Bobrik, Bobrowizi, Kiew Hafen am rechten und Kiew Hafen am linken Dnepr-ufer, 9. Moskau-Kursker-, 10. Moskau-Nischnyer-, 11. Muromsche-, 12. Nicolai-, 13. Polässjeschen Eisenbahn, mit Ausnahme der Stationen Baranowitschi bis Njemowitschi, Woltschja bis Ljubomirskaja, Rjeschitza bis Lachwa, Parachonsk bis Kobrin, Sherbilowka bis Shednia-Pinsk Hafen, 14. Riga-Oreler-, 15. Rjäsan-Uralsker-, 16. Ssamara-Slatouster Eisenbahn, 17. Südostbahnen, 18. Ssysran-Wjasma-, 19. Wladikawkas-, 20. Perm-Tjumener-, 21. westsibirischen, 22. mittelsibirischen Eisenbahn. Gleichzeitig bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass auf den Seiten 11 und 90 des Tarifs die Routenvorschriften für den Verkehr von den Stationen Achtyrka Stadt, Rjabuschka und Lebedin der Charkow-Nikolajewbahn nach Königsberg und Pillau von sogleich abzuändern sind in „über Bjelopolje-Woroschba-Bachmatsch-Gomel-Bialystock-Grajewo oder über Bjelopolje-Kiew-Grajewo.

Direktion (601H&V)
der ostpreussischen Südbahngesellschaft.

Französisch-belgisch-deutsch-russischer Verkehr.

Zu dem Gütertarif Heft I B, II, III und IV für den Verkehr zwischen Frankreich einerseits und Russland andererseits sind je die Nachträge Nr. 1 ausgegeben. Sie enthalten Bestimmungen über die Beförderung von Kunstgegenständen, sowie Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs und können von der hiesigen Drucksachenverwaltung bezogen werden.

Köln, den 28. Februar 1900. (602)
Königliche Eisenbahndirektion.

I. Nachtrag zu der ab 15. September 1899 gültigen Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen für den Transport der für die Weltausstellung Paris 1900 bestimmten Objekte aus Oesterreich-Ungarn und weiter, sowie aus Bosnien und der Hercegovina nach Paris, bezw. umgekehrt.

Dieser Nachtrag, enthaltend:

1. eine Neuauflage der „Bestimmungen“ auf Seite 1 bis 9 der „Zusammenstellung“ und
2. einen Ausnahmetarif für den Transport von Kunstgegenständen (vergl. die Publikation in Nr. 22 dieses Blattes vom 24. Februar 1900 unter fortlaufender Nr. 939) ist zur Ausgabe gelangt.

Wien, im Februar 1900. (603)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-ungarischer Gemeinschaftsverkehr.
Tarif, Theil II, Heft 4. Ermässigte Frachtsätze für Spiritus nach Ungarn.

Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. bis 31. Mai 1900 werden die im Tarif, Theil II, Heft 4 vom 1. Januar 1900 für obigen Verkehr unter Post-Nr. 42 für Rohspiritus enthaltenen Frachtsätze unter denselben Bedingungen auch für raffinirten Spiritus in den angeführten Relationen in Kraft gesetzt.

Wien, am 28. Februar 1900. (604)
K. k. österr. Staatsbahnen,
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.
Einführung von Nachträgen zu den Tarifen Theil I, bezw. Theil II, Heft 1 und 2, gültig vom 1. März 1896.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1900 gelangt ein Nachtrag IV zu dem vom 1. März 1896 gültigen Tariftheil I und je ein Nachtrag V zu den vom 1. März 1896 gültigen Tarifen Theil II, Heft 1 und 2 zur Einführung.

Der Nachtrag IV zum Tariftheil I enthält:

A. Aenderung bezw. Ergänzung der Vorbemerkung;
B. Ergänzung und Abänderung der Bestimmungen des Tariftheiles I, Abtheilung B, für die österr.-ungar. und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen;
C. Güterklassifikation;
D. Eliminirung des Abschnittes VI (Anhang zur Klassifikation nebst Waarenklassifikation und besondere Bestimmungen für die Ausnahmetarife Nr. 23, 24 und 25);
E. Ergänzung der allgemeinen Bestimmungen des Nebengebührentarifes, Abschnitt H—I, des vorgenannten Tariftheiles I, Abtheilung B.

Der Nachtrag V zum Tariftheil II, Heft 1 enthält:

A. Aenderung bezw. Ergänzung der Vorbemerkungen;
B. Neue Ausnahmetarife, und zwar:
Nr. 2 a, „ 10 a, „ 11 a, „ 16 c, „ 18 a für diverse Artikel laut Güterklassifikation des Tariftheiles I für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, bei Aufgabe als Frachtgut,
„ 22 für Beeren, frische, aller Art, frisches Stein- und Kernobst (exkl. Südfrüchte) und frische Weintrauben,
Butter, frische, gesalzene,
Fische, lebende, frische und geräucherte,
Gemüse, frische, folgende: grüne Bohnen, grüne Erbsen (Schoten), Salat, Gurken, Spinat,
Milch, frische und sterilisirte, auch Magermilch, Buttermilch und Molken,
bei Aufgabe als Eilgut in beliebigen Mengen;
C. Ergänzung der Ausnahmetarife Nr. 21, 23 und 24;
D. Ergänzung des Anhanges für besondere Begünstigungen;
E. Berichtigung von Frachtsätzen und sonstige Aenderungen.

Der Nachtrag V zum Tariftheil II, Heft 2 enthält:

A. Aenderung bezw. Ergänzung der Vorbemerkungen;
B. Frachtsätze für die neuen Ausnahmetarife Nr. 2 a, 10 a, 11 a, 16 c und 18 a;
C. Aufnahme der Station Lobositz A.T.E. in den Tarif;
D. Ergänzung der Ausnahmetarife;
E. Ergänzung des Anhanges für besondere Begünstigungen;
F. Berichtigung von Frachtsätzen und sonstigen Aenderungen.

Insoweit durch vorstehende Nachträge Tariferhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Bestimmungen und Frachtsätze bis einschliesslich 30. April 1900 in Kraft.

Exemplare der vorbezeichneten Nachträge sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und bei den betheiligten Stationen, u. zw.:

Nachtrag IV zum Tariftheil I zum Preise von 120 h. oder 1 ℳ,
Nachtrag V zu den Tarifen Theil II, Heft 1 und 2 zum Preise von je 48 h. oder 40 ₰

für das Stück erhältlich.

Wien, am 26. Februar 1900. (505)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänische Eisenbahnen.

Am 1. März l. J. tritt der Nachtrag VI zum Lokal-Kilometerzeiger in Kraft (Preis 15 Cts.).

Bukarest, den 3. März 1900. (606)

---

4. Verdingungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Die Lieferung von 930 lfd. m eisernen Geländer für die grösseren Brücken der Bahnlinie Neustadt-Hüfingen mit einem Gesammtgewicht von ungefähr 48 500 kg soll im Wege öffentlichen Ausschreibens vergeben werden.

Angebote auf das Ganze sind spätestens bis zum 27. März d. J., Nachmittags 6 Uhr, mit der Aufschrift „Eiserne Brückengeländer“ verschlossen und frankirt hierher einzureichen.

Die näheren Bedingungen können durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Neustadt i/Schw., den 1. März 1900. (607)
Grossh. Eisenbahnbauinspektion.

---

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf ausgesonderter Lokomotiven und Wagen, sowie Wagenuntergestelle.

Am 21. März d. J. werden im Rechnungsbüreau im Hause Hedderichstrasse 61 Zimmer 21 hierselbst 5 ausgesonderte Lokomotiven, 5 ausgesonderte Wagen und 13 Wagenuntergestelle öffentlich verkauft. Bedingungen, Angebotbogen etc. für die Lokomotiven bezw. Wagen und Wagenuntergestelle können zum Preise von je 1 ℳ von unserer Kanzlei bezogen werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zum 21. März, 11 Uhr Vorm., an unser Rechnungsbüreau hierselbst zu richten.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Frankfurt a/M., den 28. Februar 1900. (608)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 20. | 10. März 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 5 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Ueber Schleifkontakte für selbstthätige Signale.

Bei selbstthätigen Signalordnungen, die von den Lokomotiven bethätigt werden oder von welchen die Dampfpfeifen und Bremsen der Lokomotiven in Thätigkeit gesetzt werden, sind die Bestandtheile, welche die Wechselwirkung zwischen dem fahrenden Zuge und den feststehenden Signaltheilen auf der Strecke oder auch zwischen den Zügen untereinander vermitteln müssen, von besonderer Wichtigkeit. Sie bilden eigentlich den Kernpunkt der Anordnung; sie sind die Theile, in deren sichere Thätigkeit häufig der grösste Zweifel gesetzt wird, die aber auch andererseits schon eine grosse Vervollkommnung erfahren haben; es sind dies leitende Gleisstücke, Radtaster, Schienendurchbiegekontakte und Kontaktschienen oder Schleifkontakte. Letztere finden vielfach keine günstige Beurtheilung oder begegnen doch mancherlei Bedenken. Es verdienen daher die Erfahrungen, welche die französische Nordbahn mit solchen Kontakten gemacht hat und über die Ingeniör Cossmann, Chef des technischen Betriebsdienstes in der „Revue générale des chemins de fer“ 1900, Nr. 2 ausführlich berichtet, eingehende Beachtung.

Auf der französischen Nordbahn sind schon seit vielen Jahren die Stationsdeckungssignale — Distanzscheiben — mit einer Einrichtung, dem „Krokodil“ versehen, die gestattet, dem Lokomotivführer mit Hilfe einer auf der Lokomotive befindlichen, elektrisch betriebenen und selbstthätigen Pfeife von der Haltstellung des Signals Kenntniss zu geben. In neuerer Zeit wurden mit diesen Signalen auch Einrichtungen verbunden, welche in der Station oder an einem anderen wichtigen Punkte die Vorüberfahrt eines Zuges an dem Stationsdeckungssignal und auch den Stand dieses selbst anzeigen. Die ganze Einrichtung, die von den Nordbahningeniören Lartigue und Forest im Jahre 1872 erdacht wurde, besteht aus einem festen Streckenkontakt — Schleifkontakt —, einer elektrischen selbstthätigen Pfeife und einer Bürste auf der Lokomotive.

Der Schleifkontakt, seiner Gestalt wegen „Krokodil“ genannt, befindet sich in der Mittellinie des Gleises und liegt parallel zu demselben etwa 200 m vor dem Signalmaste; selbstverständlich kann er auch weiter oder näher angebracht werden. Er besteht aus einem 2 oder 4 m langen Eichenholze, das auf zwei oder drei schmiedeisernen Stützen ruht. Dieses Holz ist durch Eintauchen in siedendes Leinöl gegen Formveränderungen infolge der atmosphärischen Einflüsse geschützt und mit einem Messingblech bedeckt. Ein kräftiger Winkel, der an dieses Blech angenietet ist, gestattet die Befestigung des Stromleitungsdrahtes. Die Kontaktvorrichtung ist auf den Querschwellen des Gleises befestigt, wobei zwischen die Stützen derselben und die Schwellen Unterlagen aus getheertem Filz angebracht werden. Vor jedem Kontakte — im Sinne der Fahrtrichtung — liegt ein auf den Schwellen befestigtes Holzstück mit schräg ansteigender Oberfläche — Couclier, Schild —, welches die Aufgabe hat, die Vorderfläche des Kontaktstückes vor Beschädigungen durch die am meisten vorspringenden Theile der Fahrzeuge zu schützen.

Die selbstthätige Pfeife, eine einfache Dampfpfeife, wird von einem Hughes'schen Elektromagnet bethätigt. Sobald letzterer von einem Strom in bestimmtem Sinne durchflossen wird, lässt er seinen Anker fallen und der an diesem befestigte Hebel öffnet die Pfeife, die so lange ertönt, bis der Führer den Hebel in die ursprüngliche Stellung bewegt und den Anker wieder an den Magnet legt.

Der Draht des Elektromagnetes ist einerseits mit der Lokomotive und durch deren Räder und die Schienen mit der Erde, andererseits durch ein vollkommen isolirtes Kabel mit einer unter der Lokomotive befindlichen Metallbürste verbunden. Die Bürste ist zusammengesetzt aus einer Reihe von Borsten aus harten, aber elastischen Kupferdrähten, die auf eine Metallplatte gelöthet sind; letztere ist ein leitendes Mittel zwischen Draht und Borsten.

Die Kupferplatte des Schleifkontaktes steht mit dem positiven Pole einer beim Stationsdeckungssignal befindlichen Batterie in Verbindung; der negative Pol läuft zu einem Kommutator, der die Verbindung mit der Erde herstellt, wenn das Signal auf „Halt“ steht und diese unterbricht, wenn es „Freie Fahrt“ zeigt.

Aus dieser Darstellung erhellt, dass die Lokomotivpfeife nur ertönt, wenn die Scheibe auf Halt steht, und zwar von dem Augenblicke an, wo die Bürste der Lokomotive das „Krokodil“ berührt, also etwa 200 m vor der Scheibe. Die Aufmerksamkeit des Lokomotivführers wird daher wenige Sekunden vor der Erreichung des Deckungssignals nachdrücklich auf die Stellung des Signals gelenkt, so dass er sich diesem mit vollster Aufmerksamkeit nähern und auch bei Nebel sich überzeugen kann, ob das hörbare Signal richtig war, in welchem Falle er sofort die Bremse bethätigen wird.

Es wurde anfangs erwogen, ob es nicht besser sei, durch die Wirkung des Schleifkontaktes mit der Pfeife gleich auch die selbstthätige Zugbremse auszulösen. Der Versuch fiel in rein technischer Beziehung vollkommen zufriedenstellend aus; aber vom betriebstechnischen Standpunkte aus schien es nicht empfehlenswerth, das Haltsignal der Stationsdeckungsscheibe zu einem bedingungslosen zu machen, das in keinem Falle überschritten werden darf; es muss dem Lokomotivführer eine gewisse Freiheit der Handlung gelassen werden, um keine unzeitgemässen Aufenthalte herbeizuführen. Ebenso wurde die ursprüngliche Absicht fallen gelassen, auf der Lokomotive eine Vorrichtung anzubringen, die selbstthätig anzeigt, ob ein Haltsignal überfahren wurde oder nicht. Die technische Lösung dieser Aufgabe unterlag keinen Schwierigkeiten, aber die Aufzeichnung selbst wurde als zwecklos angesehen. Der Schleifkontakt befindet sich bei den Stationsdeckungssignalen, die nach der Signalordnung auch bei Haltstellung überfahren werden dürfen; der Lokomotivführer hat lediglich die Fahrgeschwindigkeit derart zu ermässigen, dass er den Zug innerhalb der Bahnstrecke, die er frei vor sich sieht, zum Stillstande bringen kann; der unbedingte Haltpunkt ist durch ein zweites Signal gekennzeichnet. Die Haltstellung dieses letzteren Signals wird dem Lokomotivführer durch eine Knallkapsel, die sich bei Umstellung der Scheibe selbstthätig auf die Schiene legt und bei Ueberfahrung explodirt, zur Kenntniss gebracht; die explodirte Kapsel ist die Kontrole für die Stellung des Signals, so dass eine andere Kontrole nicht nothwendig ist. Das Stationsdeckungssignal stellt sich in diesem Falle mithin nur als eine Art Achtungs- oder Warnungssignal dar.

Die französische Nordbahn hat Schleifkontakte bei 1 700 Stationsdeckungssignalen angebracht und sämmtliche, auf den Hauptbahnen laufende Lokomotiven mit Metallbürsten ausgestattet. Die Kosten betragen für eine Scheibe 250 Frcs., für eine Lokomotive 500 Frcs.

Nach den Betriebsvorschriften müssen die Stationsdeckungssignale auf Halt gestellt werden, sobald ein Zug sie überfahren hat; es ist daher von grossem Werthe, wenn der Stationsbeamte oder der Weichenwärter vor der Einfahrt des Zuges in die Station über dessen Vorüberfahrt am Deckungssignale verständigt wird. Zu diesem Behufe hat die französische Nordbahn bei mehreren Stationsdeckungssignalen ihrer Hauptlinien zwei feste Schleifkontakte angebracht: der erste Kontakt bethätigt die Dampfpfeife der Lokomotive, wenn die Scheibe auf Halt steht; der zweite Kontakt lässt in der Hütte des Weichenwächters oder an einem geeigneten Punkte des Bahnhofes ein Klingelwerk ertönen, sobald eine Lokomotive ihn überfährt, mag nun die Scheibe auf „Halt“ oder auf „Freie Einfahrt“ stehen.

Diese Einrichtung, die gegenwärtig in etwas abgeänderter Form auch auf eingleisigen Bahnen versuchsweise zur Ausführung gelangt, findet sich bisher bei 125 Bahnhöfen, für deren Wahl örtliche Verhältnisse maassgebend waren. Sie kostet für sich allein 700 Frcs. und als Zusatz zu den Kontakten für die selbstthätige Dampfpfeife 430 Frcs.

Sehr beachtenswerth ist die Mittheilung Cossmann's, dass entgegen den anfangs gehegten Befürchtungen die Aufmerksamkeit der Lokomotivführer durch die selbstthätigen Einrichtungen nicht abgestumpft wurde. Die Führer schenken den Signalen grösste Beachtung; sobald sie die Haltstellung eines Signals von ferne wahrnehmen, legen sie unverzüglich die Hand auf den Griff der selbstthätigen Pfeife, um sie sofort nach Ertönen abstellen zu können. Ein Versagen der Einrichtung, die vor 20 Jahren zum ersten Male zur Anwendung kam, hat noch niemals stattgefunden. Die Auslösung der selbstthätigen Pfeife findet mit grösster Regelmässigkeit statt. Bei einiger Aufmerksamkeit hört man im Bahnhofe ganz deutlich den kurzen Pfiff derselben, wenige Sekunden bevor der Führer vorschriftsgemäss mit der gewöhnlichen Dampfpfeife das Signal gibt. Der Schleifkontakt selbst tritt bei jeder Fahrgeschwindigkeit in Thätigkeit; der Zeitraum der Berührung durch die Kontaktbürste ist selbst bei 120 km Geschwindigkeit in der Stunde mehr als genügend, um den elektrischen Strom herzustellen, der die Pfeife auslöst. Auch bei hohem Schneefall, bei Glatteis und Reif arbeitet die Kontakteinrichtung fehlerlos. Es ist also in dem Schleifkontakt der französischen Nordbahn ein vortreffliches, sicheres und bewährtes Mittel zur Bethätigung selbstthätiger Signale gegeben. Birk.

Die Newyorker Untergrundbahn.

(Schluss aus Nr. 18)

Während der Bahnkörper einschliesslich Grunderwerb auf Kosten der Stadt hergestellt wird — die dafür ausser den früher erwähnten Beträgen noch für Abschnitt 1 750 000 ℳ, für die Abschnitte 1 und 2 1 630 000 ℳ, für die Abschnitte 1 bis 3 2 025 000 ℳ und für die ganze Bahn 2 250 000 ℳ an Grunderwerbszuschlägen bewilligt, ungerechnet einen weiteren Zuschuss von 4 400 000 ℳ (1 000 000 D.) für die Endbahnhöfe —, muss die gesammte Ausrüstung der Bahn vom Unternehmer auf eigene Kosten beschafft werden. Die Ausrüstung umfasst die gesammte Krafterzeugungsanlage, die Anlagen zur Uebertragung der Kraft mit allen Nebenanlagen, Werkstattseinrichtungen sammt dem dazu gehörigen Grund und Boden, die sämmtlichen Betriebsmittel, Anlagen zur Beleuchtung, Lüftung, Signalgebung innerhalb und ausserhalb der Bahn. Dahingegen gehören zum Bau ausser dem eigentlichen Tunnelkörper mit allen Nebenarbeiten, wie Verlegung unterirdischer Anlagen und Leitungen, Abfangen und Abstützen von Baulichkeiten, Wiederherstellung der Strassen usw., auch die Errichtung der Stationen und des eigentlichen Bahnkörpers mit allen Gleisanlagen.

Die befahrbare Bahnanlage in dem Umfange, wie sie auf städtische Kosten auszuführen ist, wird dem Unternehmer auf die Dauer von 50 Jahren nach Eröffnung der Bahn verpachtet; auf Wunsch wird die Pachtzeit um 25 Jahre verlängert. Die Genehmigung hierzu ist kurz vor Ablauf der 50 Jahre nachzusuchen.

An dieser Stelle ist die frühere Angabe einer dreijährigen Bauzeit dahin zu ergänzen, dass diese Bauzeit zunächst für den ersten Abschnitt maassgebend ist. Die Stadt beabsichtigt zwar, die Bahn in ganzer Ausdehnung herstellen zu lassen; je nach Lage des städtischen Haushalts hat sie aber noch unentschieden gelassen, ob sie nur Abschnitt 1 zur Ausführung bringen oder

noch andere Abschnitte hinzufügen will. Sie muss sich aber bezüglich jedes folgenden Abschnitts innerhalb 1, 2 oder 3 Jahren nach Baubeginn des ersten Abschnitts schriftlich erklären. Der erste Abschnitt muss drei Jahre nach Vertragsabschluss fertig übergeben werden und ebenso der zweite, so dass für den zweiten allein gegebenenfalls nur zwei Baujahre bleiben. Der dritte und vierte Abschnitt müssen zwei Jahre nach Aufforderung, der dritte jedoch längstens in vier Jahren und der vierte längstens in 4½ Jahren, vom Vertragsabschluss gerechnet, übergeben werden. Die Betriebspacht der 50 Jahre nimmt ihren Anfang bei Uebergabe jedes Abschnitts.

Der Pachtvertrag schreibt dem Unternehmer vor, während der Pachtzeit die Bahn stets in ordnungsmässiger Ausrüstung und in bestem Stande zu erhalten. Er hat der Stadt während des Baues und während der Pachtdauer die Zinsen auf das von ihr aufgewendete Kapital einschliesslich der Zinsen auf die während des Betriebes selbst noch erforderlichen Zuschüsse zu vergüten. Es handelt sich hierbei um die Zinsen der Anleihen, die die Stadt zur Beschaffung der Kapitalien aufnehmen wird. Die Betriebsführerin hat nicht aufzukommen für die Verzinsung solcher Ausgaben, mit denen Gerechtsame, Privilegien, Verbesserungen, Eigenthumsrechte erworben werden, von Grund und Boden abgesehen. Der Unternehmer hat der Stadt aber noch ein weiteres 1 % auf jene Anleihe zu zahlen. Für die ersten fünf Betriebsjahre jedoch nur insoweit, wie aus dem Betriebsüberschuss nach Abrechnung von 5 % auf die Bausumme noch Mittel verfügbar sind; für das zweite Jahrfünft ist von dem 1 % die Hälfte fest, von der anderen Hälfte soviel zu zahlen, wie der Betrieb nach Abrechnung von 5 % auf die Bausumme dafür Mittel lässt. Ferner verlangt die Stadt von der Roheinnahme über 22 000 000 ℳ. (5 000 000 D.) noch einen bestimmten Antheil.

Wird das Pachtverhältniss um 25 Jahre verlängert, so soll die Rente vereinbart, gegebenenfalls durch Schiedsspruch oder im Prozesswege festgestellt werden, mindestens aber soviel betragen, wie der Durchschnitt der letzten zehn Jahre vor dem Antrag auf Verlängerung des Pachtverhältnisses.

Nach Ablauf des Pachtvertrages übernimmt die Stadt vom Unternehmer käuflich dessen gesammte Einrichtung zu angemessenem Preise auf Grund besonderen Uebereinkommens oder besonderer Feststellung durch Schiedsspruch oder im Prozesswege.

Die Stadt hatte gleich bei der Ausschreibung weitgehende Sicherstellungen für tadellose Ausführung, vollkommene Betriebsführung und pünktliche Verzinsung ihrer Anleihen gefordert. Seine baulichen Verpflichtungen hat der Unternehmer zu gewährleisten durch Hinterlegung von 1 000 000 D., die nach Abnahme des Baues und bedingungsgemässer Ausrüstung der Bahn zurückgegeben werden. Für vertragsgemässe Ausführung der Anlagen und der Ausrüstung muss ferner ein Schuldschein, mitunterzeichnet von einer Anzahl zahlungsfähiger Bürgen, über 5 000 000 D. lautend, hinterlegt werden, und endlich ist ein ebenso verbürgter Schuldschein über 1 000 000 D. für richtige Innehaltung des Bau- und Betriebsvertrages, pünktliche Pachtzahlung und sonstige Verpflichtungen des Unternehmers beizubringen, der erst nach Ablauf der Pachtzeit zurückgezogen werden kann. Eine weitere Sicherheit endlich hat sich die Stadt bedungen durch das Recht der Eintragung einer Sicherheitshypothek auf die Ausrüstung der Bahn. Um alle den Ansprüchen nicht gewachsene Unternehmer fern zu halten, war vorgeschrieben, dass mit dem Angebot ein Scheck über 150 000 D. zu übergeben sei, an dem sich die Stadt schadlos halten würde, falls es nicht zum Vertrage kommen sollte. Bei Vertragsabschluss wird der Scheck dem Bieter wiedergegeben.

Der Unternehmer McDonald, dem der Bau von der Schnellverkehrskommission einstimmig zugesprochen worden ist, hat mehrere hervorragende Newyorker Banken angegeben, die bereit waren, für ihn das Bürgschaftskapital zu stellen. Ein Scheck über 150 000 D. auf die Gallatin Nationalbank war seinem Angebot beigegeben, sodass allen Bedingungen des Ausschreibens anscheinend Genüge geleistet war; einer Mittheilung der „Engineering News" vom 1. Februar d. J. zufolge hat jedoch der Unternehmer am 25. Januar den Schnellverkehrsausschuss um eine Fristverlängerung für die Erbringung der Bürgschaften ersucht und als Grund hierfür die ausserordentlich hohen Spesen angeführt, welche die betreffenden Bankhäuser beanspruchen. Auch haben sich die letzteren geweigert, die Bürgschaft eines so hohen Betrages und auf eine so lange Zeit, wie die des Vertragsverhältnisses, für eine einzelne Person zu übernehmen. Der Unternehmer hat sich infolge dessen genöthigt gesehen, mit den Finanzhäusern die Unterhandlungen auf einer anderen Grundlage fortzuführen oder andere Kapitalisten zu suchen. Die Gesellschaften haben sich nunmehr bereit erklärt, für eine Baugesellschaft die Gewähr zu übernehmen, da eine Gesellschaft durch den Tod eines ihrer Mitglieder in ihrem Bestehen nicht gefährdet ist und daher Schwierigkeiten für die Bankhäuser aus solchem Anlass nicht zu besorgen sind. Die Bildung einer Baugesellschaft soll infolge dessen beschlossene Sache und von der gesetzgebenden Körperschaft Newyorks bereits genehmigt sein. Die betreffende Bill bedarf nach den vorliegenden Mittheilungen nur noch der Unterschrift des Bürgermeisters und des Gouverneurs des Staates Newyork.

Die Hauptsache für die Unternehmerin ist nun die Frage, ob die Bahn auch eine genügende Rente abwerfen wird, um ohne Sorgen in die Zukunft blicken zu können. Ueber die Rentabilität der Untergrundbahn liegen ausführliche ziffernmässige Nachweise nicht vor, sind wenigstens nicht in die Presse gedrungen. Das Dezemberheft 1899 des „Street Railway Journal" stellt darüber Betrachtungen an, die an sich verständig scheinen und Beachtung verdienen, die Wirthschaftlichkeit der Bahn indessen so sehr nach der negativen Seite auslegen, dass der Leser unwillkürlich stutzig wird und sich fragen muss, ob denn nicht auch hier, wie es früher in den Newyorker Schnellverkehrsdingen ausnahmslos der Fall war, die Parteiinteressen das Wort geredet haben. Den Betrachtungen des „Street Railway Journal" ist im folgenden ohne Kommentar gefolgt, da dem Verfasser die Unterlagen für eine zutreffendere Beurtheilung fehlen.

Der Bahnabschnitt 1 umfasst, wie wir wissen, den Theil unterhalb der 59. Strasse; Abschnitt 2 den nördlich der 59. bis bis zur 137. Strasse auf der Westseite und von der 97. bis zur 135. Strasse auf der Ostseite; Abschnitt 3 den Theil nördlich von der 137. Strasse bis zum Fort George auf der Westseite und nördlich der 135. Strasse bis zur Melroseavenue auf der Ostseite; Abschnitt 4 endlich den Theil nördlich von Fort George auf der Westseite und nördlich der Melroseavenue auf der Ostseite.

Was zunächst Abschnitt 1 betrifft, so ist das untere Ende der Manhattaninsel, von der 59 Strasse bis zur Battery, in nordsüdlicher Ausdehnung nur 8 km und in seinem breitesten Theile nicht mehr als 3,2 m gross. Obgleich nun dieser Stadttheil noch dicht bewohnt ist, ist doch seit einigen Jahren eine stetig zunehmende Auswanderung nach Norden eingetreten, die mit Sicherheit darauf schliessen lässt, dass in absehbarer Zukunft die nördlich der 59. Strasse gelegenen Stadttheile mehr als je die eigentlichen Wohnviertel bilden werden. Es folgt daraus, dass der gesammte Verkehr unterhalb der 59. Strasse nichts als Lokalverkehr sein wird, dessen Anfang und Ziel in jenem engeren Rahmen bleibt. Daraus folgt, dass eine auf so geringe Fläche angewiesene Untergrundbahn, die über den Abschnitt 1 nicht ausgedehnt wird, unmöglich auf einen bedeutenden Tag- und Nachtverkehr rechnen darf. Im Wettbewerb mit den Hochbahnen wie mit den Strassenbahnen könne eine so kurze Untergrundbahn keinen Erfolg haben, theils weil das Publikum Abneigung hege sowohl gegen das Treppensteigen, als gegen die Fahrt in einem finstern und vielleicht geräuschvollen Tunnel. Was schwer ins Gewicht falle, sei der Umstand, dass die Untergrundbahn nur bis zum Park am Rathhause fahren und den Verkehrsbedürfnissen des unteren Endes der Insel nicht Rechnung tragen werde. Erst dann werde ihr etwas Verkehr zufliessen, wenn die Hoch- und Strassenbahnen nicht mehr imstande seien, den übrigen zu bewältigen, die Fahrgäste sich daher genöthigt sehen, in den Tunnel hinabzusteigen. Der Kampf mit den Strassenbahnen wird für um so ungleicher erachtet, als bei letzteren das Umsteigesystem in so weitgehender Weise durchgebildet ist, dass das Publikum für blosse 5 Cents

von einem beliebigen Punkte nach jedem beliebigen anderen gelangen kann.

Abschnitt 1 und 2 zusammen betrachtet, ergeben folgendes Bild:

In dem nördlich der 59. Strasse und westlich vom Centralpark und von der Lenoxavenue gelegenen Theil der Manhattaninsel sind im Laufe der letzten zehn Jahre von der vornehmen Bevölkerung tausende von Privat- und Miethhäusern gebaut worden. Er ist, vom oberen Theil der 5. Avenue abgesehen, der fast nur von der reichsten Klasse bewohnt wird, gegenwärtig das gesuchteste Wohnviertel der Stadt. Die Bevölkerung ist hier zwar nicht sehr dicht geschaart, allein sie gehört zu der Klasse, die den luftigen und ruhigeren Stadttheilen den Vorzug gibt. Die östliche Seite Newyorks, besonders von der 125. Strasse bis zur Battery, wäre mit ihrem regen industriellen Leben und Treiben im Gegensatz zum friedlichen Westen unvergleichlich mehr geeignet und werthvoll für den Bau einer Untergrundbahn. Den Verkehr des bezeichneten Theiles der Westseite, dessen Breite nur etwa 1,2 km beträgt, wenn man von der Verbreiterung oberhalb des Parks absieht, soll nun der zweite Abschnitt der Untergrundbahn vermitteln. Dieser schmale Landstreifen hat gegenwärtig an Verkehrsmitteln in der 9. Avenue eine dreigleisige Hochbahn, auf der Nachts und Morgens Eilzüge verkehren und deren Leistungsfähigkeit durch die bevorstehende Einführung des elektrischen Betriebes noch erhöht wird; ferner zwei mit ausserordentlichem Erfolge betriebene elektrische Linien in der 8. Avenue und in der Amsterdamavenue; drittens eine Kabelbahn in der Columbusavenue, die ebenfalls demnächst auf elektrischen Betrieb umgewandelt werden soll; viertens eine Pferdebahn, deren Umwandlung auf elektrischen Betrieb beschlossen ist und inzwischen erfolgt sein dürfte, auf dem oberen Broadway unmittelbar über der in Aussicht genommenen Tunnelbahn, und endlich eine Pferdebahn in der Amsterdamavenue.

Einer selbständigen Untergrundbahn würde daher aus diesem Stadttheile schwerlich mehr als der Durchgangsverkehr nach der Geschäftsstadt zufallen können. Sie wird den Wettbewerb der verschiedenen Flachlinien, die Fahrkarten nach allen Theilen der Stadt unterhalb der 59. Strasse verabfolgen, sowie der Hochbahnen zu bekämpfen haben, auf denen fast ebenso schnell gefahren wird, wie demnächst auf der Untergrundbahn, die 22,5 km Geschwindigkeit in der Stunde für Lokalzüge, 48 km für Schnellzüge vorschreibt, die Aufenthalte eingerechnet. Die Obere Broadway-Strassenbahn und manche andere nehmen nur ein Fahrgeld von 3 Cents (13,2 ₰). Da sie aber auch gänzlich des Verkehrs der kurzen Strecken ermangeln wird, entfällt für sie der grösste Theil des die Kaufläden aufsuchenden Frauenpublikums. Wenn ferner die Stadt auf dem Verkehr von Eilzügen während des ganzen Tages bestehen sollte, müssen der Untergrundbahn, wie „Street Railway Journal" meint, schwere Verluste drohen.

Abschnitt 3 und 4 würden von unermesslichem Nutzen für den angegliederten Bezirk und das obere Ende der Insel werden; diese ganze Fläche würde sich in verhältnissmässig kurzer Zeit zu einer zweiten Stadt entwickeln. Es sei auch mit Sicherheit anzunehmen, dass die Untergrundbahn den ganzen Verkehr aus diesem Stadttheil nach dem unteren Ende der Manhattaninsel an sich ziehen und dass ihre Morgen- und Abendzüge, die örtlichen wie die schnellfahrenden Durchgangszüge, stets überfüllt sein würden. Aber das Fahrgeld sei für die langen Strecken mit 5 Cents (22 ₰), wie es der Schnellverkehrsausschuss als obere Grenze vorschreibt, so niedrig bemessen, dass die äusserst kostspielige Untergrundbahn dabei unmöglich auf ihre Kosten kommen könne.

Die Kosten der Untergrundbahn sind früher zu 156 000 000 Mark angegeben worden; dazu würde die Ausrüstung kommen mit vielleicht 40 000 000 ℳ; alles in allem kommen rund 200 000 000 Mark heraus. Das Zinserforderniss hierfür zu 3 % würde rund 6 000 000 ℳ betragen. In Anbetracht, dass die Bahn dem durchgehenden Verkehr dienen soll und nur 5 Cents für jede Fahrt erheben dürfe, müsse man, so schliesst das „Street Railway Journal", die Betriebsausgabe sicherlich zu 70 % der Einnahme annehmen, so dass die Bahn 20 000 000 ℳ einnehmen müsse, um wenigstens jenes Zinserforderniss zu decken. Die vorhandenen Manhattanhochbahnen mit ihren vier langdurchlaufenden Linienzügen, die 12 Oberflächenstammlinien mit zahlreichen Querlinien und ein weitverzweigtes Netz von Oberflächenbahnen jenseit des Harlem — alle diese zusammen nehmen jährlich etwa 100 000 000 ℳ ein. Wie wolle man da voraussetzen, dass die neue Bahn allein ein Fünftel des ganzen jetzigen Verkehres an sich zu ziehen vermöge? Das könne vernünftigerweise erst erwartet werden, wenn die Stadt sich so ausgewachsen habe, dass alle örtlichen Verkehrsmittel so überlastet seien, dass der neuen Bahn sich auch der Lokalverkehr zuwenden werde.

Wie dem auch sei: die Förderer des Unternehmens und die Geldleute, welche hinter dem Unternehmen stehen, sind offenbar besserer Ansicht über das Unternehmen, als das Street Railway Journal. Von einem städtischen Ausschuss kann man natürlich nicht erwarten, dass er eine Linienführung vorschreibt, die einzig und allein die Erwerbsinteressen berücksichtigt: die Interessen einer gesunden Entwickelung des Stadtganzen liegen ihm begreiflicher Weise auch am Herzen. Im Grunde genommen aber handelt es sich um eine und dieselbe Sache der Stadt Newyork, aber wird man zu dem Fortschritt Glück wünschen können, den sie durch die Verwirklichung des grossen Unternehmens erfährt?

Aus der zweiten Lesung des preussischen Eisenbahnetats.

Die zweite Lesung des Eisenbahnetats im preussischen Abgeordnetenhause ist am vierten Verhandlungstage, am 5. März, endlich zu Ende geführt. Das Interesse an den Verhandlungen hatte sich allmählich erschöpft; nach der von uns mitgetheilten bedeutenden Rede des Ministers von Thielen und den immerhin allgemein anregenden Erörterungen über das unerschöpfliche Thema der Personentarifreform schwächten sich die Debatten mehr und mehr ab, am letzten Tage kam es überhaupt nur noch zur Vorbringung örtlicher Wünsche über Fahrplanverbesserungen und Bahnhofsumbauten. Natürlich sind in der viertägigen Redeschlacht unzählige wichtige sowohl wie abgelegene Gebiete des Staatseisenbahnwesens berührt worden, auch an einzelnen Beschwerdepunkten hat es nicht gefehlt, aber der Verlauf war für die Staatsregierung durchaus glücklich; mit Ausnahme der Vertreter der deutschfreisinnigen Volkspartei wetteiferten alle anderen in dem Ausdruck der Anerkennung trotz einzelner nicht erfüllter und grossentheils auch nicht erfüllbarer Sonderwünsche, die von zahlreichen Seiten laut wurden.

Wir holen zunächst aus der Hauptrede des Ministers noch einige seiner Angaben über die sachlichen Ausgaben nach: die Mehrausgaben beruhten auf dem wachsenden Verkehr und den steigenden Preisen. Für die Kohlen müssten vom 1. Juli d. J. an die höheren Preise gezahlt werden, die Bemühungen, den Vertrag auf zwei oder drei Jahre abzuschliessen, seien an dem Widerstande der Kohlenfirmen gescheitert; was den Schienenvertrag anbetreffe, so sei bereits mitgetheilt, dass der Schienenvertrag, der 1899 abgeschlossen sei, noch bis 1902 zu Preisen laufe, die jetzt beim Verkauf des alten Materials hier und da wesentlich überboten würden. „118 ℳ zahlen wir für neue Schienen; bei dem letzten Verdingen von altem Material ist uns für dasselbe Material bis zu 138 ℳ gezahlt worden."

Die Betriebsmittel seien wesentlich vermehrt. „Vom 1. Oktober 1898 bis 1. Oktober 1899 sind abgeliefert: 800 Lokomotiven, 1 000 Personenwagen und 17 500 Güterwagen. Es werden voraussichtlich weiter geliefert vom 1. Oktober 1899 bis 1. Oktober 1900: 800 Lokomotiven, 1 100 Personenwagen, 17 000 Güterwagen. Dass wir reichliche Beschäftigung für dieses Material haben werden, steht ausser allem Zweifel, und zwar unterscheidet sich das letzte Jahr und theilweise schon das vorletzte Jahr dadurch von früheren Jahren, dass wir flaue Perioden fast gar nicht mehr kennen, sondern dass ein gesteigerter Verkehr meist das ganze Jahr hindurch anhält. In Monaten, in denen früher der Verkehr ganz gewaltig in sich zusammen-

sank, ist er im vorigen Jahre sehr flott gegangen und wird auch in diesem Jahre aller Voraussicht nach sehr flott gehen."

Ueber das Steigen des Extraordinariums gab der Minister nur einige Zahlen. Von 20 000 000 ℳ. im Jahre 1894/95 sei dieses auf 81 000 000 ℳ. im Jahre 1899 und jetzt auf fast 87 000 000 ℳ. gestiegen. Freilich seien am 1. Oktober v. J. noch 103 000 000 ℳ. nicht verausgabt gewesen. Die Ausgaben des Extraordinariums theilten sich in drei Gruppen, für Vollendung alter Bauten, für neue Bauten und für Betriebsmittel. Die ersteren seien verhältnissmässig am meisten gewachsen, um die Eisenbahnverwaltung in die Lage zu setzen, möglichst rasch mit ihnen vorzugehen.

Aus dem zweiten Verhandlungstage holen wir noch die wichtigen Erklärungen des Ministers auf die von dem Abg. Dr. Rewoldt gemachten Vorschläge wegen der Erhöhung der Tragfähigkeit der Güterwagen nach. „Mit der Vergrösserung der Ladefähigkeit unserer Güterwagen", so führte der Minister aus, „sind wir seit Jahren sehr erheblich vorgegangen. Die Zahl unserer Güterwagen ist in den letzten vier Jahren um 22,6 % gestiegen, das Ladegewicht aber um 31,3 %; hieraus geht hervor, dass eine erhebliche Zahl Wagen mit grösserer Ladefähigkeit gebaut worden sind. Die Gründe, welche im allgemeinen gegen eine Vergrösserung des Ladegewichts sprechen, sind in meinen gedruckten Erklärungen, die den Herren vorliegen, in knapper Form skizzirt. Wir stehen auch nicht ohne Erfahrung bezüglich der grossen Wagen da. Wir haben vor einigen Jahren probeweise 100 Wagen mit 30 t Ladefähigkeit gebaut; die Wagen sind einige Zeit im Betrieb gewesen, wir haben sie dann aber umgebaut in Plateauwagen, weil die Wagen weder von den Versendern noch von den Empfängern gewünscht wurden und sich im Betriebe als unzweckmässig erwiesen haben. Ich habe in meiner Erklärung mich durchaus nicht prinzipiell dagegen ausgesprochen, dass unter gewissen Vorbedingungen die Verwendung grosser Wagen zweckmässig sein könne. Wenn beispielsweise ein grosses Hüttenwerk, sagen wir mal die Ilseder Hütte, wöchentlich ein oder zwei Sonderzüge mit Kohlen empfängt, so kann es immerhin vielleicht, wenn die Kohlenzechen in der Lage sind, die grossen Wagen beladen zu können ohne Aenderung der gesammten Einrichtung, vortheilhaft und zweckmässig sein, dafür grosse Wagen zu verwenden. Die Verwendung der grossen Wagen wird aber immerhin eine beschränkte bleiben müssen, wie sie auch in anderen Ländern eine beschränkte ist. Ich kann hier nur darauf hinweisen, dass England, das vielmehr Anlass hätte, andere Einrichtungen zu treffen, nicht einmal die Ladefähigkeit besitzt, die wir haben, sondern dass die meisten englischen Wagen zur Zeit noch 6, 7, 8 t haben und Wagen mit 12 und 15 t überhaupt eine grosse Ausnahme bilden. M. H., die Engländer laden viel mehr grössere Dampfschiffe als wir in Deutschland; ich brauche nur auf die Statistik hinzuweisen.

Dann macht sich der Herr Abg. Dr. Rewoldt, da ich gerade beim Verladen von Bunkerkohle bin, offenbar ein ganz falsches Bild davon, wie diese Verladung vor sich geht. Sie geht meistens vor sich durch Prähme, die längsseits der Schiffe anlegen, und nur zum geringeren Theil durch Heranfahren der Wagen an die Landseite. Meistentheils liegen die Schiffe, die Bunkerkohlen einnehmen, auf dem Strom und werden auf dem Strom durch Prähme versorgt. Hier kann also der grosse Wagen gar nicht von Einfluss sein.

Dann möchte ich darauf aufmerksam machen, dass die Einführung des grösseren Typus zunächst eine Spezialität von Wagen schafft, die uns besonders in den grossen Kohlenrevieren keine Erleichterung, sondern eine Erschwerung des Betriebes verursachen wird. Denn der Wagen muss als Individuum behandelt werden, aus dem grossen Zug herausrangirt werden und wieder in den betreffenden Zug einrangirt werden, in dem er gebraucht werden kann. Das ist alles bei dem ganz gleichmässigen Typus unserer jetzigen Wagen nicht nothwendig. Sodann ist der Wagen durch seine Schwere schon viel weniger leicht zu bewegen als unser jetziger Wagentypus. Das gilt nicht nur für die Eisenbahnverwaltung, sondern in viel höherem Grade für den Versender und für den Empfänger der betreffenden Waare.

M. H., auch für die Versorgung der grossen Kohlenhäfen Duisburg, Ruhrort, Hochfeld würde der Typus der 30 t-Wagen vielleicht auch nicht zweckmässig sein. Herr Dr. Rewoldt ist offenbar über diese Verhältnisse nicht unterrichtet, sonst würde er wissen, dass das Kohlengeschäft, das auf dem Wasser sich vollzieht, ein Geschäft ist, das auf der Mischung von verschiedenen Sorten Kohlen beruht. Das ist mit den grossen Wagen naturgemäss lange nicht so gut auszuführen wie mit den kleinen Wagen; denn der Schiffer bekommt mit einem Wagen ungemischt 30 t, während er jetzt nur 10 t bekommt. Das Mischgeschäft ist mit grossen Wagen schwer, vielleicht gar nicht auszuführen. Als wir seiner Zeit die 30 t-Wagen bauten und sie mit Trichtern versahen, wollten wir den Versuch machen, ob hierin eine wesentliche Erleichterung für den Betrieb zu finden sei; es war aber eine Erschwerung, und die Leute wollten diese Wagen überhaupt nicht haben. Aus diesem Grunde und einer Reihe anderer Gründe kann ich mich nicht dafür aussprechen, allgemein zu einem schwereren Typus der offenen Wagen überzugehen, abgesehen von den Kosten, welche uns und den Versendern wie Empfängern erwachsen würden, wenn wir unseren gesammten offenen Güterwagenpark in 30 t-Wagen umwandeln wollten und die ich höher schätze als die gesammten Kosten für den Mittellandkanal.

Dann hat Herr Dr. Rewoldt mich aufgefordert, ich möchte doch mal eine Kommission nach Amerika schicken und zwar von Leuten, die englisch können. Unter unseren Technikern gibt es nur wenige, die nicht englisch können; das möchte ich nur nebenbei dem Herrn Abg. Rewoldt bemerken, dann aber ihm sagen, dass in den letzten Jahren kein Jahr vergangen ist, wo nicht Kommissare von mir nach Amerika hinüber gegangen sind, dass wir ständig dort vertreten sind durch einen technischen Sachverständigen, und zwar sowohl in Nordamerika als auch neuerdings in Südamerika; denn Amerika ist nach sehr vielen Richtungen hin ein Land, von dem die Eisenbahntechnik und die Eisenbahnverwaltung noch manches lernen kann. Andererseits ist aber klar, dass nicht ohne weiteres amerikanische Einrichtungen auch auf Deutschland übertragen werden können. England ist, wie gesagt, bisher nur ganz vereinzelt zu einem Umbau in grössere Ladefähigkeit übergegangen. Ich muss dabei bleiben, dass eine allgemeine Umwandelung unserer offenen Güterwagen, die ja auch Herr Dr. Rewoldt wohl nicht verlangt, m. E. ein verfehlter Schritt sein würde, der uns aus dem jetzigen Zustand eines normalen gleichmässigen Typus, der die Betriebskosten ausserordentlich vermindert, wieder in die alte Buntscheckigkeit unserer Wagen zurückführt."

Auf die Frage der von Dr. Rewoldt befürworteten Aufhebung der Kohlenausfuhrtarife ging der Minister gleichfalls näher ein und beleuchtete das Für und Wider dieser Maassregel. Der augenblickliche Nutzen sei sehr zweifelhaft, da die meisten Verträge noch lange, zum Theil bis 1901 liefen. Eine Aufhebung der ober- und niederschlesischen Ausfuhrtarife nach Oesterreich-Ungarn werde nur Nachtheil bringen, ein Drittel der schlesischen Förderung gehe ins Ausland. Ein grosser Theil der Ausfuhrtarife diene dem Interesse der deutschen Rhedereien für die Versorgung ihrer Seeschiffe an den grossen Hafenplätzen mit Kohlen, die zum Theil mit deutschen Kohlen sogar im Auslande, z. B. in Antwerpen sich versorgten. „Der Zustand, in dem wir uns befinden, ist gewiss ein vorübergehender. Das Kohlenrevier an der Ruhr nimmt an, dass es im nächsten Jahre in der Lage ist, 9 % mehr zu fördern, Oberschlesien etwa 8 %; die Saar hat acht neue Schächte, die in verhältnissmässig kurzer Zeit in Förderung kommen. Es ist also anzunehmen, dass wir aus diesem Zustand der Kohlenknappheit in absehbarer Zeit herauskommen. Kohlennoth ist aus der Sache erst geworden, nachdem der Streik in Böhmen und Sachsen ausgebrochen ist. In Sachsen ist der Streik beigelegt und die Kohlenversorgung in Sachsen wird sich demnächst wieder normal gestalten. Das Gleiche wird in den Theilen Bayerns der Fall sein, der auf die Zwickauer Kohle mit angewiesen ist. Der böhmische Streik kann auch nicht mehr lange dauern; auf die eine oder andere Weise wird er beendigt werden. Dann kommt auch der andere Theil Bayerns und ein Theil Sachsens, der dieselbe Bezugsquelle hat, wieder in normale Verhältnisse hinein. Ich meine daher, dass es durchaus richtig ist, mit Vorsicht an diese Dinge heranzutreten und nicht mit Ueberstürzung."

Einen ziemlich breiten Raum nahmen die insbesondere von dem Vorsitzenden des Bundes der Landwirthe Abg. v. Wangenheim vorgetragenen Klagen über die den Kleinbahnen auferlegten Lasten und die Schwierigkeiten, die ihnen wegen Gewährung direkter Tarife gemacht wurden, ein. Von den Regierungsvertretern konnte demgegenüber auf die bekannte umfassende, von keinem anderen Lande so umfangreich gewährte direkte Staatsunterstützung der Kleinbahnen und die überaus billigen Bedingungen hingewiesen werden, unter denen ihnen überall der Anschluss an das Staatsbahnnetz gewährt wird. Dass man für die Kleinbahnen alles thue, was irgend mit dem Staatsinteresse vereinbar sei, meinte der Herr Minister, dafür spreche am deutlichsten die ausserordentliche Zunahme des Kleinbahnwesens in den letzten Jahren. Zur Prüfung der Frage wegen eines Antheils der Kleinbahnen an den Abfertigungsgebühren und wegen erweiterter Erstellung direkter Tarife mit ihnen sei übrigens, wie schon früher mitgetheilt, von ihm eine besondere Kommission eingesetzt, die auch schon getagt habe.

Was die Stellungnahme der Hauptparteien zur Personentarifreform angeht, so ergaben die Verhandlungen, dass die konservativen Parteien einer Verbilligung entgegen sind, die nationalliberale Partei und das Centrum in seiner Mehrheit mit der Regierung darin übereinstimmen, dass eine Vereinfachung, nicht aber eine Verbilligung erforderlich sei, während die freisinnigen Parteien unbedingte Anhänger der Verbilligung sind.

Eine sehr scharfe Erwiderung vom Regierungstisch erfuhr der Berliner Abg. Goldschmidt, als er offenbar auf Grund mangelhafter Zutragungen aus Arbeiterkreisen die Dienstdauer des Betriebspersonals, die Werkstättenlöhne und die Verhältnisse der Arbeiterpensionskasse einer unfreundlichen Kritik unterzog. In Bezug auf den angeblichen Zusammenhang der Betriebsunfälle mit übermässiger Dienstdauer konnte Ministerialdirektor Wehrmann folgendes ausführen: „Auf diesen Punkt richtet ja die Staatsbahnverwaltung naturgemäss auch ihre Aufmerksamkeit, weil sie wünscht, jede Ueberanstrengung der Beamten und Arbeiter zu vermeiden. Es ist deshalb eine ständige Rubrik in den Berichten über die Unfälle, wie lange die Beamten und Arbeiter, die bei dem Unfall mitbetheiligt waren, im Dienst gewesen sind. Aus diesen Berichten hat sich ergeben, dass zu lange Dienstdaner nirgends bei diesen Beamten und Arbeitern zu konstatiren ist. Bei den 84 Betriebsunfällen des Jahres 1899 waren die daran betheiligten Beamten im Dienst: in 6 Fällen bis einschliesslich 1 Stunde, in 11 Fällen 1 bis 2 Stunden, in 3 Fällen 2 bis 3 Stunden, in 12 Fällen 3 bis 4 Stunden, in 11 Fällen 4 bis 5 Stunden, in 10 Fällen 5 bis 6 Stunden, in 11 Fällen 6 bis 7 Stunden, in 5 Fällen 7 bis 8 Stunden, in 6 Fällen 8 bis 9 Stunden, in 3 Fällen 9 bis 10 Stunden, in 13 Fällen 10 bis 11 Stunden, in 3 Fällen 11 bis 12 Stunden; über 12 Stunden war kein Beamter im Dienst. Es ist also wohl nicht anzunehmen, dass in irgend einem Falle die Ueberanstrengung die Ursache des Unfalles war.

Nun hat der Herr Vorredner aber gemeint, es wären nach den Berichten, welche hier vorliegen, die Beamten oder Arbeiter trotzdem zu sehr angestrengt. Es darf in Bezug auf die Dienstdauer daran erinnert werden, dass der Herr Minister bei seinem Amtsantritt zum ersten Male allgemeine Anordnungen für die Dienstdauer der Beamten erlassen hat. Diese Bestimmungen sind allmählich in steigendem Maasse durchgeführt in dem ganzen weiten Gebiet der Staatsbahnverwaltung durch all die zahlreichen Kategorien der Beamten. Dass sie gewisse Anerkennung gefunden haben, ergibt sich doch wohl aus dem Umstande, dass die übrigen deutschen Staaten die Bestimmung beinahe unverändert angenommen haben, und zwar auf Veranlassung des Reichseisenbahnamts. Diese Bestimmungen, deren Ausführung im grossen und ganzen eine Summe von 10 000 000 ℳ mehr erfordert hat, sind bei uns thatsächlich schon in Geltung gewesen, bevor sie nach Vereinbarung mit den Bundesregierungen im ganzen Reiche angenommen waren; bei uns hat die mit Anfang dieses Jahres erfolgte Durchführung der Vereinbarung Mehrkosten nicht verursacht, während sie bei anderen Staaten natürlich erhebliche Mehrausgaben veranlasst hat. In keinem anderen Lande der Welt liegen diese Verhältnisse günstiger. Wie sich in dem Zeitraum seit dem Jahre 1892 bei uns die Verhältnisse der Dienstdauer gebessert haben, erlauben Sie mir für die einzelnen Kategorien und Fälle vorzuführen.

Die Bahnwärter haben im Jahre 1892 eine höchste Dienstdauer von 14 bis 18 Stunden gehabt, im Jahre 1899 nur 14 bis 16 Stunden, weil die vom Herrn Minister festgesetzte Normaldienstzeit nur bis auf 16 Stunden ging. Im Jahre 1892 waren Bahnwärter, die diesen Dienst von 14 bis 16 Stunden hatten, 6,28 %, im Jahre 1899 nur 1,37 %. Die Dienstdauer von 14 und mehr als 13 Stunden kam vor 1892 bei 13,2 %, 1899 bei 8,46 %. Nun geht das Verhältniss so weiter. 10 bis 12 Stunden hatten im Jahre 1892 nur 63,59 %, im Jahre 1899 73,35 %. Bei den Weichenstellern verhält es sich ähnlich, und ich hebe da nur hervor, dass die niedrigste Dienstdauer von 10 Stunden und weniger im Jahre 1892 bei 8,09 % Weichenstellern vorhanden war, im Jahre 1899 bei 17,05 %. Bei den Stationsbeamten war die niedrigste Dienstdauer von 10 Stunden und weniger bei 18 % im Jahre 1892 vorhanden, im Jahre 1899 bei 50,19 %. Ich bemerke immer, dass die übrigen Zeitmaasse für die übrigen Dienstdauerstunden sich ebenfalls günstiger gestaltet haben. Für die Telegraphisten hebe ich nur hervor, dass bis zu 10 Stunden die Dienstdauer sich 1892 bei 41,71 %, 1899 bei 70,65 % stellte, für die Rangirmeister bei 12,14 % im Jahre 1892, 1899 bei 36,70 %. Das Zugbegleitungspersonal hatte eine Dienstdauer von 10 bis 12 Stunden im Jahre 1892 bei 18,53 %, im Jahre 1899 bei 43,96 %. Das Lokomotivpersonal eine Dienstdauer bis 10 Stunden 1892 bei 26,64 %, 1899 bei 38,34 % der Beamten. Die Herren sehen also, dass nicht allein die Maximalfristen der vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten festgestellten Dienstdauer vollkommen eingehalten sind, sondern dass auch innerhalb der vom Herrn Minister gegebenen, nach vieler Richtung hin dehnbaren Bestimmungen die Verhältnisse immer günstiger geworden sind.

Dasselbe zeigt sich noch in einem zweiten Falle. Es ist auch in den Bestimmungen über die Diensteinkommen vorgesehen, dass die Beamten mindestens 2 Tage Ruhetage im Monat erhalten sollen. Sie bekommen aber vielfach mehr als 2 Ruhetage im Monat. Im Jahre 1892 hatten bei den Bahnwärtern 21,41 %, 1899 37,25 %, bei den Stationsbeamten 29,20 % 1892, 1899 44,87 %, bei dem Lokomotivpersonal im Jahre 1892 91,78 %, 1899 96,78 % Beamte mehr als 2 Ruhetage monatlich. Die Verhältnisse liegen bei den übrigen Kategorien ähnlich. Auch hier wieder zeigt sich, dass nicht blos 2 Tage Ruhetage, wie es vorschriftsmässig ist, gegeben werden, sondern dass wir darüber hinaus noch mehr und zwar in steigendem Maasse gethan haben.

Was nun die Maximaldienstdauer von 16 Stunden anlangt, welche der Herr Vorredner bemängelt, so kommt die nur vor in den Verhältnissen, in welchen die Beamten sehr grosse Ruhepausen haben. Beispielsweise lässt sich das nachweisen auf einer Strecke in Pommern bei Callies, auf welcher z. B. der Zugdienst so liegt, dass der erste Zug gegen 7 Uhr auf der betreffenden Station liegt, dann kommt eine Pause von 5 Stunden; der nächste Zug hält wieder um 1 Uhr, dann kommt wieder eine Pause von 7 bis 8 Stunden. Also im Laufe dieser Dienstdauer, die im ganzen etwa 15 Stunden betragen mag, kommt erst eine Pause von 5 Stunden und dann eine solche von 7 bis 8 Stunden im Stationsdienst vor. Da kann man also doch nicht von einer Ueberanstrengung des Dienstes sprechen; es würde im Gegentheil nicht blos zu einer kolossalen Arbeitsverschwendung führen, sondern auch zu einer vollkommenen Verwahrlosung des ganzen Mannes, wenn man ihm noch weniger Dienst geben wollte."

Die die Arbeiter- und Pensionskassenverhältnisse betreffenden Angriffe sind bereits von der „Berl. Korr.", deren Mittheilung wir in voriger Nummer dieser Zeitung abgedruckt haben, so gründlich widerlegt worden, dass hier ein nochmaliges Eingehen erübrigt. Nach den Verhandlungen über diese Punkte sank die weitere Debatte auf die Erörterung von Einzelheiten ohne allgemeines Interesse herab. Am vierten Verhandlungstage gab nur die Forderung von 1 618 000 ℳ für den Bau einer Verbindungsbahn zwischen dem Hauptbahnhofe Düsseldorf und der für das Jahr 1902 dort geplanten Industrie- und Gewerbeausstellung Anlass zu einem etwas lebhafteren Antheil des Hauses. Die in der Budgetkommission geltend gemachten Bedenken wurden indessen fallen gelassen, nachdem der Minister der öffentlichen Arbeiten erklärt hatte, dass aus der Bewilligung dieser Mittel kein Präjudiz geschaffen werde für irgend welche künftige Ausstellung und dass die zu schaffenden Gleisanlagen zu ihrem grössten Theil von dauerndem Werth seien. Der Minister sprach seine Ueberzeugung dahin aus, dass die geplante Ausstellung in dem Rahmen, in dem sie ausgeführt werden solle, ein zutreffenderes und grossartigeres Bild der heimischen Industrie geben und viel lehrreicher werden würde, als die von Paris.

Die sämmtlichen Titel des Etats der Eisenbahnverwaltung wurden schliesslich bewilligt und damit die Verhandlung hierüber geschlossen.

Wir behalten uns vor, auf einige Einzelheiten noch besonders zurückzukommen.

Nachrichten.

Deutschland.

— Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat über die **Einstellung von Stellwerksschlossern zur Unterhaltung der Stellwerksanlagen** Grundsätze aufgestellt. Danach sind für Bezirke mit umfangreichen Stellwerksanlagen in der Regel besonders ausgebildete Stellwerksschlosser einzustellen, während bei Betriebsinspektionen, die wenige oder kleinere Stellwerke haben, Werkstätten- oder Privatschlosser, ausnahmsweise auch geeignete Rottenarbeiter zur Vornahme kleinerer Ausbesserungs- oder Unterhaltungsarbeiten herangezogen werden können. Im Bedarfsfalle kann die Untersuchung und Instandsetzung der Stellwerksanlagen auch durch Montöre der Signalbauanstalt erfolgen, die die Stellwerke ausgeführt hat. Der einem Stellwerksschlosser zuzutheilende Unterhaltungsbezirk ist nach Möglichkeit so zu bemessen, dass der Schlosser durch die Unterhaltung der Stellwerke voll in Anspruch genommen wird. Ist dies jedoch, z. B. wegen grosser Entfernung der einzelnen Stellwerke von einander, nicht möglich, so ist es in manchen Fällen zweckmässiger, den Stellwerksschlosser auch mit anderen Schlosserarbeiten, z. B. an Weichen, Wegeschranken, Oberbaugeräthen zu beschäftigen, als wegen Mangels voller Beschäftigung in der

eigentlichen Stellwerksunterhaltung auf die Einstellung eines Stellwerksschlossers zu verzichten. Das tägliche Reinigen und Schmieren der Stellwerkstheile und der Zungenvorrichtungen obliegt nicht dem Stellwerksschlosser, sondern dem Weichensteller oder dem besonders damit beauftragten Arbeiter. Mehr als 200 Hebel sind einem Stellwerksschlosser im allgemeinen zur Unterhaltung nicht zuzuweisen. Die Stellwerksschlosser sollen in der Regel das Schlosserhandwerk erlernt haben und zu selbständigen Arbeitsausführungen erst zugelassen werden, nachdem sie mindestens 6 Monate unter Leitung eines erfahrenen Stellwerksschlossers oder Montörs bei der Unterhaltung oder bei Montagen von Stellwerken oder als Montöre oder Hülfsmontöre in Signalbauanstalten thätig gewesen sind, sich nüchtern und zuverlässig gezeigt und vor dem Vorstande der Betriebsinspektion eine praktische Prüfung mit Erfolg abgelegt haben, in der sie gründliche Kenntnisse der Bau- und Betriebsweise von Stellwerken und die Kenntniss der allgemeinen Dienstanweisung für die Bedienung von Stellwerken, der Dienstanweisung für Weichensteller und des Signalbuches nachweisen müssen. Der Stellwerksschlosser soll in der Regel in der Nähe desjenigen Bahnhofes Wohnung nehmen, auf dem der Schwerpunkt seiner Thätigkeit liegt; es kann jedoch bei günstigen Zugverbindungen auch die Vereinigung mehrerer Schlosser am gleichen Stationsorte aus wirthschaftlichen Gründen zweckmässig sein, da in solchem Falle nur ein Werkstattsraum nothwendig ist. Die Stellwerksschlosser sind dem Bahnmeister zu unterstellen, in dessen Bezirke sie ihren Stationsort haben. Bei auswärtiger Beschäftigung sind sie in derselben Weise wie andere vorübergehend abgegebene Arbeiter dem Bahnmeister des eigentlichen Beschäftigungsortes unterstellt. Ob dem Stellwerksschlosser eine Hilfskraft — Rottenarbeiter, Weichenschlosser — beizugeben ist, ist von Fall zu Fall zu entscheiden.

— Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat über die **Länge der Güterzugleise** folgendes bestimmt:

Für Bahnstrecken, auf denen Güterzüge von mehr als 120 Achsen nicht verkehren dürfen, ist die nutzbare Länge der Bahnhofgleise, die zur Aufnahme ganzer Güterzüge dienen, im allgemeinen nicht grösser als 600 m anzunehmen. Dieses Maass kann bis auf die nutzbare Länge der Militärzugkreuzungsgleise — 550 m — eingeschränkt werden, wenn die längeren Güterzüge überwiegend aus Wagen mit kurzem Radstand (Kohlenwagen) bestehen, oder wenn wegen starker Steigungen die Stärke der Züge auf ein entsprechend geringeres Maass als 120 Achsen festgesetzt ist. Kommen dagegen häufig Stroh-, Heu- und Holzsendungen, für die meist die grossen zweiachsigen offenen Wagen mit 6 und 6,5 m Radstand verwendet werden, in grösserer Zahl vor, so können auch bei einer Zugstärke von 120 Achsen Gleise von 600 m nutzbarer Länge für eine sichere Einfahrt der Züge leicht zu knapp werden; in solchen Fällen ist die nutzbare Länge dieser Gleise auf 650 m anzunehmen.

— **Anträge auf Besserstellung der Eisenbahnbetriebssekretäre und der aus dem Supernumerariat hervorgegangenen Abfertigungsbeamten.** Der Abg. Prinz v. Arenberg hat im preussischen Abgeordnetenhause folgenden Antrag zu der zweiten Etatsberathung eingebracht: Das Haus der Abgeordneten wolle beschliessen: die königliche Staatsregierung zu ersuchen, in den nächstjährigen Etat das Gehalt der Eisenbahnbetriebssekretäre mit 1 500 bis 3 300 ℳ. und einer Aufsteigefrist von 18 Jahren einzustellen; ferner hat der Abg. Werner den Antrag gestellt: Das Haus der Abgeordneten wolle beschliessen: die königliche Staatsregierung zu ersuchen, die aus dem Supernumeriat hervorgegangenen Abfertigungsbeamten den gleichwerthigen Bürobeamten in Bezug auf Gehalt gleichzustellen und zu diesem Zwecke eine genügende Anzahl Stellen I. Klasse für den Abfertigungsdienst zu schaffen.

— Im **Provinziallandtag der Provinz Ostpreussen** wurde am 27. Februar eine längere **Erörterung über die Spurweite der Kleinbahnen** geführt. Der Kreisausschuss von Pillkallen hatte ersucht, es möge die Spurweite der für diesen Kreis geplanten Bahn von 0,75 auf 1 m erweitert werden. Auf Antrag seines Berichterstatters beschloss indessen der Landtag, auf dieses Ersuchen nicht einzugehen. Die Bahn werde dadurch nur theurer werden. Die Spurweite von 0,75 m habe sich bewährt und genüge für den Betrieb vollständig. Auch müsse man darauf dringen, dass das Eisenbahnnetz der Provinz eine möglichst einheitliche Spurweite habe, damit der Betrieb von einer Linie auf die andere nicht gestört werde. In Uebereinstimmung damit verwies der Landeshauptmann auf Sachsen, die Rheinprovinz und Pommern, wo in Bezug auf Schneeverwehungen und Geländeschwierigkeiten ähnliche Verhältnisse herrschen und wo man vorzugsweise Bahnen mit 0,75 m Spurweite baue. Weder für den Fracht- noch für den Personenverkehr bedürfe man einer breiteren Spur. Von verschiedenen Seiten war die Eingabe des Kreisausschusses von Pillkallen um Annahme einer Spurweite von 1 m warm befürwortet worden. Man verwies darauf, dass die Einheitlichkeit der Spurweite bereits durchbrochen sei. Man baue überhaupt jetzt mehr Bahnen mit 1 m Spur, weil sie besser und leistungsfähiger seien als mit der von 0,75 m. Der Abg. Barkowski erachtete die Frage noch nicht spruchreif und beantragte, man möge zwar in Zukunft an der 0,75 m-Spurweite festhalten, aber weitgehende Ausnahmen gestatten, insbesondere auch zu Gunsten des Kreises Pillkallen. Indessen fand diese Anregung nicht den Beifall der Mehrheit.

— Nach dem **Geschäftsbericht der Niederwaldbahngesellschaft** hat das Jahr 1899 das Vorjahr bedeutend übertroffen. Dem Unternehmen kam sehr zu statten das andauernd herrliche Wetter in den Hauptsommermonaten. Es wurden 6 211 Personen mehr befördert als 1898, trotzdem die Assmannshausener Linie gegen das Vorjahr zurückgeblieben ist. Den Gesammteinnahmen von 150 851 ℳ. (im Vorjahre 141 960 ℳ.) stehen einschliesslich 1 892 ℳ. Kursverlust 66 496 (62 228) ℳ. Ausgaben gegenüber. Das zur Unterhaltung der Lokaldampfschifffahrt Rüdesheim-Bingen-Assmannshausen bisher gemiethete Schraubenboot wurde zu 50 000 ℳ. erworben. Der verfügbare Reingewinn beträgt 54 380 (49 908) ℳ., woraus 2,75 % (wie im Vorjahre) mit 33 000 ℳ. Dividende (wie im Vorjahre) ausgekehrt und 8 580 (4 171) ℳ. vorgetragen werden sollen.

— **Eisenbahnunfall bei Deutsch-Oth.** Ein eigenthümliches, durch den Eisenbahnbetrieb verursachtes Unglück ereignete sich der „Voss. Ztg." zufolge kürzlich in dem lothringischen Orte Deutsch-Oth. Nachts zwischen 12 und 1 Uhr sollte eine Maschine mit einem Packwagen nebst Zugpersonal nach dem 3 km entfernten Esch fahren, um einen Güterzug von dort zu holen. Die Weiche am Ausgange des Bahnhofes in Deutsch-Oth war nicht richtig gestellt, infolge dessen rannte die Maschine auf einem Nebengleise mit solcher Wucht in den Maschinenschuppen auf eine dort leerstehende Maschine, dass letztere die Wand durchstiess, in das Schlafzimmer einer angebauten Bahnwärterwohnung drang, das Bett, in welchem die zwei ältesten Töchter des Bahnwärters Sch. schliefen, zertrümmerte, wodurch die eine, elfjährige, sofort getödtet und die andere, dreizehnjährige, schwer verletzt wurde, so dass man an ihrem Aufkommen zweifelt. Dies alles geschah mit der Schnelligkeit eines Augenblicks. Das Maschinen- und Zugpersonal kam mit dem Schrecken davon. Es war ein Glück, dass in dem Schuppen eine leere Maschine stand, welche die grösste Gewalt des Stosses auffing; ohne diese wäre nicht nur das andere Kind gleichfalls getödtet, sondern auch die Beamten auf der fahrenden Maschine und im Packwagen wären unter den Trümmern des Gebäudes begraben worden.

— **Für Pilgerfahrten nach Rom** bei gemeinschaftlicher Reise grösserer Gesellschaften von mindestens 30 Personen oder bei Lösung von mindestens 30 Fahrkarten zu gemeinschaftlicher Fahrt ist die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen ermächtigt, während der Jahre 1900 und 1901 auf ihren sämmtlichen Linien für die I., II. und III. Wagenklasse eine Ermässigung von 50 % des gewöhnlichen Fahrpreises der einfachen Fahrt zu gewähren; hierbei ist jedoch bei Benutzung von Schnellzügen der Schnellzugszuschlag neben dem auf die Hälfte ermässigten gewöhnlichen Fahrpreis unverkürzt zu entrichten; Expresszüge sind von der Benutzung ausgeschlossen. Dagegen werden für diese Pilgerfahrten nach Rom Sonderzüge zu ermässigten Preisen, unabhängig von der von den Reisenden benutzten Wagenklasse, schon bei einer Theilnehmerzahl von mindestens 200 Personen gewährt. Das Lösen der Fahrkarten hat von dem Führer der Pilgerfahrt gemeinsam zu geschehen und werden Fahrkarten an einzelne Pilger nicht abgegeben; die gemeinschaftliche Reise kann gemeinsam je einmal auf der Hin- und auf der Rückreise unterbrochen werden, Unterbrechung der Reise durch einzelne Theilnehmer ist jedoch ausgeschlossen; auch ist gestattet, die Rückreise über eine andere Uebergangsstation als die Hinfahrt auszuführen. Der erste Pilgerzug nach Rom wird in den ersten Tagen des Monats Mai abgefertigt werden.

— Durch die am 1. Mai erfolgende **Eröffnung neuer zweiter Gleise** zwischen Starnberg und Tutzing sowie zwischen Deisenhofen und Holzkirchen und die gesonderte zweigleisige Linie für den Lokal- und Vorortsverkehr zwischen Pasing und Planegg, die die Fortsetzung der Vorortbahn München (Centralbahnhof)-Pasing bilden wird, ergibt sich für die bayerischen Staatsbahnen eine Gesammtlänge von 1 920 km zweigleisiger Bahnen, von denen jedoch eine Gruppe, und zwar das zweite Gleis Nürnberg-Schnabelwaid, mit Beginn des Sommerfahrplans erst bis Rupprechtstegen eröffnet sein wird. Der Bauaufwand für diese zweiten Gleise beläuft sich auf über 120 000 000 ℳ., so dass das Kilometer durchschnittlich auf 60 000 ℳ. zu stehen kommt. Mit Vollendung der Strecken Rupprechtstegen-Schnabelwaid und Schlachters-Oberreitnau werden 1 911 km zweigleisige

Linien 976 km eingleisigen Schnellzugslinien gegenüberstehen und erstere 66,2 % aller Schnellzugslinien und 50,8 % der bestehenden Hauptbahnen betragen.

— Auf die von uns in Nr. 19 S. 291 erwähnte Petition der Gemeindevertretung von Partenkirchen an das bayerische Staatsministerium wegen baldiger Uebernahme der **Eisenbahn Murnau-Garmisch-Partenkirchen** durch den Staat hat das Staatsministerium, wie wir erfahren, einzugehen abgelehnt.

— Die nach dem Gesetz vom 19. Januar 1869 in **Stuttgart** erbauten **200 Familienwohnungen für Bedienstete der Verkehrsanstalten** nebst der damit verbundenen **Badeanstalt** an der Bahnhofstrasse haben im Jahre 1898 folgendes Ergebniss geliefert: Der Bauaufwand für die Gebäude betrug 1 227 366 ℳ, während die Einnahmen 50 180 ℳ erbrachten, darunter Miethzinse 46 466 ℳ. Die Einnahmen aus der Badeanstalt betrugen 2 251 ℳ, die Ausgaben 21 877 ℳ. Durch den Reinertrag von 28 302 ℳ wurde das Anlagekapital zu 2,306 % verzinst.

Die nach dem Gesetz vom 9. Juni 1891 erbauten Familienwohnungen für Bedienstete der Verkehrsanstalten auf der Prag bei Stuttgart — bis Ende 1898 33 Gebäude — verursachten einen Bauaufwand von 2 216 002 ℳ. Die Einnahmen an Miethzinsen betrugen 63 825 ℳ, die Ausgaben 12 443 ℳ, sodass sich ein Ueberschuss von 51 382 ℳ ergab, durch welchen das Anlagekapital zu 2,32 % verzinst wurde.

Oesterreich-Ungarn.

— **Verhinderung von Gleisverwerfungen bei Regulirung der Gleise.** Während des letzten Sommers ist auf einer österreichischen Bahnlinie der Fall vorgekommen, dass anlässlich der Vornahme einer gewöhnlichen Gleisregulirung zur Mittagszeit eines sehr heissen Tages nach theilweisem Ausräumen des Schotterkörpers und Heben des ersten Schienenpaares in einer Geraden sich dasselbe plötzlich nach seitwärts ausgebogen hat; diese Ausbiegung ging auch auf das nächstliegende Schienenpaar über, als dieses ebenfalls zur Aushebung kam. Hierbei haben sich die aus ihrer Gleichgewichtslage gebrachten Schienen um mehr als 5 cm gehoben, während die seitliche Ausbiegung 25 bis 30 cm betragen hat. Ein bald darauf angekommener Personenzug musste wegen Unfahrbarkeit des Gleises angehalten werden.

Der Oberbau in dieser Strecke wurde im Jahre 1898 mit neuem Material gelegt und besteht aus 12,5 m langen Schienen mit dem Einheitsgewichte von 35,3 kg für das Meter. Die Verbindung der Schienen ist mittelst beiderseitiger Winkellaschen mit je 6 Schrauben von 22 mm Durchmesser bewirkt. Die Weite der Dehnungslücken wurde am darauffolgenden Tage, bei einer Temperatur von 20 ° Réaumur im Schatten, mit durchschnittlich 6,6 mm erhoben, war somit eine ausreichende; gleichwohl waren die Bemühungen, die Gleisverwerfung zu beheben, erst dann von Erfolg begleitet, als die Laschenschrauben bei 6 Stössen gelüftet worden waren. Demnach muss, wie die Generalinspektion in einem an die österreichischen und gemeinsamen Bahnen gerichteten Erlasse hervorhebt, die Ursache der erwähnten, vom Sicherheitsstandpunkte nicht unbedenklichen Erscheinung in der Verhinderung der Ausdehnung der Schienen infolge der kräftigen Verschraubung der Laschen gesucht werden. Dazu mag noch der Umstand beigetragen haben, dass die Laschenanschlussflächen des neuen Oberbaumaterials noch rauh waren und deshalb ein namhafter Reibungswiderstand aufgetreten ist. Anlässlich dieses Falles wurden die Bahnen erinnert, auf die Möglichkeit einer Pressung der Schienen in der heissen Jahreszeit Bedacht zu nehmen und gegebenenfalls den Schotterkörper erst nach Behebung der Ursachen solcher Pressungen durch Lüften einzelner Laschenverbindungen auszuräumen.

— **Ausschuss des österreichischen Staatseisenbahnrathes für Ausfuhrtarife.** Am 5. d. Mts. hat im Eisenbahnministerium die erste Sitzung des vom Staatseisenbahnrathe eingesetzten Ausschusses zur Vorberathung eines Programmes für die Ausgestaltung der Ausfuhrtarife stattgefunden. Es wurde ein Unterausschuss für die allgemeinen Fragen der Ausfuhrtarife bestellt; ausserdem erfolgte die Einsetzung besonderer Unterausschüsse für die Hauptgruppen der Ausfuhrgegenstände, und zwar: 1. Getreide, Mahlprodukte, Malz, Sämereien, Bier, Wein, Obst, Eier, Mineralwässer, Zucker, Spiritus; 2. Erden, Cement, Kalk, Steine, Thon und Thonwaaren, Glas und Glaswaaren; 3. Holz und Holzwaaren, Möbel, Möbelbestandtheile, Holzstoff und Holzzellstoff, Papier und Pappe; 4. Chemische Erzeugnisse, Petroleum und dessen Nebenerträge; 5. Erze, Kohlen, Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, Metalle, Maschinen, Eisenbahnfahrzeuge; 6. Textilindustrie. Für die Fragen, welche den Verkehr mit den Seehäfen betreffen, wurde gleichfalls ein Unterausschuss bestellt. Die einzelnen Unterausschüsse werden in der nächsten Zeit zusammentreten und ihre vorbereitenden Anträge an den Gesammtausschuss stellen. In derselben Sitzung wurde auch die Frage der Tarifirung von Grubenholz zur Ausfuhr in Verhandlung gezogen. Die Mehrheit sprach sich nach längerer Verhandlung dahin aus, dass die dermalige billige Tarifirung der österreichischen Staatsbahnen für Holz zu Grubenzwecken in der Ausfuhr künftighin nur auf Rundholz mit einer grössten Stärke von 30 cm bei nachgewiesenem Bezuge durch eine Grube Anwendung finden solle.

— **Fahrpreiserhöhung auf der Eisenbahn Marienbad-Karlsbad.** Auf Anfragen nach den Ursachen der mit 1. d. Mts. auf dieser Bahn eingetretenen Erhöhung der Fahrpreise III. Klasse von 3 auf 4 Heller für das Kilometer wird von zuständiger Seite mitgetheilt, dass diese Erhöhung durch die bisherigen unbefriedigenden Einnahmenergebnisse der genannten Bahn begründet ist. Auch waltete das Bestreben vor, zwischen den Personentarifen der verschiedenen im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahnen eine grössere Uebereinstimmung herzustellen, welches Bestreben auch schon bei anderen Lokalbahnen, wie der Ybbsthalbahn und der Lokalbahn Wodnian-Prachatitz, zur Erhöhung der Fahrpreise III. Klasse von 3 auf 4 Heller führte. Eine fühlbare Beeinträchtigung des Personenverkehres ist als Folge der Tariferhöhung um so weniger zu gewärtigen, als hierbei in der wichtigsten Verkehrsbeziehung Marienbad-Karlsbad dem bestehenden Wettbewerb der über Eger führenden Linie Rechnung getragen wurde, so dass in dieser Verkehrsbeziehung die Wirkung der Tariferhöhung nicht voll zur Geltung kommt.

— **Fracht- und Einnahmenausfälle der Aussig-Teplitzer und Buschtêhrader Eisenbahn infolge des Kohlenarbeiterausstandes.** Infolge des seit dem 20. Januar d. J. dauernden Kohlenarbeiterausstandes hat die Aussig-Teplitzer Bahn auch im Monate Februar einen sehr beträchtlichen Einnahmenausfall erlitten. Die Einnahmen betrugen 322 496 Kr., d. i. um 614 600 Kr. weniger als in der gleichen Zeit des Vorjahres. Befördert wurden nur 194 036 t Güter, d. i. um 517 386 t weniger. Die Gesammteinnahmen für die ersten zwei Monate beziffern sich mit 1 051 768 Kr., d. i. um 747 787 Kr. weniger als im Vorjahre.

Gleich wie bei der Aussig-Teplitzer Bahn hat sich auch bei der Buschtêhrader Bahn im Monate Februar ein sehr bedeutender Ausfall der Betriebseinnahmen herausgestellt; der Güterverkehr, in der Hauptsache Kohlenverkehr, erlitt einen Rückgang von 300 291 t. Die Einnahmen aus dem Frachtverkehr sind infolge dessen um 655 805 Kr. hinter denen des Vorjahres zurückgeblieben. Unter Berücksichtigung der Mehreinnahmen von 19 205 Kr., welche der Personenverkehr ergab, stellt sich die Mindereinnahme im Februar auf 636 600 Kr. Die gesammte Monatseinnahme der beiden Netze betrug 851 812 Kr. gegen 1 488 412 Kronen im Vorjahre. Die Gesammtbewegung im Februar umfasste 204 629 t gegen 504 920 t im Vorjahre. Die Gesammteinnahmen seit Beginn des Jahres beziffern sich für die A-Strecke auf 843 596 (— 252 700) Kr. und für das Lit. B-Unternehmen auf 1 583 456 (— 480 500) Kr.

Was die Betriebseinnahmen der übrigen Privatbahnen im Monat Februar anbelangt, so stellen sich dieselben gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

	Februar 1900	gegen Februar 1899
	Kr.	Kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	5 160 848	— 648 424
Südbahn	7 285 712	+ 238 266
Staatseisenbahngesellschaft	3 640 262	+ 50 960
Nordwestbahn:		
garantirte Linien	1 360 736	— 14 442
Elbethalbahn	1 854 969	— 111 305
südnorddeutsche Verbindungsbahn	569 350	+ 51 428
böhmische Nordbahn	633 676	— 96 916

— Der Dozent an der Exportakademie in Wien, Freud, hielt vor kurzem im niederösterreichischen Gewerbeverein einen interessanten Vortrag über **„Handelspolitik und Tarifwesen“**. Einleitend wies der Vortragende darauf hin, dass die Eisenbahntarife nicht selten die Ziele der Handelspolitik durchkreuzen. Man belege ein Gut mit einem Schutzzolle, um die Einfuhr zu erschweren; ein billiger Tarif ermögliche aber dieselbe. Man wende an die Ausfuhrförderung grosse finanzielle Opfer; schliesslich werde aber die Ausfuhr durch die Eisenbahntarife gehindert. Freud erblickt die Ursachen dieser Erscheinungen darin, dass das österreichische Tarifwesen sich systemlos entwickelt habe und dass das Tarifwesen vollständig der Einflussnahme des Handelsamts entrückt sei. Als Beispiel der Systemlosigkeit

führte der Vortragende an, dass zwar eine gemeinsame, vorwiegend auf dem Werthsystem beruhende Klassifikation bestehe, dass dieselbe jedoch durch zahlreiche Deklassifikationen bei den einzelnen Bahnen vollständig durchbrochen sei; abgesehen von den Deklassifikationen gewähren die Bahnverwaltungen zahllose Einzelbegünstigungen (im Jahre 1899 zählte man nicht weniger als 3 600 derselben). Aber auch hierin vermisst man jegliches System. Jede Verwaltung arbeite für sich ohne Rücksicht auf den wirthschaftlichen Zusammenhang.

Was den Staffeltarif betreffe, so sei zur Ausfuhrförderung kein anderes Tarifsystem so geeignet, wie das Staffelsystem, welches in Oesterreich bereits allgemein eingeführt sei, jedoch nur den auf einer Bahn beförderten Gütern zum Vortheil gereiche. Sobald ein Transport aber auf eine andere Bahnverwaltung übergehe, dann beginne er bei der neuen Bahnlinie wieder mit der höchsten Staffel. Direkte Tarife werden eben in der Regel nicht durch Durchrechnung, sondern durch Anstossen der Lokalfrachtsätze unter Vornahme kleiner Kürzungen gebildet.

Freud hält die Erreichung der Durchrechnung der Tarife ohne ein Zwangsgesetz für ausgeschlossen. Ein Fachmann habe zwar vorgeschlagen, der Staat solle den Ausfall tragen, der sich aus der Durchrechnung für die einzelnen Bahnen ergebe, aber zu diesem Mittel könne man sich, auch wenn es durchführbar wäre, nicht verstehen.

Die Frage, was an Stelle des jetzigen Tarifwesens zu setzen wäre, beantwortet Freud dahin, dass ein Tarifsystem auf handelspolitischer Grundlage nach dem Vorbilde Deutschlands und Ungarns zu schaffen wäre. Dabei dürfte das Publikum, wenn es billige Ausfuhrtarife erlangt habe, sich nicht darauf berufen, dass die Beförderungskosten im Binnenverkehr theuerer seien als bei der Ausfuhr. In Ausfuhrtarifen allein ist übrigens nach Ansicht Freud's das Heil der Industrie nicht zu erblicken. Diese bedürfe auch entsprechender Rohstofftarife. Freud empfiehlt ferner, dass die Interessengegensätze der einzelnen Staaten auf dem Gebiete des Tarifwesens nach Art der Zollverträge durch vertragsmässige Vereinbarungen ausgeglichen werden.

Der Vortragende wies anerkennend darauf hin, dass seitens der österreichischen Staatsbahnen bereits der Versuch zur Einführung von Ausfuhrtarifen gemacht worden sei. In dem Ausnahmetarif IX des Staatsbahntarifes seien bestimmte Artikel: Eier, Holzwaaren, Wein, Glas, Papier, Eisen, Möbel aufgeführt, welche für den Fall der Ausfuhr antheilige Frachtabzüge geniessen. Das sei jedoch durchaus nicht ausreichend, denn diese Abzüge, welche sich zwischen 5—15 % bewegen, seien zu geringfügig, um ins Gewicht fallen zu können; andererseits können sie nicht vergrössert werden ohne Schädigung des Ertrages aus dem Eisenbahnbetriebe.

Der Vortragende empfahl, sich an das deutsche Beispiel zu halten. Die allgemeinen Tarife gelten daselbst für jedermann im Staate. Sie gelten aber auch für die Frachten eines anderen Staates, welche durch Deutschland oder auf deutschem Boden befördert werden. Ausserdem bestehe eine Reihe von Tarifmaassnahmen auf Durchsetzung der handelspolitischen Ziele. Die deutsche Güterklassifikation kenne ferner für eine Reihe von Artikeln zweierlei Klassen: die eine ohne Bedingung, die andere, niedrigere, im Falle der Ausfuhr. (Auch in der österreichischen Klassifikation ist dieses System bereits vereinzelt angewendet, so für Papier, Magarine und Glas.)

Der Vortragende kam zu dem Schlusse, dass der angestrebte Zweck, handelspolitische Eisenbahntarife zu schaffen, mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse Oesterreichs durch folgende Maassnahmen zu erreichen wäre: 1. Die Klasseneintheilung soll durchgehend revidirt werden. Maassgebend für die Klasseneintheilung soll das handelspolitische System sein, womit an und für sich eine Wertheintheilung gegeben sei, und zwar hätten die Güter diejenige Klasse, welche ihrer Fähigkeit, die Fracht zu tragen, entspreche, ohne Rücksicht auf ihren gemeinen Werth zu erhalten. 2. Für die Güter sollen, soweit dies nothwendig ist, Doppelklassen eingeführt werden, von welchen die niedrigere Klasse nur für den Fall der Ausfuhr oder für den Fall der Durchfuhr durch Oesterreich zu gelten hätte. 3. Die Durchrechnung der Tarife wäre zum mindesten im Ausfuhrverkehre mit allen Mitteln, allenfalls durch ein Zwangsgesetz anzustreben; die zahllosen einzelnen Ausnahmen würden hierdurch grösstentheils entbehrlich werden. 4. Das Kartellwesen der Eisenbahnen wäre einer strengen Kontrole zu unterstellen; Verbandtarife dürften für eine Eisenbahnstrecke nicht höhere Antheile als nach den Lokaltarifen enthalten. 5. Für Stückgüter zur Ausfuhr wäre die bei den österreichischen Staatsbahnen in beschränktem Umfange bestehende Einrichtung der Frankirungsmarken allgemein einzuführen.

— **Voranschlag für das ungarische Handelsministerium und die ungarischen Staatsbahnen.** Der ungarische Handelsminister besprach bei der Berathung des Staatsvoranschlages für 1900 im Abgeordnetenhause eingehend die Eisenbahnverhältnisse und insbesondere die Lage der Staatsbahnen. Er wies zunächst neuerlich auf den Stillstand im Vizinalbahnbau und auf die Nothwendigkeit einer Aenderung der Vizinalbahngesetze hin. Eine solche Aenderung sei nicht nur deshalb nöthig, weil Missbräuche, ungesunde Bahnbauten und die Unterbringung zweifelhafter Eisenbahnanleihen vorgekommen seien, sondern auch aus dem Gesichtspunkte der Erleichterung des Zustandekommens und der Beschleunigung des Baues der Vizinalbahnen. Der Minister erklärte ferner, dass man eben die letzte Hand an die Gesetzvorlage über die Vizinalbahnen lege und dass dieselbe voraussichtlich bald dem Abgeordnetenhause zugehen werde.

Was den Voranschlag der Staatsbahnen betrifft, so bemerkt der Minister, dass als Bedeckung zusammen 206 000 000 Kronen eingestellt seien; im Jahre 1899 seien 204 616 000 Kr. eingegangen. Es sei also eine Erhöhung von kaum 1 500 000 Kr. veranschlagt, während selbst in schlechten Jahren eine Erhöhung von 4 000 000 bis 5 000 000 *M.* platzzugreifen pflegte. Es werde daher dieser Voranschlag aller Voraussicht nach eingehalten werden können. Dies gelte, wenn nicht ganz ausserordentlich ungünstige Umstände eintreten, auch von den veranschlagten Ausgaben der Staatsbahnen.

Der Minister besprach dann die Angriffe, welche gegen das Staatseisenbahnsystem in Ungarn erhoben werden. Die gewöhnlichste Einwendung sei die, dass zwei Milliarden Kronen in den Staatsbahnen angelegt seien und dass diese mit einem Defizit kämpfen. Dieses bestehe thatsächlich und betrage, wenn man den Nennwerth des Anlagekapitals in Betracht ziehe, 20 000 000 Kr. Indessen sei die Lage der ungarischen Staatsbahnen eine ganz andere, als die der Staatsbahnen anderer Länder, denn in jenen können bei der Verwaltung der Staatsbahnen die finanziellen Gesichtspunkte viel mehr als in Ungarn zur Geltung kommen. In Ungarn sei man, wenn man der Landwirthschaft oder der Industrie helfen wolle, fast ausschliesslich auf die Staatsbahnen angewiesen und bemüssigt, Tarifbegünstigungen einzuräumen. Seit dem Vorjahre seien im Interesse der Landwirthschaft und Industrie 95 ermässigte Tarife eingeführt worden, welche einen Nachlass von nahezu 11 000 000 Kr. gegenüber den normalen Tarifen bedeuten. Der volkswirthschaftliche Nutzen dieser Ermässigungen sei weitaus höher zu schätzen als der Einnahmenentgang, der hieraus für die Staatsbahnen erwachse, und werde daher der Minister auch in der Zukunft durch Tarifmaassnahmen die Interessen der Volkswirthschaft zu finden bestrebt sein.

Der Minister erachtet es auch als eine Aufgabe der Staatsbahnen, bahnbrechend insbesondere in der Vervollkommnung des Verkehres aufzutreten und erwähnte, dass er von diesem Gesichtspunkt aus mit der Anwendung der elektrischen Kraft im Zugverkehre fortgesetzt Versuche anstellen lasse; denn es sei die Absicht des Ministers, welche sich bereits der Verwirklichung nähere, den Lokalverkehr ähnlich demjenigen auf Strassenbahnen einzurichten und vom grossen Verkehr vollkommen zu trennen, sowohl was den Personen- als was den Güterverkehr betreffe. Er verschliesse sich auch nicht der Nothwendigkeit, dem Strassenwesen erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden, und zwar nicht nur weil die Strassen die einzelnen Gegenden unmittelbarer befruchten als die Eisenbahnen, sondern auch deshalb, weil die Zukunft dem Automobilverkehr gehöre. Wenn Frankreich schon so weit gekommen sei, dass man dort das Strassensystem vom Standpunkt des Automobils umgestalte, dann dürfe man auch in Ungarn dieser Erfindung nicht mit verbundenen Augen gegenüberstehen.

Der Minister besprach schliesslich die Frage der Reform des Personen- und Gepäcktarifes. Das Zonensystem habe sich im allgemeinen und in seinem Wesen vollkommen bewährt und es werde zum ewigen Ruhme des Ministers Baross dienen, der es eingeführt habe. Wenn man aber die Entwickelung des Systems aufmerksam verfolge, so finde man, dass sich zwar der Nachbarverkehr und der Fernverkehr sehr gut entwickelt haben, der Verkehr auf mittleren Entfernungen aber nicht. Während die beförderte Personenzahl im Nachbarverkehre seit der Einführung des Zonentarifes — also seit 1889 — um 590 % und in den fernen Zonen um 414 % zugenommen habe, betrage die Zunahme in den mittleren Zonen nur 24 %. Auch mit dem finanziellen Ergebniss verhalte es sich ähnlich. Während im Nachbarverkehre die Einnahme um 299 %, im Fernverkehre um 268 % gewachsen sei, betrage die Zunahme in den mittleren Zonen nur 5 %. Daraus folge, dass man die mittleren Zonen abändern, dass man die Zonen 3—14 herabsetzen müsse. Dies sei auch die Absicht des Ministers; zugleich beabsichtige er die Zonen hinauszuschieben, ohne dass sich daraus für die weiteren Zonen eine beträchtliche Preiserhöhung ergeben würde. Dadurch werde man den Personenverkehr entschieden entwickeln und die Reform werde sich auch in Bezug auf das finanzielle Ergebniss bewähren. Für ebenso nothwendig hält der Minister die Abänderung des Gepäcktarifes. In dieser Beziehung will der Minister unter Belassung der Zonen einfach die Gebührenberechnung nach dem Gewichte einführen.

Vereinsausland.

— **Zum Rückkauf der französischen Eisenbahnen.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Baudin, hat am Sonnabend, den 3. d. Mts. vor der Eisenbahnkommission der Abgeordnetenkammer in Sachen der Vorschläge wegen Rückkaufes verschiedener französischer Eisenbahnnetze wichtige Erklärungen abgegeben. Nachstehendes ist zufolge einer amtlichen Note der Hauptinhalt seiner Auslassungen:

„Herr Baudin hat, ohne sich auf den Grund der Frage einzulassen, erklärt, dass die Regierung darüber nicht habe verhandeln können, da die Ziffern, auf welchen die verschiedenen Schätzungen des Rückkaufspreises beruhen, bisher nur Hypothesen zur Grundlage haben und nicht bewiesen werden können. Herr Baudin hat hinzugefügt, dass er sich zur Verfügung der Kommission stelle, wenn sie es wünsche, um durch seine Beamten die Schätzungen und Berechnungen vornehmen zu lassen, welche nöthig sind zur möglichst genauen Aufstellung der Kosten der Maassregel. Diese Arbeit, welche sehr umfassend ist, wird eine ziemlich lange Zeit in Anspruch nehmen. Der Minister hat übrigens bemerkt, dass man, möge die Lage der Sache sein wie sie wolle, nicht daran denken könne, den Rückkauf auf das vorgeschlagene Datum, den 1. April, festzusetzen, da die Reorganisation der Netze, welche die Folge sein würde, nicht am Vorabend der Ausstellung in einem Augenblick, wo der Verkehr besonders lebhaft ist, unternommen werden könnte. Die Regierung erachtet also, dass zur Zeit die Frage ganz auf sich beruhen muss."

Nachdem die Kommission den Minister der öffentlichen Arbeiten gehört, hat sie Herrn Jean Bourrat in seinem Amt als Berichterstatter beibehalten. Dieser wendet sich übrigens im „Matin" gegen die Bekämpfung, welche sein Bericht über den Rückkauf der Ost-, West-, Süd- und Orléansbahn seitens einiger Handelskammern erfahren hat. Es seien sechs Einwendungen, welche besonders in den Berathungen der Handelskammer von Bordeaux, die als kennzeichnend für alle anderen angesehen werden könnten, erhoben worden. Dem ersten Vorwurf, dass der Rückkauf ein Schritt zum Kollektivismus sei, begegnet Herr Bourrat mit dem Hinweis auf andere Länder, vor allem Deutschland, von dessen 46 000 km Eisenbahnen 43 000 km vom Staat verwaltet werden (nicht übrigens vom „Deutschen Reich", wie Herr Bourrat irrthümlich sagt); ferner auf Russland, Oesterreich-Ungarn, Belgien usw. Man könne doch wahrlich nicht annehmen, dass diese Staaten eine Tendenz zum Kollektivismus haben. Auch den zweiten Einwand: ob der Rückkauf, den das Parlament niemals annehmen wollte, angebracht sei, hält Bourrat für genügend erledigt durch das Beispiel der benachbarten Staaten, welche diese Maassregel für eine der wesentlichen Bedingungen der nationalen Sicherheit und des wirthschaftlichen Gedeihens erachteten. Wenn man drittens fürchte, dass die zu zahlende Annuität von 361 000 000 Francs Missrechnungen für den Staat ergeben könnte, so liege die Möglichkeit einer Heranziehung der Steuerzahler unter dem gegenwärtigen Garantiesystem gerade so vor, falls wirklich einmal die Einnahmen sich verringerten. Bourrat weist darauf hin, dass die Verwaltungskosten der französischen Privateisenbahngesellschaften 2 247 Frcs. für das Betriebskilometer betragen, auf dem gegenwärtigen Staatsbahnnetz aber nur 1 262 Frcs. Demnach würde der Rückkauf der vier, 20 000 km umfassenden Gesellschaften eine Ersparniss auf diese Kosten von ungefähr 20 000 000 Frcs. ergeben. Dieser beträchtliche Unterschied komme von der Besoldung der Leiter der grossen Gesellschaften. So betrage das Gehalt der Direktoren einschliesslich Prämien 150 000 Frcs., während das Gehalt der Direktoren der Staatsbahn sich nur auf 25 000 Frcs. beläuft. Das Verhältniss sei dasselbe für die anderen hohen Beamten. Gegenüber dem vierten Einwand, dass seine Berechnung der Entwerthung des Materials ungenau sei, versichert Bourrat auch im Hinblick auf jedes künftige Dementi, dass im Gegentheil die Zahl der von den Gesellschaften in ihrem Status des rollenden Materials aufgeführten Lokomotiven und Wagen ungenau sei, dass viele von diesen, „eine sehr grosse Zahl", nicht in Dienst gestellt werden können. So sei z. B. auf dem Inventar eine vor 50 Jahren gekaufte Lokomotive noch immer mit dem Ankaufspreis gebucht. Und die Zahl der „prähistorischen Vehikel" sei beträchtlich; Bourrat glaubt noch über der Wirklichkeit zu bleiben, wenn er das Material, welches den Gesellschaften 1 085 Millionen Francs gekostet hat, mit 633 000 000 Frcs. einschätzt. Fünftens sagt Bourrat, die Schuld der Gesellschaften an den Staat beträgt 940 000 000 Frcs.; da sie aber jetzt in günstigen Jahren nichts oder nur ganz wenig an den Staat zurückzahlen, so würden sie in etwaigen ungünstigen Zeiten erst recht nichts zurückzahlen können. Sechstens wird eingewendet: die schuldnerischen Gesellschaften werden gültig befreit, wie hoch immer ihre Schuld an den Staat ist, wenn sie ihm ihr Material und ihre Vorräthe überlassen. Dieses Argument, meint Bourrat, ist das beste zu Gunsten des unverzüglichen Rückkaufes. Wenn diese Theorie vor den zuständigen Gerichten vorwiegen sollte, dann läge die grösste Dringlichkeit vor, zu verhindern, dass die Schuld der Gesellschaften weiter anwächst.

Schliesslich untersucht Bourrat die Frage, welche Interessen durch den Rückkauf verletzt würden. Nicht die der Aktionäre; z. B. seien die derzeit an der Börse 1 740 Frcs. notirenden Aktien der Orléansbahn bei der Umwandelung in Rente 1 860 Frcs. werth. Die Inhaber der Obligationen dürften gemäss den Konventionen beim Rückkauf niemals verlieren. Und was die Geschäftsführung anlangt, so sei seit 21 Jahren betreffs des gegenwärtigen Staatsbahnnetzes niemals Klage geführt worden. Bleibt die Personalfrage. Auf dem Staatsbahnnetze erfolgt die Beförderung stufenweise nach öffentlicher Aufstellung. Bei den Gesellschaften aber wird diese Aufstellung nicht mitgetheilt, nur den „Erzbischofssöhnen" wird aussergewöhnliche Beförderung zu theil, welche die der verdienstlichen Beamten verzögert. „Der hartnäckige und grobe Kampf gegen den Rückkauf wird ausschliesslich von dem höheren leitenden Personal geführt, welches durch diese Maassregel die fett bezahlten Sinekuren verschwinden sehen würde." Bourrat führt zahlenmässig an, wie nach der Eisenbahnverstaatlichung sich der Handel Deutschlands und Russlands stark gehoben habe, während der Frankreichs stillstand oder abnahm; diese Abschwächung beruht zum grössten Theil auf der Theuerung der französischen Transporttarife für Rohstoffe. „Im Kriegsfalle verfügt Deutschland über 16 000 Lokomotiven, deren Durchschnittsalter 14 Jahre ist. Wir haben deren nach den amtlichen Belegen nur 9 000 mit einem Durchschnittsalter von 25 Jahren. Ich hatte also Recht zu sagen, dass der Rückkauf der vier Netze zur Vertheidigung der wirthschaftlichen und militärischen Interessen Frankreichs geboten ist." So der französische Parlamentsberichterstatter.

— Das „Journal Officiel" vom 14. Februar veröffentlicht eine Verfügung des Präsidenten der französischen Republik, durch welche die **Verwaltung und der Betrieb der auf öffentlichen Wegen liegenden Schienenstrassen** neu geregelt wird. Die früheren Bestimmungen von 1881 werden mehrfach abgeändert und für die Genehmigung der Tram- und Lokalbahnen wird ein neues Normalbedingnissheft eingeführt. Die Pläne für die Anlage neuer Bahnen sollen aufs sorgfältigste ausgearbeitet der zuständigen Behörde überreicht und in allen ihren Einzelheiten einer Prüfung unterzogen werden. Die Bremsen der Dampflokomotiven müssen so stark sein, dass sie den Zug, bei einer Fahrgeschwindigkeit von 20 km in der Stunde, vom Augenblick des Bremsens an nach 20 m Fahrt zum Stillstand bringen. Die Gesellschaften haben für jeden Schaden, den Rauch, Feuerfunken usw. verursachen, zu haften, jede Lokomotive bedarf vor ihrer Indienststellung der ausdrücklichen Erlaubniss des Präfekten. Elektrische Lokomotiven unterliegen den gleichen Bestimmungen, Personenwagen dürfen in zwei Stockwerken gebaut werden, wenn die Spurweite mehr als 1 m beträgt, die innere Ausstattung der Wagen ist durch eine Reihe von Bestimmungen geregelt. Weitere Anordnungen beziehen sich auf das Zugpersonal, auf die Zusammensetzung, die Stationen und Haltestellen der Züge, auf ihre Schnelligkeit, die bei Anwendung der fortlaufenden Bremse 25 km in der Stunde nicht überschreiten darf. Der Erlass organisirt den Aufsichtsdienst und fordert die Ernennung von Beamten, die den technischen und den wirthschaftlichen Betrieb der Bahnen zugleich zu überwachen hätten. — Das Normalbedingnissheft enthält ausser den auf den Bau der Bahnen, das rollende Material u. a. bezüglichen Bestimmungen zwei Artikel, die sich mit dem Ablauf der Konzessionsfristen und mit der Anlage industrieller Zweigbahnen beschäftigen. Danach tritt bei Erlöschen der Konzessionsfrist das Departement in alle Rechte der Bahnverwaltung ein; die Bahnen selbst und alle damit zusammenhängenden Immobilien müssen in gutem Zustande übergeben werden. Schon fünf Jahre vor Erlöschen der Konzessionsfrist kann das Departement die Einkünfte des Unternehmens einziehen und sie zur Instandsetzung der Bahnen verwenden, wenn der Unternehmer seiner Pflicht in Bezug auf die Instandhaltung nicht genügen sollte. Ausserdem behält sich die Regierung das Recht vor, jede Linie durch eine ihr nothwendig scheinende Zweig- oder Nebenbahn zu verlängern und verlangt von den Unternehmern, dass sie sich mit den Besitzern industrieller Anlagen, wenn diese eine Zweigbahn wünschen und sich den vorgeschriebenen Bedingungen fügen wollen, in Einverständniss zu setzen hätten. Die Zweigbahn wird auf Kosten des Anschlussbesitzers gebaut, der Bahnunternehmer darf für die Benutzung seiner Wagen auf dem Anschlussgleise eine feste Gebühr von 12 Cts. für die Tonne und das erste Kilometer und für jedes weitere Kilometer 4 Cts. erheben.

Ein besonderer Artikel setzt den dem Unternehmer erlaubten Höchsttarif fest: für gedeckte, durch Spiegelscheiben geschlossene Wagen mit gepolsterten Sitzen (I. Klasse) 10 Cts., für gedeckte, durch Spiegelscheiben geschlossene Wagen mit gepolsterten Bänken (II. Klasse) 7,5 Cts., für gedeckte, mit Glas geschlossene Wagen (III. Klasse) 5,5 Cts. für das Kilometer.

— **Eisenbahnauskunft in Frankreich.** Französische Blätter bringen folgende Bekanntmachung: „Das Publikum und die Eisenbahnen. Unter der Leitung von Ingeniören und Rechtsgelehrten hat sich ein Ausschuss gebildet, welcher seinen Anhängern unentgeltliche Rathschläge über alle Eisenbahnfragen, Unfälle, Verluste, Beschädigungen, Verspätungen, Streitigkeiten aller Art, Tarife, Fahrpläne usw. gibt. Er verfolgt auf seine eigenen Kosten und Gefahr namens der Interessenten die ein allgemeines Interesse bietenden Fragen. Er liefert seinen Theilnehmern sein Monatsorgan, das ‚Journal des voyageurs et expediteurs', welches alle praktische Eisenbahnfragen usw. behandelt. Der Beitrittspreis ist 5 Frcs. für das Jahr. Der Sitz ist 6 Rue St. Georges, Paris. Der Ausschuss sucht Agenten in Paris und allen Städten."

— Am 8. d. Mts. hat der **„Nationale Kongress der französischen Eisenbahnarbeiter"** zum Delegirten, welcher die Körperschaft im höheren Arbeitsrathe (conseil supérieur du travail) vertreten soll, den Sozialistenführer Guérard gewählt. Der Kongress hat den Wunsch ausgesprochen, dass Herr Guérard sich von dem weitesten Geist der Versöhnung leiten lassen, aber energisch protestiren soll, wenn das Patronselement des höheren Arbeitsrathes sich unzugänglich (intransigeant) zeigt. Die Kongressler haben ihrem Verwaltungsrathe den Auftrag erneuert, auf die Erhöhung der kleinen Löhne, die Verwirklichung des Achtstundentages, 14 Tage jährlichen, bezahlten Erholungsurlaub und die Aufbesserung der Angestellten von drei zu drei Jahren, bis sie einen Monatsgehalt von 130 Frcs. erreicht haben, hinzuwirken. Sie haben endlich beschlossen, dass der Sitz des Syndikats nach der Arbeitsbörse verlegt wird.

— Die von der schweizer Eidgenossenschaft in die Wege geleitete Eisenbahnverstaatlichung betrifft bekanntlich nur die Hauptbahnen. Das voriges Jahr im Hinblick auf die Verstaatlichung geschaffene **schweizerische Nebenbahngesetz** wird ohne Weiterung in Kraft treten, da die Frist für die Volksabstimmung in diesem Monate unbenutzt abläuft. Dieses Gesetz bestimmt u. a. für die Beförderung der Post höhere Vergütungen als das Gesetz von 1872 an solche Bahnen, welche einen geringeren Reinertrag als 4 % abwerfen.

— Die in Lugano abgehaltene Versammlung des schweizerischen Eisenbahnverbandes hat bezüglich des Geltungsbereiches der **schweizerischen Generalabonnements**, sowie der Frage der Erhöhung der Taxe derselben beschlossen, für 1900 weder in der einen noch in der anderen Richtung eine Aenderung eintreten zu lassen. Für 1901 sollen erforderlichenfalls die 15tägigen Generalabonnements gegen eine entsprechende Erhöhung des Preises auf einige weitere Bahnen und Seen ausgedehnt werden.

— Die Kommission des **schweizerischen** Ständeraths zur Berathung des Gesetzentwurfs betreffend die **Arbeitszeit beim Betriebe der Transportanstalten** hat ihre Arbeit begonnen. In Erwägung, dass die Direktion der Bundesbahnen im Laufe des Jahres gewählt wird und es angezeigt erscheint, die Ansicht der verantwortlichen Leiter der Bundesbahnen über die Zweckmässigkeit der Vorlage, sowie die finanziellen Folgen derselben zu kennen, und dass wegen neuer Begehren von Postbeamten die eidgenössische Postverwaltung zu hören ist, wurde einstimmig beschlossen, die endgiltige Beschlussnahme bis zum Eingehen der betreffenden Gutachten zu verschieben.

— Das **schweizerische Militärdepartement** hat nach einer Bekanntgabe der Bahnverwaltungen an das gesammte militärisch eingetheilte Bahnpersonal verfügt, dass im **Mobilmachungsfalle** vom gesammten Personal der Eisenbahnen bis auf weiteres trotz militärischer Eintheilung auf den Corpssammelplätzen nur einzurücken habe, wer ein direktes persönliches Aufgebot erhalte. Diese Verfügung ist im Interesse der Betriebssicherheit der Eisenbahnen während der Mobilmachung und des Armeeaufmarsches im Kriegsfalle getroffen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Auf der bisher eingleisigen Theilstrecke Tulln-Absdorf-Hippersdorf der k. k. österreichischen Staatsbahnen ist vom 1. März d. J. ab der zweigleisige Verkehr eingerichtet worden.

Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen.

Zu diesem Verzeichniss ist der II. Nachtrag erschienen und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Vereinskilometerzeiger.

Die Kilometerzeiger Nr. 55 (vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen) und Nr. 63 (a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn) sind neu herausgegeben worden. Ferner ist zu dem Kilometerzeiger Nr. 78 (k. k. priv. österreichische Südbahn) der Nachtrag VIII, zu dem Kilometerzeiger Nr. 82 (königlich ungarische Staatseisenbahnen) der Nachtrag I und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" der Nachtrag III erschienen. Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 55 und Nr. 63 werden die im Februar 1894 bezw. März 1895 ausgegebenen Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Von den Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen ist das Verzeichniss Nr. 40 (königliche Eisenbahndirektion zu Köln) neu herausgegeben worden. Das im Juli 1896 herausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer gelangt hierdurch zur Aufhebung.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 504 vom 5. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den II. Nachtrag zu dem Adressenverzeichnisse der Wagenverwaltungen (abgesandt am 5. März d. J.).

Nr. 521 vom 5. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 7. März d. J.).

Nr. 522 vom 5. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse (abgesandt am 7. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrswiederaufnahme.

Verkehr am Elbkai und Hafen in Riesa und am Altstädter und Neustädter Elbkai in Dresden vom 6. März 1900 wieder aufgenommen.

Dresden, am 6. März 1900. (609)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

2. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. März d. J. werden im Gruppentarif I (Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg) für die Beförderung von Weizen und Roggen von Stationen an und innerhalb der Linie Dirschau-Güldenboden-Mohrungen-Allenstein-Ortelsburg-Soldau-Jablonowo-Graudenz-Laskowitz-Dirschau nach den Stationen Langfuhr, Oliva, Zoppot, Praust, Straschin-Prangschin und Kahlbude ermässigte Ausnahmefrachtsätze widerruflich eingeführt.

Ueber die Höhe und Anwendung dieser

Frachtsätze ertheilen die vorgenannten Stationen Auskunft.

Bromberg, den 5. März 1900. (611)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der übrigen königlichen Eisenbahndirektionen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Der seit 23. März 1899 bestehende Frachtsatz von 15 Cts. für 100 kg für die Beförderung von Gips ab Thiengen nach Koblenz wird vom 10 März l. J. an auch für rohe Gipssteine in Wagenladungen von 10000 kg gewährt.

Karlsruhe, den 5. März 1900. (610)
Gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Württemb.-südwestdeutscher Eisenbahnverband. 3. Heft. Pfälzisch-württemb. Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Ausnahmetarif Nr. 14 für Gaskoks, wenn von Gasanstalten versandt, auf die Artikel Steinkohlen, Braunkohlen etc. ab Speyer Hafen nach sämmtlichen württ. Stationen ausgedehnt.

Stuttgart, den 3. März 1900. (612)
Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

Preussisch-bayerischer Verkehr.
Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. April 1897.

Am 15. März d. J. tritt der Nachtrag V in Kraft. Durch denselben werden die Stationen Eintracht der Eisern-Siegener Eisenbahn und Aadun=Kölnthor, Greussen und Lauchstädt der preussischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von Grossvieh (ausschliesslich Pferde) in Wagenladungen und letztere drei Stationen auch für die Abfertigung von Kleinvieh in Wagenladungen in den direkten Verkehr einbezogen. Ferner erhalten die Stationen Greussen und Lauchstädt direkte Frachtsätze für einzelne Stücke Grossvieh im Verkehr mit der bayerischen Station Neustadt a. d. Saale. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Erfurt, den 7. März 1900. (613)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Pfälzisch-bayerischer Güterverkehr.

Die an der Strecke Landau Hauptbhf.-Herxheim gelegene und für den Gesammtgüterverkehr eröffnete Station Mörlheim wird mit sofortiger Wirksamkeit in den pfälzisch-bayerischen Gütertarif einbezogen. Die Gesammtentfernungen für Mörlheim sind durch Anstoss von 4 km an die Entfernungen für Landau Hauptbhf. zu bilden.

München, den 7. März 1900. (614)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Französisch-deutscher Güterverkehr (über Belgien).

Am 15. März d. J. tritt ein bis [zum 1. Juni 1901 gültiger Ausnahmetarif für die eilgutmässige und frachtgutmässige Beförderung von Kunstgegenständen wie Gemälde, Statuen, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten, welche zu der im Jahre 1900 in Paris stattfindenden Weltausstellung aufgegeben werden, sowie für die Rückbeförderung dieser Gegenstände nach den ursprünglichen Aufgabeorten in Kraft. In ihm sind die Bestimmungen über die anzuwendende Frachtberechnung, sowie die Anwendungsbedingungen enthalten.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Der Ausnahmetarif wird unentgeltlich abgegeben.

Köln, den 6. März 1900. (615)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württemb.-südwestdeutscher Eisenbahnverband.
3. Heft. Pfälz.-württ. Güterverkehr.

Mit sofortiger Wirksamkeit wird die pfälz. Station Mörlheim in den Tarif für den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Stuttgart, den 6. März 1900. (616)
Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr über Elsass-Lothringen.)

Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. tritt ein Nachtrag V zu Theil I B (Tarifvorschriften und Güterklassifikation) in Kraft. Derselbe wird unentgeltlich abgegeben.

Strassburg, den 6. März 1900. (617)
Die geschäftsführende Verwaltung: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. Mai 1900 ab treten für den Personen- und Gepäckverkehr mit den Nordseeinseln Norderney, Juist und Borkum Erhöhungen der tarifmässig von den Rhedereien zu erhebenden Zuschläge ein.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Münster, den 8. März 1900. (618)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Lieferungs-Ausschreibung.

Die Materialverwaltung beabsichtigt, die Lieferung des Bedarfes der österreichischen Linien an Pitchpinebalken per 600 cbm, lieferbar verzollt und franco einer Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft, im Offertwege zu vergeben.

Die Offerten sind mit einer in gesetzlich giltiger Weise überschriebenen Stempelmarke à 1 Kr. und mit der Aufschrift „Offerte auf Pitchpine“ versehen, versiegelt bis längstens 22. d. Mts., 12 Uhr Mittags, bei der Materialverwaltung (Wien, Südbahnhof, Restaurationsgebäude, 1. Stock) einzureichen, woselbst auch die der Lieferung zu Grunde liegenden Bedingnisse und die Schiedsgerichtsordnung behoben, eventuell per Post bezogen werden können.

Die Offerten können sich entweder auf das ganze Bedarfs- oder auch nur auf ein Theilquantum erstrecken; jedoch hat auch im letzteren Falle das im Bedingnisshefte vorgeschriebene Längenverhältniss aufrecht zu bleiben; der k. k. priv. Südbahngesellschaft steht es frei, die Offerten rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote bis 5. April l. J. im Worte zu bleiben.

Der Offerent hat in der Offerte ausdrücklich zu erklären, dass er in die Lieferbedingnisse und in die Schiedsgerichtsordnung Einsicht genommen hat und dieselbe, sowie die Bedingungen der Lieferungs-Ausschreibung vollinhaltlich anerkennt. Offerten, welche diese Erklärung nicht enthalten, nicht entsprechend adjustirt sind oder verspätet einlangen, werden nicht berücksichtigt.

Wien, im März 1900. (619)
Die Materialverwaltung.

Verdingung

der Lieferung von 70000 kg Leinöl, 34000 kg franz. Terpentinöl und 5600 kg gewöhnlichem Terpentinöl für die Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster und von 300 kg natürlichem Bimstein, 200 Stück gepresstem Bimstein, 100 kg Borax, 1000 kg Hornspähnen, 4000 kg Kolophonium, 300 kg Leim, 2600 l Petroleumspiritus, 100 kg Salmiak, 100 kg Salzsäure und 1000 Stück Schwämmen für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Hannover.

Die Lieferung ist bis 1. April 1901 auszuführen.

Eröffnung der Angebote am Freitag, den 23. März 1900, Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 25. April 1900.

Die Verdingungs-Unterlagen werden gegen Einsendung von 50 ₰ **(nicht in Briefmarken) vom Rechnungsbüreau M.** hier, Joachimstrasse 8 A. I, Erdgeschoss, Zimmer Nr. 12, abgegeben.

Hannover, den 5. März 1900. (620)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung zweier freistehender heizbarer Abortgebäude mit vollständiger Einrichtung für die Mittelbahnsteige auf Bahnhof Cassel O.

Die Verdingungsunterlagen sind im Büreau für den Umbau der Casseler Bahnhöfe im Nordflügel des Empfangsgebäudes zu Cassel einzusehen, auch von dem Betriebssekretär Herrn Bauer daselbst gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ. zu beziehen.

Verdingungstermin daselbst Sonnabend, den 31. März 1900, Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist vier Wochen.

Cassel, den 3. März 1900. (621)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 21 | 14. März 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Trusts und Eisenbahntarife in Amerika.

Nirgends ist bekanntlich die Zusammenfassung des Kapitals in grossen Vereinigungen soweit vorgeschritten, als in den freiheitsstolzen Vereinigten Staaten von Amerika; die gewaltigen Trusts, die Hunderte von Millionen Dollars darstellen, beherrschen dort das gesammte Wirthschaftsleben ebenso ausschliesslich, wie sie die Gesetzgebung nach ihren Wünschen und nach ihren Interessen einzurichten wissen; jeden Sturm, der in der Bevölkerung gegen sie entfacht worden ist, haben sie auf offenem oder geheimem Wege abgeschlagen, und auch von den jetzt im Gange befindlichen Untersuchungen des vom Bunde eingesetzten Gewerbeausschusses (Industrial Commission) wird man kaum ein positives, der ungesunden Kapitalienzusammenbettung wirksam entgegentretendes Ergebniss erwarten dürfen. Immerhin sind diese Untersuchungen, die nach der bekannten englisch-amerikanischen Art durch eidliche Vernehmung der Interessenten geführt werden, nicht werthlos. Denn so manche Einzelheit von allgemeiner Bedeutung kommt dabei zu Tage, so mancher Zusammenhang der Wirthschaftserscheinungen wird aufgeklärt.

Schon vor Jahren ist von Sachkennern darauf hingewiesen worden, dass einige der grössten Trusts ihr Entstehen und ihr Gedeihen lediglich oder doch hauptsächlich dem Zusammenarbeiten mit den grossen Eisenbahngesellschaften verdanken, wie denn namentlich die berüchtigte, auch den deutschen Markt beherrschende Rockefeller'sche Gründung, die Standard Oil Company, ihre Macht auf heimliche Frachtermässigungen aufgebaut hat.*) Diesem Unfug der Tarifrabatte, die die grossen Verfrachter ganz unverhältnissmässig begünstigte, sollte die Interstate Commerce Law entgegentreten, indem sie für allen zwischenstaatlichen Verkehr die Gewährung heimlicher Frachtnachlasse unter Geld- und Freiheitsstrafe stellte. Es ist aber bekanntlich ein offenes Geheimniss, dass das Gesetz von den grossen Monopolgesellschaften tagtäglich umgangen wird, dass auch heute noch die Trusts sich Vergünstigungen für ihre Güterverfrachtung zu verschaffen wissen. In welchen Formen dies geschieht, ist jetzt durch die Aussage beleuchtet worden, die der Präsident des Bundesverkehrsamts, Charles A. Prouty, vor dem erwähnten Gewerbeausschuss gemacht und dann in dem Januarheft der „Annals of the American Academy of Political and Social Science“ (Philadelphia 1900) zu einem kurzen Aufsatz zusammengefasst hat. Bei der Bedeutung, die der Entwickelung der amerikanischen Trusts auch für das deutsche Wirthschaftsleben beizumessen ist, und bei der Wichtigkeit, ihre Grundlagen kennen zu lernen, ist es aber auch für uns von Interesse, in diese Verhältnisse einen Einblick zu erhalten; die wichtigeren Angaben Prouty's seien deshalb hier kurz angeführt.

Prouty weist zunächst darauf hin, wie entscheidend ein Frachtnachlass von wenigen Pfennigen für den Wettbewerb der verschiedenen Verfrachter sei, wenn der Handelsgewinn sich auch nur, wie es bei den wichtigsten Massengütern der Fall sei, auf Pfennige für die Mengeneinheit belaufe; so gelte nach den Untersuchungen des Gewerbeausschusses im Mehlumsatz schon ein Preisaufschlag von 2—3 Cents für 100 Pfund als annehmbarer Gewinn, Kohle in grossen Mengen werde mit einem Unterschied von 5—10 Cents für die Tonne eingekauft und weiter verkauft, bei Getreide stelle sich der Handelsgewinn auf $^1/_2$ Cents für den Bushel. Dieser Frachtnachlass, den sich die industriellen Trusts oft von den Eisenbahnen durch die

*) Vergl. die Darstellung, die v. d. Leyen diesen Vorgängen auf Grund der amtlichen Untersuchung vom Jahre 1879 in dem Aufsatz „Die vereinigten Monopole nordamerikanischer Privatbahnen und der Standard Oil Company“ (in den gesammelten Aufsätzen S. 339 fg.) gegeben hat.

Drohung, andere Linien zu bevorzugen, erzwingen, wird nun nur selten in direkter Verletzung des Gesetzes gewährt; meist sind es Nebenspesen, besonders z. B. die Gebühren für die Benutzung der Getreideelevatoren, die herabgesetzt oder ganz erlassen werden; auch kommt es vor, dass die Verfrachter zwar für das die Staatsgrenze überschreitende Gut den vollen Tarifsatz zahlen, dafür aber im innerstaatlichen Verkehr, auf den das Bundesverkehrsgesetz keine Anwendung findet, schadlos gehalten werden. In voller Oeffentlichkeit werden aber die Vergünstigungen gewährt, die in der Tariferstellung selbst liegen, und für diesen interessanten Fall gibt Prouty zwei sehr bezeichnende Beispiele an, die deutlich zeigen, dass trotz der eidlichen Versicherung der Standard Oil Company, seit 1887 keine Frachtrabatte und keine Sondertarife genossen zu haben, diese rücksichtsloseste der Monopolgesellschaften auch heute noch die Eisenbahnfrachten für Petroleum nach ihren Interessen diktirt.

Auf den amerikanischen Bahnen ist es bekanntlich nicht wie in Europa üblich, der Frachtberechnung die Entfernungseinheit zu Grunde zu legen, sondern es werden von einem Normalsatz, der im Verkehr mit dem wichtigsten Ort des durchzogenen Gebietes zur Anwendung gelangt, feste Beträge abgezogen, wie es ja auch in Deutschland gelegentlich vorkommt, um altbestehende Konkurrenzverhältnisse zwischen mehreren Stapelplätzen nicht zu stören. So ist für den südlichsten Theil Neuenglands, der sich um New-Haven herumzieht, im Verkehr der wichtigeren Waaren des Massenkonsums seit langen Jahren der nach Boston bestehende Frachtsatz maassgebend; vergleicht man aber den Tarif des Jahres 1887 mit dem jetzigen, so ergibt sich ein wichtiger Unterschied: 1887 wurden Getreide und Mühlenfabrikate, Eisenwaaren und Petroleum von Cleveland nach Boston zu dem gleichen Satz von 22 Cents für 100 Pfund befördert — das war vor dem Inkrafttreten des Bundesverkehrsgesetzes, jetzt (Oktober 1899) wird Getreide für 15 Cents, Eisen für 20 Cents, Petroleum aber für 24 Cents gefahren; überall eine Ermässigung des Frachtsatzes, nur für Petroleum eine Erhöhung. Ferner sind für alle Massengüter, die vom Westen nach New-Haven gelangen, Durchgangstarife erstellt worden, die von Cleveland aus sich ebenso hoch stellen wie die nach Boston; nur für Petroleum muss im Bereich der Newyork-New-Haven-Hartfordbahn ein höherer Lokaltarif entrichtet werden, so dass dieses Gut von Cleveland nach Boston 24 Cents, nach New-Haven dagegen 36 Cents zahlt. Woher diese unterschiedliche Behandlung des Petroleums? Die Standard Oil Company, deren Mittelpunkt in Chicago liegt, hat in Boston ausgedehnte Lager und Raffinerien, von denen aus sie auch das Gebiet von New-Haven versorgt, während die hohen Tarife, die hierhin direkt erhoben werden, den selbständigen Raffinerien Clevelands den Wettbewerb unmöglich machen. Damit nicht genug, wird Petroleum im allgemeinen in der zweiten Frachtklasse tarifirt; nur wenn der Empfänger sein Lager oder seine Tanks an dem Schienenstrange zu liegen hat und das Leuchtöl daher unmittelbar aus den Tankwagen der Eisenbahn auspumpen kann, dann wird es in der V. Klasse befördert, und dies trifft für die Monopolgesellschaft stets zu, während nur sehr wenige der selbständigen Fabrikanten sich diese Vergünstigung zu Nutze machen können; der Satz der II. Frachtklasse ist aber zwischen Boston und New-Haven 20 Cents, der der V. Klasse 10 Cents.

Von jeher konkurriren Chicago und Cleveland auch in der Versorgung des Südens mit einander, und da Cleveland von New-Orleans etwas weiter entfernt ist, so sind die Frachten von hier für fast alle Waaren um 2 Cents für 100 Pfund höher als von Chicago; nur Petroleum macht wieder eine Ausnahme: es kostet von Chicago aus nach New-Orleans 23 Cents, von Cleveland aber 31 Cents. Die Standard Oil Company schlägt also auch im Süden die Raffinerien Clevelands dank der vollständig im Rahmen des Gesetzes sich bewegenden Tarifstellung der Eisenbahngesellschaften vollständig aus dem Felde.

Das sind, wie Prouty hervorhebt, nicht etwa vereinzelte Vorfälle, sondern durchaus typische Beispiele; die Standard Oil Company sei auf diesem Gebiete nicht schlimmer als andere Trusts und noch nicht so schlimm wie viele. Das Bundesverkehrsamt ist gegen derartige Vergünstigungen machtlos, da es nur darauf zu halten hat, dass die veröffentlichten Tarife innegehalten werden; auf die Normirung der Frachtsätze ist es ohne Einfluss. Ob der Wunsch Prouty's und vieler uneigennütziger Männer, den Machtbereich des Verkehrsamtes zu erweitern und ihm einen Eingriff in die Tarife selbst zu gewähren, in absehbarer Zeit in Erfüllung gehen wird, muss bei der alles beherrschenden Macht der grossen Kapitalvereinigungen füglich bezweifelt werden.

Die Eisenbahnen Deutschlands, Englands und Frankreichs in den Jahren 1895—1897.

In Nr. 94 S. 1517 Jahrg. 1899 haben wir über die Betriebsergebnisse deutscher und ausländischer Eisenbahnen in den Jahren 1896 und 1897 vergleichende Mittheilungen gebracht, welche sich auf die Längenentwickelung, die Verkehrsdichtigkeit und -Entwickelung, die Ausstattung mit Betriebsmitteln und die finanziellen Ergebnisse beziehen.

In Nr. 9 der berg- und hüttenmännischen Wochenschrift „Glückauf" vom 24. Februar d. J. findet sich eine nach etwas anderen Gesichtspunkten geordnete knappe Zusammenstellung, welche sich auf statistische Angaben des „Archivs für Eisenbahnwesen" stützt und zwischen den Eisenbahnen Deutschlands, Englands und Frankreichs in den Jahren 1895—1897 interessante Vergleiche zieht. Auch in der Arbeit des „Glückauf" konnten die Betriebsergebnisse für Deutschland nur nach dem Betriebsjahr, für die beiden anderen Staaten nach dem Kalenderjahr mitgetheilt werden. Die Statistik des „Glückauf" ist insofern nicht ganz einwandfrei, als die für Deutschland angegebenen Zahlen sich nur auf die vollspurigen, nicht auch auf die schmalspurigen Bahnen beziehen, während Frankreichs Zahlen auch die Schmalspurbahnen mit Ausschluss der Industriebahnen umfassen und die englische Statistik über die Spurbreite keine Zahlen enthält. Wir bringen nun unter Weglassung der Vorbemerkung die Tabelle des „Glückauf" mit den zugefügten Erläuterungen zum Abdruck:

(Siehe nebenstehende Tabelle.)

Die Eisenbahnen Deutschlands übertrafen am Ende des Jahres 1897/98 mit 47 119 km Bahnlänge die

Englands um 12 636 km und die
Frankreichs „ 5 550 „

Fast genau 6/10 der Längenausdehnung des deutschen Eisenbahnnetzes entfiel auf Preussen, welches 28 207 km besass; davon waren zwei- oder mehrgleisig 10 470 km, dann folgen, geordnet nach der Länge der Eisenbahnlinien:

Bayern . .	mit 6 211 km,	davon zwei- oder mehrgleisig 2 088 km
Sachsen . .	„ 2 394 „	„ „ „ „ 815 „
Baden . .	„ 1 721 „	„ „ „ „ 671 „
Elsass-Loth.	„ 1 593 „	„ „ „ „ 872 „
Württemb. .	„ 1 571 „	„ „ „ „ 354 „

Wie in den früheren dreijährigen Zeiträumen, so hat Deutschland auch jetzt wieder mit 1 858 km = 4,1 % seiner Bahnlänge den grössten Zuwachs aufzuweisen, während England mit nur 414 km = 1,2 % gegen früher eine weitere Abnahme in der Vergrösserung seines Eisenbahnnetzes zeigt; England scheint hinsichtlich der Längenentwickelung seiner Bahnen in einen Beharrungszustand eingetreten zu sein. Um so mehr tritt aber hier die Vermehrung der zwei- und mehrgleisigen Strecken in die Erscheinung. Das Verhältniss der Länge derartig ausgebauter Eisenbahnlinien zur gesammten Eisenbahnlänge war in der Zeit von 1890—96 einschliesslich ein ziemlich konstantes; es

Lfde. Nummer	Gegenstand	Deutschland 1895/96	Deutschland 1897/98	Deutschland ± Verschiebung in Prozenten	England 1895	England 1897	England ± Verschiebung in Prozenten	Frankreich 1895	Frankreich 1897	Frankreich ± Verschiebung in Prozenten
1	Bahnlänge (Eigenthumslänge) . . . . . . km	45 261	47 119	+ 4,1	34 069	34 483	+ 1,2	40 226	41 569	+ 3,3
	Es kommen an Bahnlänge auf je:									
2	100 qkm Fläche . . . . „	8,36	8,70	+ 4,1	10,7	11,2	+ 4,7	7,5	7,8	+ 4,0
3	10 000 Einwohner . . . . „	8,70	8,79	+ 1,0	8,6	8,5	— 1,1	10,4	10,8	+ 3,7
4	Doppel- und mehrgleisig in Prozenten der Bahnlänge . . . . %	34,9	35,1	+ 0,6	54,0	64,2	+ 19,0	—	—	—
5	Staatsbahnen in Prozenten der Bahnlänge . „	92,0	92,8	+ 0,8	—	—	—	6,6	6,4	— 3,0
6	Verwendetes Anlagekapital auf 1 km Bahnlänge . . . . ℳ	252 153	252 832	+ 0,03	587 696	632 059	+ 7,5	317 078	314 638	— 0,8
7	Lokomotiven auf 10 km Betriebslänge	3,54	3,57	+ 1,4	5,47	5,65	+ 3,3	2,64	2,58	— 2,3
8	Personenwagen auf 10 km Betriebslänge	6,92	7,11	+ 2,7	12,39	12,77	+ 3,1	6,65	6,62	— 0,5
9	Gepäck-, Güter- und sonstige Wagen auf 10 km Betriebslänge	74,9	76,4	+ 2,0	186,3	192,8	+ 3,5	68,6	68,1	— 0,7
10a	Geleistete Zugkilometer in Schnell- und Personenzügen . . . . Mill. Anz.	192,7	207,6	+ 7,7	296,4	325,3	+ 9,7	—	—	—
10b	Geleistete Zugkilometer in Güterzügen . . . . „ „	133,6	152,5	+ 14,1	242,0	263,2	+ 8,7	—	—	—
10c	Geleistete Zugkilometer überhaupt . „ „	363,8	405,3	+ 11,4	545,3	591,8	+ 8,5	—	—	—
10d	„ „ durchschnittlich auf 1 km . . . . „ „	8 097	8 562	+ 5,7	16 005	17 162	+ 7,2	—	—	—
11	Gesammteinnahmen überhaupt . . . . Mill. ℳ	[1]) 1 495,5	[1]) 1 675,0	+ 12,0	1 718,4	1 874,7	+ 9,1	1 026,1	1 087,2	+ 6,0
12	„ auf 1 km Betriebslänge . . . . ℳ	33 237	35 775	+ 7,5	50 439	54 367	+ 7,8	25 895	26 482	+ 2,3
	Von der Gesammteinnahme entfallen auf									
13	Personen- und Gepäckverkehr . . . . %	28,16	28,23	+ 0,2	43,48	43,23	— 0,6	42,8	43,3	+ 1,2
14	Güterverkehr . . . . „	67,61	67,11	— 0,7	51,25	51,05	— 0,4	56,0	55,3	— 1,3
15	Gesammtausgaben überhaupt . . . . Mill. ℳ	[2]) 837,3	[2]) 933,4	+ 11,5	957,6	1 061,7	+ 10,9	559,5	570,4	+ 2,0
16	„ auf 1 km Betriebslänge . . . . ℳ	18 636	19 937	+ 7,0	28 107	30 788	+ 9,5	14 120	13 894	— 1,6
	Von der Gesammtausgabe entfallen auf									
17	Allgemeine Verwaltung . . . . %	9,84	9,76	— 0,8	14,00	13,23	— 4,8	—	—	—
18	Bahnverwaltung . . . . „	24,20	23,78	— 1,7	16,80	17,28	+ 2,8	—	—	—
19	Transportverwaltung . . . . „	65,96	66,46	+ 0,8	69,20	69,49	+ 0,4	—	—	—
20a	Ueberschuss auf 1 km Betriebslänge . . . . ℳ	[3]) 14 529	[3]) 15 624	+ 7,5	22 335	23 579	+ 5,6	11 775	12 585	+ 6,9
20b	Bei den preussischen Staatsbahnen . . . . „	[4]) 17 384	[4]) 18 321	—	—	—	—	—	—	—
21a	Ueberschuss in Prozenten des Anlagekapitals %	5,74	6,21	+ 8,2	3,80	3,73	— 1,8	3,74	3,95	+ 5,6
21b	Bei den preussischen Staatsbahnen . . . . „	[4]) 6,76	[4]) 7,15	—	—	—	—	—	—	—

[1]) Ohne Pachtzins. [2]) Ohne Kosten für erhebliche Ergänzungen usw. und ohne Pachtzins, welche die Ausgaben für 1895/96 um 14 800 000 ℳ. und für 1897/98 um 18 200 000 ℳ. erhöhen. [3]) Unter Berücksichtigung sämmtlicher Einnahmen und Ausgaben, also auch der Kosten für erhebliche Ergänzungen usw. und des Pachtzinses. [4]) Die Zahlen beziehen sich auf die Eigenthumslängen der preussischen Staatsbahnen und der für Rechnung des preussischen Staates verwalteten sonstigen Eisenbahnen. Für das Jahr 1897/98 tritt an Stelle des preussischen Staates die preussisch-hessische Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaft.

hielt sich in den engen Grenzen zwischen 54 und 55 %. Im Jahre 1897 betrug dagegen die Länge der mehrgleisigen Strecken nicht weniger als 64,2 % — also fast zwei Drittel — der Längenausdehnung sämmtlicher Bahnen. Zudem ist diese Vermehrung der mehrgleisigen Bahnlinien fast vollständig das Ergebniss des Jahres 1897, da in den mit den Jahren 1895 und 1896 jeweilig abschliessenden dreijährigen Zeiträumen der Zuwachs an solchen Strecken nur 264 km und 317 km betragen, im Jahre 1897 aber ein Längenzuwachs von nicht weniger als 3 743 km = 20,3 % stattgefunden hat. Diese überaus starke Zunahme an Doppel- und mehrgleisigen Strecken ist um so bemerkenswerther, als sie nach einer längeren Periode, während welcher verhältnissmässig wenig nach dieser Richtung hin geschehen war, ohne jeden Uebergang eintrat und sich zu einer Zeit vollzog, in welche der Beginn der allgemeinen Verkehrssteigerung fällt.

Bei Deutschland betrug der Zuwachs:

in den Betriebsjahren	an doppel- und mehrgleisigen Strecken km	an neuen Eisenbahnen km	Verhältniss von Spalte 2 zu 3 in Prozenten
1893 gegen 1891	1 397	1 232	115,3
1894 „ 1892	1 047	1 203	86,9
1895 „ 1893	1 040	1 705	61,0
1896 „ 1894	1 025	2 004	51,1
1897 „ 1895	736	1 858	39,6

Hiernach ist die Zunahme an mehrgleisigen Strecken seit dem Jahre 1893 beständig geringer geworden und hat insbesondere im Verhältniss zur stattgehabten Erweiterung des Eisenbahnnetzes eine ganz wesentliche Verschiebung erfahren. Für Frankreich liegen leider entsprechende Zahlen nicht in gewünschter Vollständigkeit vor; soweit solche vorhanden sind, lassen sie erkennen, dass der Ausbau der mehrgleisigen Strecken nur ganz unbedeutend gewesen ist und am Ende des Jahres 1897 gegen 1895 einen Zuwachs von nur 57 km gebracht hat.

Das Anlagekapital für 1 km Bahnlänge hat sich in Frankreich ermässigt, unwesentlich erhöht bei den deutschen Bahnen, jedoch eine ganz bedeutende Steigerung bei den englischen Bahnen erfahren, woselbst ein Anwachsen um 44 363 ℳ. stattgefunden hat. England ist überhaupt den beiden anderen Vergleichsstaaten hinsichtlich des Anwachsens des aufgewendeten Anlagekapitals weit voraus, wie nachstehende, einen fünfjährigen Zeitraum umfassende Tabelle zeigt.

Das Anlagekapital betrug auf 1 km Bahnlänge bei:

Jahr	Deutschland ℳ	England ℳ	Frankreich ℳ
1893	258 405	584 798	316 561
1894	253 256	585 830	316 386
1895	252 153	587 696	317 078
1896	251 973	601 417	313 577
1897	252 832	632 059	314 638

Hiernach hat das deutsche Anlagekapital, von den Jahren 1895 und 1896 abgesehen, im wesentlichen sich auf derselben Höhe gehalten, während das französische bei Ausschaltung des Jahres 1895 dauernd und nicht unerheblich gefallen und das englische ohne Unterbrechung, wenn auch ungleichmässig, gestiegen ist. Bei England ist die erstaunlich hohe Zunahme in dem Jahre 1897 offenbar eine Folge der umfangreichen Ausgestaltung eingleisiger Bahnlinien zu mehrgleisigen.

Eine Vermehrung der Betriebsmittel (laufende Nr. 7—9) ist bei England und Deutschland, eine Abnahme derselben bei Frankreich zu verzeichnen; England steht auch hier wiederum an der Spitze. Leider enthält die englische und französische Statistik keine Angaben über die Tragfähigkeit der Wagen, welche zur Vertiefung des Vergleiches durchaus nothwendig erscheinen. In Deutschland betrug

	1895/96	1897/98
die Anzahl der Gepäck-, Güter und sonstigen Wagen (mit Ausschluss der Post- und Personenwagen)	330 411	361 506
deren Tragfähigkeit in Tonnen	3 712 328	4 204 911

Danach wuchs innerhalb eines Zeitraumes von drei Jahren die Zahl der Wagen um 9,4 %, die Tragfähigkeit insgesammt um 13,3 %; die durchschnittliche Tragfähigkeit eines Wagens stieg von 11,23 t auf 11,63 t.

Auch hinsichtlich der Leistungen der Betriebsmittel lässt die Verschiedenheit in den statistischen Angaben einen erschöpfenden Vergleich nicht zu. An geleisteten Zugkilometern (laufende Nr. 10 a—10 d) übertrifft England Deutschland ganz bedeutend, indessen bleibt hierbei zu beachten, dass die durchschnittliche Länge der englischen Züge kleiner ist als bei uns; in welchem Umfange, ist mangels jeglicher Angaben allerdings nicht festzustellen. Die Zunahme in den Leistungen ist bei beiden Ländern ziemlich gross, bei Deutschland hinsichtlich des Güterverkehres nicht unwesentlich stärker als bei England. Wenn indessen auf den deutschen Bahnen die Zahl der auf 1 km entfallenden Zugkilometer weniger stark gestiegen ist als auf den englischen Bahnen, so darf der Grund hierfür vorwiegend in dem Bau von Bahnen untergeordneter Bedeutung, also mit geringem Verkehr gesucht werden.

Die französische Statistik weist Angaben über Zugkilometer nicht auf, verzeichnet aber an anderer Stelle in gleicher Weise wie die deutsche Statistik geleistete Wagenachskilometer. An solchen sind in 1897 auf den deutschen Bahnen insgesammt geleistet 16 223,7 Millionen gegen 14 532,2 Millionen in 1895, auf den französischen Bahnen in den gleichen Jahren 11 334,7 Millionen gegen 10 701,5 Millionen; die Zunahme in der Leistung beträgt demnach in Deutschland 11,7 %, in Frankreich nur 5,9 %. Noch schärfer ist der Unterschied, wenn man die auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge geleisteten Wagenachskilometer vergleicht: hier steht einer Zunahme von 7,1 % auf den deutschen eine solche von nur 2,2 % auf den französischen Bahnen gegenüber.

Bei den finanziellen Ergebnissen (laufende Nr. 11—21 b) sind gleichfalls bemerkenswerthe Verschiedenheiten zu verzeichnen. Frankreich zeigt auch hier den beiden anderen Ländern gegenüber in gewissem Sinne einen Rückstand, insofern die Gesammteinnahmen auf 1 km berechnet sich nur unwesentlich gehoben, die Gesammtausgaben entsprechend einer durchgängigen Verminderung des Betriebsmittelbestandes sich vermindert haben. Hingegen sind die Einnahmen und Ausgaben Deutschlands und Englands bedeutend gestiegen. Im Gegensatz zu Deutschland sind in England die Gesammtausgaben überhaupt wie auch auf 1 km Betriebslänge berechnet stärker gestiegen als die Einnahmen. Bei Deutschland ist jedoch unter Zugrundelegung der kilometrischen Ergebnisse die Steigerung der Einnahmen und vor allem die der Ausgaben hinter England zurückgeblieben, während die prozentuale Zunahme der Gesammteinnahmen wesentlich, die der Gesammtausgaben nur um ein Geringes grösser ist als bei England. Die Einnahmequellen haben in den einzelnen Ländern bezüglich der Höhe ihrer Erträgnisse nur ganz geringe Aenderungen erfahren; damit ist auch der im Gegensatz zu Frankreich und England auffallend grosse Unterschied in den Antheilsverhältnissen des Personen- und Gepäckverkehres sowie des Güterverkehres bei Deutschland bestehen geblieben.

Der Ueberschuss des Jahres 1897 beträgt bei Deutschland 12,4 % mehr als im Jahre 1895, bei Frankreich 10,7 %, bei England nur 6,8 %; weniger auffallend wird der Unterschied in den Zahlen, wenn der Berechnung 1 km Betriebslänge zu Grunde gelegt wird (laufende Nr. 20 a). Die Verzinsung des Anlagekapitals ist in gleicher Weise wie in den Vorjahren hoch bei den deutschen Bahnen, wesentlich geringer bei denen der beiden anderen Staaten, welche eine nur unbedeutende Verschiedenheit in der Verzinsung aufweisen. Noch schärfer tritt der Unterschied hervor, wenn man die zum Vergleich herangezogenen Zahlen der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft betrachtet; diese hat eine Verzinsung des Anlagekapitals zu verzeichnen, welche fast doppelt so hoch ist als die Frankreichs und Englands.

So weit der „Glückauf". Da inzwischen die Reichsstatistik der deutschen Eisenbahnen für 1898 erschienen ist (vergl. Nr. 15 d. Ztg.), so verlohnt es wohl, einen Blick darauf zu werfen, ob die Entwickelung der deutschen Eisenbahnen im Jahre 1898 in den Hauptpunkten dasselbe Tempo dem Vorjahre gegenüber eingehalten hat, wie dieses gegenüber 1895/96. Zunächst die Betriebslänge; diese beträgt für 1898 48 280 km, sie ist also gegen das Vorjahr um 2,4 % gestiegen, während die Zunahme in dem zweijährigen Vergleichsabschnitt der Tabelle 4,1 betrug. Die kilometrischen Gesammteinnahmen stiegen um 7,3 %, die kilometrischen Gesammtausgaben aber um fast 15 %, der kilometrische Betriebsüberschuss ist also naturgemäss gegen das Vorjahr gesunken, und zwar um 1,95 %, eine Bewegung, welche wegen der fortgesetzt gestiegenen Ausgaben für Material und Löhne wahrscheinlich in dem eben ablaufenden Betriebsjahre 1899 weitere Fortschritte gemacht haben wird. Ein Vergleich mit den Zahlen Frankreichs und Englands ist uns noch nicht möglich, da die Gesammtergebnisse noch nicht vorliegen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat Januar d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 13 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 4 bei Personenzügen), 17 Entgleisungen in Stationen (davon 5 bei Personenzügen), 3 Zusammenstösse auf freier Bahn (sämmtlich bei Güterzügen), 17 Zusammenstösse in Stationen (davon 5 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 2 Bahnbedienstete und 3 Postbeamte getödtet, 8 Reisende und 23 Bahnbedienstete verletzt.

— Von der preussischen Staatseisenbahnverwaltung sind neuerdings **165 Lokomotiven** in Bestellung gegeben. Davon entfallen auf den Eisenbahndirektionsbezirk Essen (Ruhr) 20, Köln 18, Halle a. S. 17, Breslau 15, Hannover 12, Danzig 11, Bromberg 10, der Rest auf die übrigen Direktionsbezirke. Nur Kattowitz, St. Johann-Saarbrücken und Stettin fallen aus. Des weiteren sind **829 Personenwagen und 320 Gepäckwagen** in Bestellung gegeben. Hiervon entfällt der Hauptheil mit 131 Stück auf Berlin, es folgen Frankfurt a. M. mit 109, Köln mit 95, Essen (Ruhr) mit 88, Hannover mit 82, Elberfeld mit 70, auf Danzig entfallen 9.

— Die mehrfach auf freier Strecke und auf Bahnhöfen vorgekommenen **Verletzungen** von Lokomotivführern, Heizern oder Rangirern **beim Hinauslehnen von Lokomotiven oder Wagen durch Anstossen an feste Gegenstände** haben, wenn gleich sie durch die eigene Unvorsichtigkeit der Verletzten herbeigeführt wurden, da überall das vorgeschriebene Normalprofil des freien Raumes vorhanden war, dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten doch Anlass gegeben, darauf hinzuweisen, dass es zweckmässig ist, Signale, hohe Spannwerke, Pfahl- und Weichenlaternen usw. 2,50 m von der Gleismitte entfernt aufzustellen, soweit dies nicht etwa durch die örtlichen Verhältnisse ausgeschlossen ist. Namentlich wird es sich bei Abschlusssignalen oft durch eine geringe Verschiebung nach vorwärts oder rückwärts ermöglichen lassen, den nach der Vorschrift geringsten Abstand von 2 m angemessen zu vergrössern.

— Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat durch Verfügung vom 5. d. Mts. **neue Vorschriften** für die **Ermittelung der Leistungen der Betriebsmittel** erlassen, welche mit dem 1. April d. J. in Kraft treten. Danach werden die bisher bei einer Anzahl preussischer Eisenbahndirektionen bestehenden Wagenkontrolbüros aufgelöst und es wird die diesen bisher obliegende Hauptarbeit der in Rede stehenden Ermittelungen in die Betriebsbüros der einzelnen Direktionen verlegt. Während bisher die Fahrberichte der Zugführer die Unterlagen für die Ermittelung der Wagenleistungen bildeten, sollen sie fernerhin im wesentlichen ausschliesslich der Ueberwachung

des Zugbetriebes dienen. Dagegen haben die Zugführer fortan Nachweise über die in gemischten Militär-, Güter- und Arbeitszügen gefahrenen Achskilometer zu führen, welche in Verbindung mit den Fahr- und Zugbildungsplänen, den Nachweisen der Stationen über gefahrene Bedarfs- und Sonderzüge, den Nachweisen der Uebergangsstationen über die in den Bezirk der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft eingetretenen fremden und der auf fremde Bahnen übergegangenen eigenen und fremden Personen-, Gepäck- und Eilgutkurswagen die Hauptunterlagen zu den Abrechnungsarbeiten im Betriebsbüro bilden. Aus diesen Unterlagen werden die Achskilometer aller Wagen auf eigener Bahn getrennt nach Zuggattungen ermittelt. Die in den regelmässig verkehrenden Schnell- und Personenzügen gefahrenen Achskilometer werden in der Weise ausgerechnet, dass für jeden Zug die Achsenzahl nach dem Zugbildungsplan festgestellt und mit der Anzahl der Fahrtage, sowie der vom Zuge zurückgelegten Kilometer vervielfältigt wird. Die Achskilometer in den nicht regelmässig verkehrenden Schnell- und Personenzügen sind aus den Nachweisen der Stationen über gefahrene Bedarfs- und Sonderzüge zu entnehmen. Ausserdem hat das Betriebsbüro die geleistete Achskilometerzahl nach Wagengattungen zu ermitteln. Unter diesen erscheinen zum ersten Mal auch die Motorwagen, über welche übrigens die Maschineninspektionen Uebersichten aufzustellen haben.

Die nach diesen Anordnungen aufgestellten Nachweise der einzelnen Betriebsbüros gehen an das (bekanntlich in Magdeburg seinen Sitz habende) Centralwagenabrechnungsbüro, welches die Leistungen für den ganzen Bezirk der preussisch hessischen Betriebsgemeinschaft zusammenstellt und darauf die Achskilometer der eigenen Güterwagen auf eigener Bahn für diesen Bezirk im ganzen ermittelt. Auf Grund dieser Zusammenstellung hat die Eisenbahndirektion Magdeburg die Nachweise für den Etat, für die Statistik und für die Uebersichten nach der Wirthschaftsordnung aufzustellen und vorzulegen.

Die Leistungen der Lokomotiven, einschliesslich der Motorwagen, sind aus den neu eingeführten Leistungsbüchern zu ermitteln, welche über die Betriebsfahrten von den Lokomotivführern, über die Probefahrten von den Werkstätten zu führen sind. Die Maschineninspektionen stellen die Leistungen in einer Uebersicht zusammen, die dem Betriebsbüro einzureichen ist, das daraus eine Gesammtübersicht der Lokomotivleistungen des Direktionsbezirkes monatlich aufstellt.

In Bezug auf die Wagenleistungen macht der Minister noch besonders darauf aufmerksam, dass diese nicht gesondert für jeden Direktionsbezirk, sondern ohne Rücksicht auf dessen Grenzen nach dem Zugturnus usw. zu berechnen sind, auch findet keine Unterscheidung nach den Eigenthumsverhältnissen der Wagen mehr statt. Der bisherige Sondernachweis der Leistungen der Güterwagen der Reichsbahnen (welche zum preussischen Staatsbahnwagenverband gehören) fällt künftig fort. Die ebenfalls zu diesem Verband gehörenden Güterwagen der oldenburgischen Staatsbahnen sind auf der Rückseite der Zugführernachweise aufzuführen. Die Abrechnung mit den oldenburgischen Staatsbahnen ist künftig vom Centralwagenabrechnungsbüro für den ganzen Staatsbahnbereich vorzunehmen.

Offenbar werden durch diese neuen Bestimmungen wesentliche Vereinfachungen und damit Ersparungen namentlich an Schreibarbeit herbeigeführt. Von der ängstlichen und schwerfälligen Berechnung der Einzelleistungen wird immer mehr Abstand genommen und nur daran festgehalten, zuverlässige Grundlagen für die Abrechnung und Statistik zu erhalten.

— Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat den nachgeordneten Eisenbahndirektionen die Ueberwachung der Vorschriften, betreffend die **Reinhaltung und Desinfektion der Bedürfnissanstalten in den Bahnhöfen und Zügen** usw., erneut in Erinnerung gebracht. Die Beschädigung, Verunreinigung und das Beschreiben der Wände in den Bedürfnissanstalten soll durch einen darin anzubringenden Anschlag ausdrücklich verboten und unter Hinweis auf die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands oder die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands unter Strafe gestellt werden.

— Mit Rücksicht auf etwa eintretenden **Mangel an Schienen- und Langholzwagen** hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten auf Antrag der Eisenbahndirektion in Essen a. Ruhr genehmigt, dass im Bereiche der preussischen Staatsbahnen und, soweit ein Bedürfniss vorliegt, auch im Verkehr mit anderen Bahnen, welche sich dieser Maassnahme anschliessen, in der Zeit bis zum 15. September d. J. zur Beförderung von Gegenständen von mehr als 10,5 m Länge in Ermangelung von SS- oder HH-Wagen andere für den Zweck geeignete lange offene Wagen mit einem, nöthigenfalls auch **zwei Schutzwagen ohne Erhebung der tarifmässigen Schutzwagengebühr verwendet werden.**

— Die Eisenbahndirektion Berlin hat den Oberpostdirektionen in Berlin und Potsdam die **Aufstellung von Fernsprechautomaten in den Wartesälen** sowie die Anbringung von Schildern mit entsprechenden Aufschriften an den Eingängen zu den Bahnhöfen und Bahnhofswirthschaften gestattet. Zunächst ist die Aufstellung in den Wartesälen der Stationen Alexanderplatz, Friedrichstrasse, Zoologischer Garten, Schlesischer, Görlitzer, Anhalter Bahnhof, Oranienburg, Grünau, Spandau und Steglitz in Aussicht genommen.

— Ein neues wichtiges Verkehrsmittel für **Detmold und Umgegend**, eine **elektrische Bahn**, ist am 1. d. Mts. dem Verkehr übergeben worden. Die Bahn geht vom Bahnhof Detmold durch die Stadt nach den Dörfern Berlebeck (7 km) und Hiddessen (3,5 km). Beide Orte, besonders ersterer, werden im Sommer von Fremden stark besucht. Allen Freunden des Teutoburger Waldes wird durch die Bahn der Besuch wesentlich erleichtert, und der Verkehr dürfte sich noch bedeutend heben. Erbauer der Bahn ist Ingeniör Wessel aus Herford.

Die Bahn soll von Berlebeck nach den Externsteinen fortgesetzt werden, von Hiddessen soll eine Drahtseilbahn nach dem Hermannsdenkmal führen. Den Betrieb wird die kürzlich gebildete Lippesche Elektrizitäts-Aktien-Gesellschaft führen, welche auch die Weiterbauten übernehmen wird.

— Wie der „Deutschen Strassen- und Kleinbahnzeitung“ aus Westfalen geschrieben wird, ist die kürzlich der Stadt Dortmund konzessionirte **Vollbahn vom Dortmunder Hafen nach Hörde und Aplerbeck**, mit Anschluss an die industriellen Werke in diesen und den von der Bahn berührten Orten Eving und Derne, für die betheiligten Werke und namentlich auch für den Hörder-Verein von grossem Interesse, weil er dadurch eine direkte Verbindung mit dem Dortmund-Emskanal erhält. An der Ausführung der in Rede stehenden Bahn ist nicht zu zweifeln. Zunächst ist daran die Stadt Dortmund stark betheiligt, indem ihr durch die Bahn ein Mittel an die Hand gegeben ist, den Hafen, für den sie im ganzen 4 175 000 ℳ ausgeworfen hat, rentabel zu machen. Wie in der Stadtverordnetensitzung vom 5. Februar mitgetheilt wurde, erfordert die Hafenanlage z. Zt. noch einen Zinsenzuschuss von etwa 100 000 ℳ. Ausserdem hat auch der Staat ein Interesse daran, dass sein Zuschuss zu den Kosten des Hafenbaues sich angemessen verzinst. Für das abgelaufene Jahr wurde für den Staatszuschuss nur eine Verzinsung von etwas über 1 % erreicht. Inzwischen ist ein weiteres Eisenbahnprojekt, für welches sich die Stadt Münster und die industriellen Kreise von Bochum und Herne sehr lebhaft interessiren, in Vorbereitung. Es handelt sich um eine Bahn von Münster über Lüdinghausen, Olfen, Datteln, Henrichenburg und Herne nach Bochum. Diese Bahn soll im allgemeinen den Dortmund-Emskanal verfolgen und als Kanalanschlussbahn dienen und würde das Verkehrsgebiet der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn bei Lüdinghausen und Olfen berühren. In dem Ausschuss, der ein dem Minister zu unterbreitendes Memorandum ausarbeitet, sind die Handelskammern von Bochum und Münster vertreten. Vorsitzender des Ausschusses ist Bürgermeister Farwick zu Münster.

— Von dem Kreistage des Kreises Pleschen wurde, wie die „Deutsche Strassen- und Kleinbahnzeitung“ erfährt, der Bau einer Bahn **Krotoschin - Pleschen** unter folgenden Bedingungen beschlossen: Die Bahn ist von Krotoschin bis Pleschen Staatsbahnhof schmalspurig, von dort bis Pleschen Stadt vollspurig. Der Eisenbahnbauunternehmer Renner - Braunschweig erhält für den Bau einschliesslich der Betriebsmittel 864 500 ℳ. In den vom Kreise Krotoschin mit demselben bereits abgeschlossenen Vertrag tritt auch der Kreis Pleschen ein. Der Bahnhof in Pleschen soll südlich von der Stadt angelegt werden, die Stadt Pleschen erhält zur Beschaffung guter Zuführungen zum Bahnhofe 20 000 ℳ. Ferner bewilligte der Kreistag 1 500 ℳ für die Vorarbeiten der Bahn Pleschen Stadt-Boguslaw (russische Grenze).

— Am 14. Juni d. J. werden es **25 Jahre**, seitdem die ehemalige **Berlin-Dresdener Bahn** ihren Betrieb eröffnete. Aeltere Berliner erinnern sich wohl noch des schuppenartigen „Empfangsgebäudes“ hinter der heutigen Trebbiner und Luckenwalder Strasse. Seit 1879 wurde die Berlin-Dresdener Bahn vom Staate verwaltet und acht Jahre später vollständig verstaatlicht. Das 25 jährige Jubiläum dieser Bahn soll in den Tagen vom 14. bis 16. Juni in Dresden mit Empfangskommers und Festbankett im Krystallpalast, Konzert und Ballabend, Dampferfahrt nach Wehlen usw. gefeiert werden. Dem Ehrenausschusse gehören an: der Geheime Oberbaurath Haassengier, früher in Berlin, jetzt in Posen, der Eisenbahndirektor Lutterbeck-Minden i. W., Baurath Klehmet-Berlin, Baurath Becker-Bremen und Verkehrsinspektor Bahmann-Erfurt.

— Am 24. Februar d. J. tagte in Stuttgart der **Beirath der württembergischen Verkehrsanstalten.** Den einzigen Gegenstand der Tagesordnung bildete der Entwurf des **Eisenbahnfahrplanes** für den Sommerdienst 1900. Den von der Generaldirektion bei dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten gestellten zahlreichen Anträgen, die in der Hauptsache früher schon hier mitgetheilt worden sind, wurde fast ausnahmslos zugestimmt. Nach Erschöpfung der Tagesordnung wurde der Eisenbahnverwaltung von mehreren Seiten gedankt für die wesentlichen Verbesserungen, welche der Sommerfahrplan, besonders für den internationalen Verkehr, bringe. Einem Mitglied gegenüber, welches die damalige Einbeziehung der Stadt Heilbronn in die internationalen Verbindungen als nicht genügend bezeichnete, wurde von der Vertretung der Eisenbahnverwaltung erwidert, dass die darauf gerichteten Bestrebungen der Stadt Heilbronn voll gewürdigt werden, dass aber die namentlich bemängelte fehlende Schnellzugverbindung Mannheim-Heilbronn über Jagstfeld im Anschluss an den D-Zug 110 Köln-Mannheim sich erst nach Beseitigung von zur Zeit noch bestehenden betriebstechnischen Hindernissen auf der badischen Strecke Heidelberg-Neckarelz werde ermöglichen lassen.

— Zur **Wagenbeleuchtung auf den württembergischen Staatsbahnen** gelangt seit Anfang dieses Monats anstatt des bisherigen Oelgases ein Gemisch aus 3 Theilen Oelgas und 1 Theil Acetylen, sogenanntes Mischgas, zur Verwendung, das in dem auf dem Bahnhof Cannstatt neu erstellten Werk erzeugt wird.

— **Verwendung von Motorwagen bei den württembergischen Staatsbahnen.** Vom 1. Mai d. J. an werden nach einer Bekanntgabe im „Württ. Staatsanzeiger" zur Ausführung der daselbst bezeichneten Lokalzüge im Dienst sein: 2 Benzin-Motorwagen, 2 Dampfwagen, 1 Akkumulatorenwagen, ferner 6 zweiachsige kleine Tenderlokomotiven.

Die Benzin-Motorwagen sollen verwendet werden auf den Strecken Riedlingen-Herbertingen-Sigmaringen, Herbertingen-Saulgau-Altshausen; ein Dampfwagen und eine kleine Tenderlokomotive auf den Strecken Tübingen-Metzingen, Reutlingen-Pfullingen, Tübingen-Rottenburg, Tübingen-Mössingen; ein Dampfwagen und eine kleine Tenderlokomotive auf den Strecken Ulm-Ehingen, Ulm-Erbach und Ulm-Langenau; der Akkumulatorenwagen und eine kleine Tenderlokomotive auf der Strecke Friedrichshafen-Ravensburg; eine der kleinen Tenderlokomotiven im Lokaldienst der Güterbahn Kornwestheim-Untertürkheim und Ludwigsburg-Stuttgart.

— Die Zweite badische **Kammer** genehmigte einstimmig den Bau der **Murgthalbahn** (Weissenbach bis zur württembergischen Landesgrenze) und sprach den Wunsch aus, die Regierung möge die Erbauung der Bahn bald in Angriff nehmen und die nöthigen Mittel schon in das nächste Budget einstellen. Der Gesammtbauaufwand ist auf 4 500 000 ℳ veranschlagt. Die Endstation Hornbach unterhalb der Landesgrenze beim sogen. Kirschbaumwasen ist so gewählt, dass eine Fortsetzung der Bahn auf dem rechten Ufer der Murg bis Schönmünzach und darüber hinaus ohne Schwierigkeit ausgeführt werden kann. Mehrere Redner gaben der Hoffnung Ausdruck, dass der Anschluss nach Württemberg sich bald vollziehen werde.

— **Die Zahl der Städte oder Bezirke mit elektrischen Bahnen im deutschen Reiche** betrug bis Ende der Jahre: 1891 3, 1892 5, 1893 11, 1894 21, 1895 33, 1896 46, 1897 62, 1898 77. Am 1. September 1899 hatte sich die Zahl auf 89 erhöht und hat am Ende vorigen Jahres bereits 93 erreicht, da von den Ende September 1899 in Bau begriffenen 34 Bahnen bis Anfang dieses Jahres vier eröffnet worden sind. Am 1. September 1899 betrug die gesammte im Betrieb befindliche Streckenlänge der „Elektr. Ztschr." zufolge 2 048,59 km, wofür eine Gleislänge von 2 812,55 km vorhanden war und 4 504 Triebwagen mit 3 138 Anhängewagen zur Verfügung standen. Zu Anfang dieses Jahres waren 2 236 km Strecke im Betrieb und etwa 887 km im Bau.

— **Kommerzienrath Gottlieb Daimler †.** In Cannstatt verschied am 6. d. Mts. der Vorsitzende des Aufsichtsraths und Begründer der Daimler Motoren-Gesellschaft Kommerzienrath Gottlieb Daimler im Alter von 66 Jahren. Daimler gehörte zu den Männern, die sich aus kleinen Verhältnissen heraus durch eigene Kraft und rastlose Energie eine geachtete Stellung errungen haben. Er hat einem von ihm ins Leben gerufenen Industriezweig Weltruf verschafft. Daimler zeigte schon in früher Jugend das lebhafteste Interesse und grosses Geschick für Mechanik, das Fach, das er sich zum Lebensberuf erwählte. Vor und nach mehrjährigem Besuch der technischen Hochschule in Stuttgart war er in der Maschinenfabrik Grafenstaden im Elsass beschäftigt, hierauf setzte er seine Thätigkeit und Ausbildung in England fort. Nach der Heimath zurückgekehrt, nahm er, nach dem Nachruf des „Schwäb. Merkur", Stellung in Geislingen, Reutlingen und sodann in der Karlsruher Maschinenbaugesellschaft als Werkstättevorstand. Im Jahre 1872 wurde er zur Einrichtung und technischen Leitung der damals neu gegründeten Gasmotorenfabrik Deutz bei Köln berufen, in eine Stellung, die er annähernd 10 Jahre bekleidete. Unter seiner Leitung als technischer Direktor entwickelte sich diese Fabrik aus einer kleinen Werkstätte zu einer Fabrik von Weltruf. Unter ihm entstand in Deutz der erste Gasmotor mit 100 PS. Im Jahre 1882 legte Daimler die Direktion nieder und siedelte nach Cannstatt über. Sein ganzes Interesse wandte er nun der Frage der Herstellung eines Automobilfahrzeuges zu. Die Lösung dieser Aufgabe hing von der Schaffung eines Motors ab, der es vermöge geringen Eigengewichts, einfacher Bauart, grosser Kraft und kleinen Betriebskosten ermöglichte, Fahrzeuge für automobilen Betrieb auf Land- und Wasserstrassen auszurüsten und so die bisherigen Betriebsmittel und Zugkräfte zu vermehren und zu ersetzen. Die Fahrzeuge mussten die Kraftquelle in sich selbst tragen, unabhängig von jeder Kraftstation, um deren Verwendung auf beliebigen Strecken und auch auf grosse Entfernungen zu ermöglichen. Gestützt auf reiche Erfahrungen im Gasmotorenbau und als Bahnbrecher für zweckmässige Bauart des Petroleummotors gelang es Daimler nach längeren Versuchen, durch Erfindung eines neuen Motors, die Frage der Selbstfahrer zweckentsprechend zu lösen. Mit dem Daimlermotor, unter welchem Namen der neue Motor weithin Berühmtheit erlangt hat, wurde die am besten entsprechende Triebkraft für Fahrzeuge geschaffen und zugleich ein weittragender Fortschritt im Gas- und Petroleummotorbau erreicht. Nach der Erfindung seines Motors und der ebenfalls unter Patentschutz gestellten Antriebsmechanismen begann Daimler mit dem Bau von Fahrzeugen, die er in jahrelangem Bemühen zu vervollkommnen suchte. In den Strassen Cannstatts und Stuttgarts und in der Umgebung dieser Städte wurden die Probefahrten mit den neuen Fahrzeugen unternommen, auf dem Neckar bei Cannstatt die ersten Versuche mit den Motorbooten gemacht. Aus der von Daimler in Cannstatt begründeten Fabrik ging eine Erfindung nach der anderen hervor: mit Motoren betriebene Fahrräder, Droschken, Boote, Strassenbahnwagen, Eisenbahnwagen. Im Jahre 1888 wurde der Versuch gemacht, mit Hilfe des Motors ein lenkbares Luftschiff zu schaffen. Neben den Motordroschken fanden besonders die Daimler'schen Motorboote weite Verbreitung. Auf vielen Ausstellungen und bei öffentlichen Wettfahrten haben die Daimlermotorfahrzeuge erste Preise erhalten. Auch für militärische Zwecke hat der Motor Verwendung gefunden. Der Geschäftsbetrieb und das Eigenthum der Erfindungen ist auf die 1891 gegründete Daimler-Motoren-(Aktien-)Gesellschaft übergegangen. Daimler ist als der Erfinder des Selbstfahrers zu betrachten, seine erfolgreiche rastlose Arbeit hat eine neue aussichtsvolle Industrie ins Leben gerufen, sein Name wird in der Geschichte der Selbstfahrzeuge stets an erster Stelle genannt werden. Für das Wohlergehen seiner Mitarbeiter war Daimler stets treu besorgt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Vorbereitungen für die regelmässige Wiederaufnahme des Kohlenverkehres.** Aus industriellen Kreisen sind dem Eisenbahnministerium in der letzten Zeit mehrfache Eingaben zugekommen, in welchen unter Hinweis auf die mit der regelmässigen Wiederaufnahme der Kohlenförderung zu gewärtigende Steigerung des Kohlenverkehres um die Einleitung der erforderlichen Vorkehrungen zum Zwecke einer hinreichenden Wagenbeistellung ersucht wird. Darauf hat das Eisenbahnministerium den Interessenten eröffnet, dass die Staatsbahndirektionen, wie auch die Privatbahnen bereits angewiesen worden sind, alle Maassnahmen vorzubereiten, welche die pünktliche Beistellung der Wagen und die rasche Kohlenabfuhr zu gewährleisten vermögen. Auch seien wegen Vermehrung des Kohlenwagenparkes im Wege einer beschleunigten Nachschaffung und für den Bedarfsfall durch Miethung von Leihwagen die nothwendigen Einleitungen bereits getroffen worden. Bei diesem Anlass hat aber das Eisenbahnministerium neuerlich darauf hingewiesen, dass seitens der Bahnverwaltungen unbedingt auch auf die Mitwirkung der Interessenten gerechnet werden müsse.

— **Zur Einführung einer selbstthätigen Wagenkuppelung.** Wie bekannt, bildet im Eisenbahndienste das Kuppeln der Wagen eine Gefahrenquelle ersten Ranges für das hierbei beschäftigte Personal. So sind — wie aus einer amtlichen Statistik hervorgeht — im zweiten Halbjahr 1899 beim Kuppeln der Eisenbahnfahrzeuge auf sämmtlichen österreichischen Bahnlinien 6 Bedienstete getödtet, 25 erheblich und 9 unerheblich

verletzt worden. Die vollständige Beseitigung dieses erheblichen Gefahrmoments kann indess nur erhofft werden, wenn es gelänge, von dem heute in Anwendung stehenden System der Handkuppelung zur selbstthätigen Kuppelung überzugehen. Es verfolgen daher die Eisenbahnfachkreise diese Frage mit dem grössten Interesse, und hat auch der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen einen besonderen Ausschuss zur Prüfung dieser Frage eingesetzt. Was die österreichischen Staatsbahnen betrifft, so wurde vor einiger Zeit eine Anzahl von Wagen, welche mit selbstthätiger Centralkuppelung nach amerikanischem System eingerichtet sind, probeweise in Verkehr gesetzt. Auch sollen demnächst auf den Staatsbahnlinien Versuche mit einer zweiten neuartigen selbstthätigen Kuppelung vorgenommen werden. Ein abschliessendes Urtheil über die Zweckmässigkeit dieser Systeme ist natürlich erst nach längerer Probezeit möglich.

— **Nachtragskredit zum Investitionsvoranschlag.** Zu Wiederherstellungen anlässlich der durch das vorjährige Hochwasser an den österreichischen Staatsbahnen hervorgerufenen Schäden, sowie zur nothwendigen Sicherstellung der Bahnanlagen gegen Wiederholung derselben hatte die Regierung in der im letzten Herbste eingebrachten Nothstandsvorlage einen Kredit von 3 000 000 fl. in Anspruch genommen. Im Laufe der parlamentarischen Berathung wurde jedoch der angesprochene Kredit im Einvernehmen mit der Regierung um den Betrag von 850 000 fl. herabgesetzt, um diesen für andere Nothstandszwecke verfügbar zu machen. Aus diesem Grunde und weil die in Aussicht genommenen Herstellungen, welche die dauernde Sicherstellung der Bahnanlagen gegen Hochwassergefahr bezwecken, doch mehr den Charakter von Investitionen besitzen, hat die Regierung nunmehr einen Nachtragskredit von 1 700 000 Kr. zum Investitionsvoranschlage im Wege einer im Abgeordnetenhause eingebrachten Gesetzvorlage angesprochen. Gleichzeitig wurde eine Gesetzvorlage wegen der dadurch bedingten Abänderung des Finanzgesetzentwurfes für das laufende Jahr, betreffend die Gesammtsumme des Investitionserfordernisses und den Betrag der zur Deckung desselben aufzunehmenden Rentenschuld eingebracht.

— **Die Investitionsanleihe der Südbahn.** Seitens der Südbahnverwaltung wird, wie das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt" meldet, der Plan einer Umwandlung der neuen, auf Grund des Uebereinkommens vom 9. Mai 1898 von der Regierung genehmigten 3,5 % Investitionsanleihe im Nennbetrage von 80 000 000 ℳ. in eine 4 % ernstlich erwogen. Eine baldige Entscheidung ist nach Abschluss der Erhebungen zu erwarten. Als die Verwaltung der Südbahn im Jahre 1898 an die Feststellung ihres Finanzplanes schritt, durch welchen eine durchgreifende Vorsorge für die Bedeckung des durch die Ausführung eines planmässigen, eine längere Reihe von Jahren umfassenden Investitionsprogrammes getroffen werden sollte, waren die Zinsfussverhältnisse derart, dass 3,5 % Prioritäten als die geeignetste Form der Finanzirung dieses Anlehens erschienen. Inzwischen hat sich jene Wandlung vollzogen, angesichts deren eine Ausgabe 3,5 % Eisenbahnprioritäten sich als kaum durchführbar darstellt. Die Gründe, welche die Verwaltung der Südbahn bewogen haben mögen, der Umwandlung ihrer 3,5 % Investitionsanleihe in eine 4 % näher zu treten, liegen auf der Hand. Die Verwaltung hat bisher die Mittel für die dringenden Investitionen der Gesellschaft im Wege der Aufnahme schwebender Schulden beschaffen müssen, und diese dürften bisher wohl schon den Betrag von 20 000 000 fl. erreicht haben. Der Erlös aus jenem Theile der 4 % Investitionsanleihe, dessen Begebung von der Regierung genehmigt worden ist und der rund 42 000 000 ℳ. beträgt, wird zweifellos in erster Linie zur Rückzahlung der schwebenden Schuld und mit dem Reste zur Bestreitung der Investitionen dieses Jahres verwendet werden. Es erscheint nicht ausgeschlossen, dass die Begebung dieses Theilbetrages der 4 % Investitionsanleihe noch im Laufe des ersten Halbjahres 1900 erfolgt. Die Umwandlung ist eine einfache, da das 3,5 % Anlehen noch vollständig im Besitze der Gesellschaft sich befindet.

— Dieser Tage fand in Wien eine Probeaufstellung jener Gegenstände statt, welche bestimmt sind, in die anlässlich der Pariser Weltausstellung zu veranstaltende **„retrospektische" Ausstellung der österreichischen Eisenbahnen** aufgenommen zu werden. Viele der zu diesem Zwecke gesammelten Gegenstände dürften zweifellos für Fachkreise grosses Interesse bieten. Es seien aus der Fülle der Ausstellungsgegenstände erwähnt: ein grosses Modell des Wiener Nordbahnhofes nach dem Stande vom Jahre 1900 und nach jenem im Zeitpunkte der Eröffnung der ersten Theilstrecke der Nordbahn, ein Modell der Semmeringbahn, ein solches der Lokomotive nach System Engerth, die Fischer'sche Zugvorrichtung, die Brand'sche Bohrmaschine, Modelle von Personen- und Güterwagen usw. Die Beförderung der Ausstellungsgegenstände nach Paris wird bereits demnächst erfolgen.

— **Bohrmaschinen für Tunnelbauten.** Im Zuge der neuen Linien, welche nach dem grossen Bauprogramm der Regierung zum Zwecke der Herstellung einer zweiten Verbindung mit Triest gebaut werden sollen (Tauernbahn, Karawanken- und Wocheinerbahn, ferner Görz-Triest), liegt eine Reihe grösserer Kunstbauten, so unter anderem der grosse Tauerntunnel (8 470 m), der Karawankentunnel (7 943 m), der Bärenthaltunnel (9 870 m) und der Wocheinertunnel (6 365 m). Was die Bohreinrichtungen anbelangt, welche beim Bau der neuen Tunnel in Anwendung kommen sollen, so wird in dem von der Regierung verfassten technisch-kommerziellen Bericht über die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest darauf hingewiesen, dass beim Bau des Arlbergtunnels die Auffahrung des Richtstollens auf der Ostseite mittelst Stossbohrmaschinen erfolgte, welche durch Luft betrieben wurden, die auf 6 Atmosphären komprimirt war. Auf der Westseite standen Drehbohrmaschinen in Verwendung, deren Betrieb durch Wasser unter einem Druck von 100 bis 120 Atmosphären erfolgte. Dieser Wettkampf zwischen zwei grundsätzlich verschiedenen Bohrsystemen sei insofern unentschieden geblieben, als mit beiden Systemen Erfolge erzielt wurden, welche alle früheren Ergebnisse maschineller Bohrung weit überschritten. Der Fortschritt im Richtstollen der Ostseite und jener der Westseite des Arlbergtunnels sei im letzten Baujahre, welcher Zeitabschnitt mit Rücksicht auf die Beschaffenheit und Festigkeit des Gesteines allein zu einem Vergleiche für die Ergebnisse beider Bohrsysteme geeignet erscheine, ein vollständig gleicher gewesen, ohne dass besondere Vor- oder Nachtheile des einen oder anderen Systems zu Tage getreten wären. Immerhin weise aber die seit dieser Zeit stattgehabte weitere Vervollkommnung der Drehbohrmaschine durch deren Erfinder Brandt darauf hin, dass diesem System bei beschleunigten Arbeiten der Vorzug vor den Stossbohrmaschinen zu geben sei, insbesondere dann, wenn die zur Verfügung stehenden Wasserkräfte hauptsächlich für Lüftungs- und andere Zwecke benöthigt werden sollten, da der Kraftbedarf für die Drahtbohrmaschine ein wesentlich geringerer sei, als bei den Stossbohrmaschinen.

Die Fortschritte in der Anwendung des elektrischen Starkstromes haben in jüngster Zeit auch eine elektrisch betriebene Bohrmaschine gezeitigt, für welche übrigens bereits bei Beginn des Arlbergbaues Studien der bekannten Firma Siemens & Halske vorlagen. Es erscheint bei der raschen Entwickelung der angewandten Elektrizität durchaus nicht ausgeschlossen, dass bis zur Inangriffnahme des Baues der neuen Tunnel ausser den vorerwähnten mittelst Luft und Wasser betriebenen Bohrmaschinen auch die Anwendung elektrischer Maschinen in ernstliche Erwägung zu ziehen sein wird.

— **Die Veröffentlichung der endgültigen Einnahmen der Privatbahnen.** Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat bekanntlich beschlossen, die Ergebnisse der endgültigen Abrechnungen der letzten Monate des Jahres unmittelbar nach ihrer Feststellung und nicht erst bei Vorlage des jeweiligen Rechnungsabschlusses zu veröffentlichen. Die Staatseisenbahngesellschaft, Nordwestbahn und Südbahn folgten diesem Beispiele, während sich die anderen Eisenbahngesellschaften dieser Neuerung bisher nicht angeschlossen haben. Diese sind nun vom Eisenbahnministerium aufgefordert worden, die Ergebnisse der Regulirungen der Betriebseinnahmen gleichfalls fortlaufend zu veröffentlichen.

— Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn bewirbt sich um die Konzession für eine **Lokalbahn von Lundenburg zur ungarischen Landesgrenze bei Broczko.** Da inzwischen über alle hierbei in Betracht kommenden Fragen eine Verständigung erzielt wurde, sind die Konzessionsverhandlungen als abgeschlossen zu betrachten und steht, wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt" meldet, die Ertheilung der Konzession in nächster Zeit bevor. Die Länge der Lokalbahn Lundenburg-Broczko beträgt 9,5 km, die Herstellungskosten sind mit 580 000 fl. festgesetzt.

— Die Verhandlungen wegen konzessionsmässiger Sicherstellung der galizischen **Lokalbahn Przeworsk-Bachorz-Dynów** dürften, wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt" meldet, bald zum Abschlusse gelangen. Diese Lokalbahn war bekanntlich bisher vollspurig geplant, da aber aus allen Erwägungen sich schliesslich die Schmalspur als die geeignetste Grundlage der Sicherstellung ergab, darf nunmehr die Schmalspur für diese Lokalbahn als endgültig festgesetzt betrachtet werden und ist auch bei der kürzlich im Eisenbahnministerium abgehaltenen Besprechung mit den Interessenten von dieser Voraussetzung ausgegangen worden. Die Kosten der Bahn sind mit 1 700 000 bis 1 800 000 fl. veranschlagt. Für die vollspurige Lokalbahn

war ein Staatsbeitrag von 700 000 fl. in Aussicht genommen worden. Für die schmalspurig herzustellende Bahn dürfte sich der Staatsbeitrag auf etwas über 400 000 fl. belaufen.

— **Trienter Lokalbahnen.** Einer Abordnung, welche in Angelegenheit des Projektes einer elektrischen Bahn von Trient über Lawis und St. Michele nach Malé bei dem Eisenbahnminister vorsprach, hat derselbe die Förderung des Projektes zugesagt. Als eine wichtige Vorfrage, welche genau klarzustellen sein wird, erscheint die Art der Einrichtung des elektrischen Betriebes und die Frage nach der Anlage und den Kosten des elektrischen Kraftwerkes, welches von der Stadtgemeinde Trient in Lawis errichtet werden soll. Der Finanzirungsplan, welcher von der Stadtgemeinde Trient seinerzeit vorgelegt wurde und welcher die Garantie des Vorzugskapitals durch den Staat vorsieht, ist mit gewissen Vorbehalten genehmigt worden. Die endgültige Genehmigung hängt von der Klarstellung der erwähnten Vorfrage ab.

— **Stationsanzeiger in den Wagen der Wiener Stadtbahn.** Im Gemeinderathe der Stadt Wien wurde vor kurzem der Antrag gestellt, es solle die Betriebsdirektion der Stadtbahn ersucht werden, „Stationsanzeiger“ in den Wagen der Stadtbahn anbringen zu lassen. Begründet wurde dieser Antrag damit, dass es sowohl für fremde als für einheimische Reisende sehr schwierig sei, sich zu unterrichten, in welcher Station sie sich befinden, zumal ein Ausrufen der Stationsnamen auf der Stadtbahn nicht erfolgt und die Anschriften der Stationsnamen nicht von allen Wagen eines Zuges sichtbar sind. Diese Schwierigkeit besteht namentlich im Winter, wenn die Wagenfenster angelaufen und undurchsichtig sind. Bei der Nothwendigkeit, nur kurzen Aufenthalt in den Stationen zu nehmen, komme es daher häufig vor, dass die Reisenden über die Zielstation hinausfahren.

— In der letzten Plenarsitzung der Wiener Handels- und Gewerbekammer kam ein Sektionsbericht, betreffend die **Avisirung von Uebergebühren und Richtigstellung irriger Frachtberechnungen durch die Eisenbahnen zur Verhandlung.** Da ein an die geschäftsführende Direktion der Eisenbahndirektorenkonferenz von der Kammer gerichtetes Ansuchen erfolglos geblieben, beantragt die Sektion, die Kammer möge sich an das Eisenbahnministerium mit dem Ersuchen wenden, dasselbe wolle als Aufsichtsbehörde den Eisenbahnverwaltungen einschärfen, dass sie ihrem Exekutivpersonal diesbezügliche Weisungen neuerdings geben. Ausserdem möge das Ministerium anordnen, dass die unbehoben gebliebenen Beträge halbmonatlich im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“, sowie in der „Wiener Zeitung“ zur Veröffentlichung kommen. Ferner möge in Erwägung gezogen werden, in wie weit die Eisenbahnen überhaupt berechtigt seien, zu viel erhobene Gebühren, welche nicht behoben werden, für sich zu behalten. Wenn aber erkannt werden sollte, dass die Einziehung dieser Beträge unrechtmässig stattfinde, so wäre die Abführung dieser Beträge an öffentliche Fonds oder ihre Verwendung für wohlthätige Zwecke in Erwägung zu ziehen. Die Sektionsanträge wurden angenommen.

— **Rechtzeitige Veröffentlichung von Tarifbegünstigungen.** Die ungarische Landes-Kaufmanns- und Industriehalle hat sich wegen der Verspätung in der Veröffentlichung der Jahresbegünstigungen der ungarischen Staatsbahnen an den Handelsminister gewendet. Der Minister hat hierüber der genannten Vereinigung mitgetheilt, es werde Sorge getragen werden, dass die erwähnten Tarifbegünstigungen künftig einige Wochen vor Jahresschluss veröffentlicht werden.

— **Beendigung der Verkehrsstörung im Pressburger Tunnel.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen veröffentlicht, dass am 8. d. Mts. die infolge der Beschädigung des Pressburger Tunnels seit Januar d. J. bestandene Verkehrsstörung auf der Eisenbahnlinie Budapest-Marchegg behoben und der Gesammtverkehr wieder eröffnet worden sei.

Vereinsausland.

— **Denkschrift über die Einlage in den Erneuerungsfonds der Gotthardbahn.** Im Streit der schweizerischen Eisenbahngesellschaften mit dem Bund wegen der Leistungen beim Rückkauf ist jetzt die von der Direktion der Gotthardbahn über die Einlage in den Erneuerungsfonds verfasste Denkschrift dem Bundesgericht eingereicht worden. Sie ist ebenso umfangreich wie derb gehalten; es heisst darin, der Beweis sei erbracht, dass die ersten Vorarbeiten des Eisenbahndepartements von einer Stelle ausgingen, an welcher das Verständniss für den zu behandelnden Gegenstand vollständig fehle und ebenso, dass dem ganzen System der bundesräthlichen Berechnung die nothwendige sachliche Grundlage vollständig fehle. Die wirklichen Techniker des Departements seien in dieser Frage nicht zur Geltung gekommen. Unter anderem wird auch die Methode der Sachverständigen des Bundesraths scharf angegriffen, sie hätten folgendes „Kartenhaus von Annahmen“ errichtet: „Zunächst wird angenommen, das Durchschnittsergebniss von 550 Versuchsstrecken der deutschen Vereinsbahnen ergebe eine durchschnittliche Abnutzung von 0,05 mm auf 1 000 000 t darüber gerollter Last auf horizontalen und schwach geneigten Strecken. Dann wird stillschweigend angenommen, dass die durchschnittlichen Verhältnisse hinsichtlich Bahnuntergrund, Schotterbeschaffenheit, Stärke des Oberbaues, Fahrgeschwindigkeit der Züge, Verhältnisse, von denen wissenschaftlich und thatsächlich nachgewiesen ist, dass sie auf die Abnutzung von grösstem Einfluss sind, im Bereiche der deutschen Vereinsbahnen und in demjenigen der schweizerischen Hauptbahnen und bei diesen unter sich vollkommen gleich zu erachten seien. Dann wird angenommen, die in der Schweiz verwendeten Schienen seien von minderer Güte als in Deutschland“ usw. Man komme zu dem Ergebniss, die durchschnittliche Abnutzung auf 1 000 000 t Bruttolast auf gerader und ebener Bahn betrage bei den schweizer Bahnen 0,08 mm (statt 0,05 mm). Alle diese Annahmen stellt die Antwort der Gotthardbahn als willkürlich hin und bestreitet, dass die Dauer des heutigen Oberbaues wesentlich von der der Stahlschienen abhänge. Die Denkschrift kommt zu dem Schlusse, dass das Mittel der auf den deutschen Vereinsbahnen beobachteten Abnutzung nicht einmal angewendet werden könne, um die Abnutzung auf einer bestimmten Bahn des Vereins selbst, noch weniger, um diejenige auf den einzelnen schweizerischen Bahnen mit einiger Sicherheit zu bestimmen. Richtige Schlüsse über die Abnutzung und Lebensdauer des Oberbaues einer Verwaltung könnten nur aus den Erhebungen über die thatsächliche Abnutzung des Oberbaues dieser Verwaltung selbst abgeleitet werden.

— Betreffs der Vorarbeiten für die **Bodensee-Toggenburgbahn** erhellt aus dem Bericht des kaufmännischen Direktoriums in St. Gallen, dass die bisherigen Verhandlungen über die Ausführung aussergewöhnlich leicht und befriedigend verlaufen sind und auch das schwierige Geschäft der sog. Finanzirung bisher wenige Enttäuschungen gebracht hat. Die wichtigsten Entscheidungen, diejenigen des Bundes und des Kantons St. Gallen, stehen indess noch aus.

— Der Verwaltungsrath der **Vereinigten Schweizerbahnen** hat beschlossen, den besoldeten Angestellten und Beamten eine Gehaltszulage im Betrage eines halben Monatslohnes für dieses Jahr und alle kommenden Jahre bis zum Uebergang des Netzes an den Bund als Vergütung auszusetzen.

— **Beschaffung von Salonwagen für die italienische Süd- und Mittelmeerbahn.** Zwischen dem Bautenminister und den Generaldirektoren der Süd- und der Mittelmeerbahn wurde in Mailand dieser Tage ein Vertrag unterzeichnet zur Beschaffung einer grösseren Anzahl von Salonwagen für zahlreiche Luxuszüge, die im nächsten Jahre eingestellt werden sollen.

— **Ausbau des schwedischen Bahn- und Kanalnetzes.** Aus Stockholm wird dem „Hamb. Korresp.“ geschrieben, dass die Kosten der sogen. Unionsbahn (Gellivare-Ofoten) infolge der gesteigerten Preise für die Arbeit und das Material sich wesentlich höher stellen, als die Regierung ursprünglich berechnet hatte. Aus diesem Grunde und weil es der schwedischen Regierung daran gelegen ist, bereits vor Ablauf dieses Jahres die Strecke Gellivare-norwegische Grenze einigermaassen fertigzustellen, hat die Regierung einen Betrag von etwa 3 000 000 Kr. über die ursprünglich bewilligte Summe von 6 000 000 Kr. hinaus beantragt. Auch für das Jahr 1901 wird eine erhebliche Summe — rund 10 000 000 Kr. — verlangt werden. Dagegen hat man sich für andere, bereits im Bau befindliche Bahnstrecken auf das Geringste beschränkt; da der Verkehr auf der südlichen Stammbahn seit Eröffnung der neuen Verbindung mit Deutschland über Trelleborg-Sassnitz sich aber in einem aussergewöhnlichen Grade vermehrt hat, wird man die Strecke Stockholm-Malmö stellenweise mit doppelten Gleisen versehen, zu welchem Zwecke die Regierung rund 1 000 000 Kr. beantragt. — Für die schon vor vier Jahren geplanten grossartigen Kanalbauten, die sich auf den Umbau des Götakanals zwischen Gothenburg und Motala bezogen, beantragt die Regierung verhältnissmässig geringe Beträge, die wohl zunächst dazu bestimmt sind, technische Voruntersuchungen anzustellen. Im übrigen erstrecken sich die Verkehrspläne der Regierung auch auf den Bau bezw. Umbau anderer Kanäle, die die Verbindung zwischen der Ost- und Westküste und den Güterverkehr der inneren Provinzen mit den Küstenstrecken erleichtern werden.

— Ueber die **Bauausführung und den Betrieb auf der nordbulgarischen Centralbahn** wird der Münch. „Allg. Ztg." unterm 3. d. Mts. aus Sofia geschrieben: „Die vor wenigen Monaten eröffnete sogenannte nordbulgarische Centralbahn (Sofia-Plewna-Varna) dürfte wohl die gefährlichste Eisenbahnstrecke Europas sein. Wenn es so weiter geht wie bisher, dann ist es fraglich, ob sich überhaupt ein regelmässiger Verkehr auf ihr einrichten lässt. Vorläufig sind die Tage, an welchen der Betrieb nicht unterbrochen gewesen ist, an den Fingern abzuzählen. Dammrutschungen, Felsabstürze, Unterwaschungen, Tunneleinstürze, Entgleisungen, Brüche von Lokomotivbestandtheilen usw. sind an der Tagesordnung. Es ist wahr, dass die Strecke zum Theil durch schwierige Gebirgsgegend führt, aber ebenso richtig ist, dass sie unverantwortlich leichtfertig und schleuderhaft gebaut ist. Wenn z. B. die schweizerischen Bahnen, die doch noch ganz andere Hindernisse zu bewältigen gehabt, ebenso konstruirt wären, so wäre der Muth jedes Fremden, der die Schweiz aufsucht, aller Anerkennung werth. Die Personenzüge auf der nordbulgarischen Centralbahn verkehren mit einer Fahrgeschwindigkeit von nur 20—24 km die Stunde, also mit grösster Vorsicht; noch vorsichtiger wäre es allerdings, sie garnicht verkehren zu lassen. Vor allem ist die von den bulgarischen Regierungsingeniören theils angegebene, theils gutgeheissene Linienführung stellenweise gänzlich verfehlt. Man wollte nämlich bei dem Bahnbau sparen und man wollte auch — verdienen. Wo man die Wahl zwischen zwei Flussufern hatte, von denen das eine fester Grund und das andere unsicheres Rutschgebiet war, liess man die Schienen, um Brücken zu vermeiden, vielfach auf der ungünstigeren Flussseite laufen. Nun hätte aber das lockere Gestein natürlich ordentlich befestigt und unterfüttert werden sollen, doch das hätte wahrscheinlich noch mehr Geld gekostet, als die Brückenbauten und so sah man auch von diesen unumgänglichen Maassnahmen ab. Wenige Tage nach der Eröffnung stellten sich denn schon Felsabstürze und Dammrutschungen ein. Glücklicherweise verkehrt auf der 500 km langen Strecke täglich hin und zurück nur ein einziger Personenzug. Die verschiedenen Unfälle der neuesten Zeit haben wenigstens keine Menschenleben gekostet. Vor acht Tagen geschah das erste ernste Unglück. Eine Dammstelle war unterwaschen, die Schienen hingen in der Luft, der Lokomotivführer bemerkte es nicht und die Lokomotive stürzte ab. Der Maschinist und der Heizer fanden den Tod, von den Reisenden trugen viele verschiedene Verletzungen davon. Es zeigte sich hierbei, dass auch die Bahnaufsicht unter aller Kritik funktionirt, da bei der oberflächlichen Aufmerksamkeit des Streckenwächters das Unglück hätte vermieden werden können. Vorgestern erlitt eine Zugmaschine, etwa 25 km von Sofia entfernt, auf offener Strecke eine Beschädigung. Eine Reservelokomotive war weit und breit nicht aufzutreiben. Man musste, so lächerlich es auch klingt, nach Sofia um einen Kesselschmied telegraphiren, der den Mechanismus in Ordnung brachte. Inzwischen verblieben die Reisenden 10 Stunden in Hunger und Kälte. Die hiesigen Zeitungen erhalten aus dem Publikum fast täglich die bittersten Klagen über die Zustände auf dieser Bahn, über den Schmutz in den Wagen, über mangelhafte Heizung und Beleuchtung, über die Grobheit der Verkehrsbeamten usw. Die Verhältnisse verdienen Beachtung, weil sie charakteristisch sind. Die Bahn Sofia-Varna ist ausschliesslich nach bulgarischen Angaben gebaut und befindet sich ausschliesslich in bulgarischen Händen. Sie ist — neben der kurzen und ebenfalls überaus schlechten Eisenbahnstrecke Sofia-Pernik — die einzige in Bulgarien, die unabhängig von den Strecken der Orientbahngesellschaft ist bezw. keinen internationalen Durchgangsverkehr hat. Die Thatsache, dass eine fremde Gesellschaft, wie die Orientbahngesellschaft, Eisenbahnen auf bulgarischem Boden besitzt, bedeutet zweifellos in mannigfacher Beziehung eine Schädigung der Interessen des Landes. Sieht man aber, wie die Bulgaren auf denjenigen Strecken wirthschaften, die sie ganz selbständig und unabhängig von der Orientbahngesellschaft betreiben, so kommt man leicht auf den Gedanken, dass sie zu einem Eisenbahnbetrieb in grossem Stil vorläufig noch nicht fähig sind."

— Ein französisches Syndikat hat bei der Pforte die Genehmigung zum **Bau einer Bahn von Dedeagatsch** (am ägäischen Meere) **nach Rodosto-Burgas** (am schwarzen Meere) nachgesucht; die Linie wird die orientalische Bahn von Konstantinopel nach Adrianopel kreuzen. Die türkische Regierung scheint diesem Projekte, dessen strategische Bedeutung auf der Hand liegt, geneigt zu sein, und in der That könnte diese neue Linie durch eine leicht herzustellende Zweigbahn nach Schumla mit dem bulgarischen Eisenbahnnetze verbunden werden und dadurch den kürzesten Schienenweg nach dem nordöstlichen Europa bilden.
(„Journ. des transp.")

— Die „Frankfurter Ztg." meldet aus Konstantinopel: Die **Frage wegen des Baues von Eisenbahnen im ganzen nordöstlichen Theile Kleinasiens** ist heute prinzipiell dahin geregelt, dass der Sultan Russland das unbedingte Vorzugsrecht gegenüber anderen Nationalitäten einräumt, aber sich das Recht des Baues der Bahnen für eigene Rechnung vorbehält. Die russische Botschaft übermittelte die prinzipielle Entscheidung nach Petersburg, wo man indessen kaum auf Annahme rechnen darf.

— Wie man den „Berl. N. Nachr." aus Petersburg schreibt, sollen von England Versuche in Teheran gemacht werden, eine Konzession zum Bau einer **Eisenbahn über Guetta** (Britisch-Beludschistan) **und Nuschki** in Beludschistan **nach Kerman** in Persien zu erhalten. Hier ist man der Meinung, dass die persische Regierung zur Zeit kaum für derartige Konzessionen zu haben sein dürfte, da nach dem letzten persisch-russischen Abkommen Eisenbahnkonzessionen in Persien ohne Einwilligung Russlands an Ausländer nicht vergeben werden dürfen. Aber selbst wenn England eine Möglichkeit finden sollte, eine persische Gesellschaft zum Bau dieser Bahn zu gewinnen, so sei mit Bestimmtheit vorauszusehen, dass Russland die Mittel finden werde, die Ertheilung der Konzession zu verhindern. Russland könne jetzt, wo es seinen Einfluss in Persien derartig zu befestigen suche, kein Bahnunternehmen zulassen, das Indien direkt mit dem Herzen Persiens verbinden würde. Unangenehm empfunden wird bereits die von den Engländern ins Leben gerufene Postverbindung Nuschki-Keram, sowie die Absicht, beide Orte durch eine Telegraphenlinie zu verbinden.

— Nach Meldung des Guvernörs des Kiautschougebietes sind die **Eisenbahnbauten in Schantung** wieder überall aufgenommen und die entsendeten Truppen zurückgezogen worden.

— **Saharabahn.** Aus Anlass der Eröffnung der neuen südalgerischen Bahnstrecke von Sefra nach Djenien-Bou-Rezg und der Okkupation von Insalah dauert in Frankreich die Erörterung über Saharabahnpläne an. Man streitet sich, wie die vorhandenen Linien nun weiter zu führen seien, um später als Anfangsstrecke für die Transsaharabahn zu dienen. Im „Journal des Débats" tritt Robert de Cail für die westliche Strecke Ain-Sefra-Djenien ein, welche in die Nähe des marokkanischen Gebietes führt, auf das bekanntlich die Franzosen längst ein Auge haben. Diese Linie laufe allein nicht in eine unfruchtbare Sackgasse aus. Djenien ist 539 km vom Mittelmeere entfernt und 85 km von Ain-Sefra, dem bisherigen Endpunkte der Bahn. Die Kosten der neuen Strecke Ain-Sefra-Djenien werden mit 55 880 Frcs. für das Kilometer ohne rollendes Material angegeben, im ganzen nur 4 730 300 Frcs. De Cail lobt u. a., wie sich die einheimischen arabischen Arbeiter sehr bewährt haben. Die Kosten anderer ähnlichen Linien der französisch-algerischen Gesellschaft hätten bisher zwischen 84 307 und 152 242 Frcs. für das Kilometer gewechselt, und doch sei die Strecke nach Djenien reich an Unebenheiten, Schluchten usw. Andererseits tritt im „Temps" Georges Rolland für die Linie Biskra-Ouargla ein, welche selber 380 km lang, 710 km vom Mittelmeere aus in das Innere führen würde. Auch der Kriegsminister, der Präsident der Armeekommission und die Eisenbahnkommission haben sich aus militärischen Gründen für diese Linie ausgesprochen, deren wirthschaftlichen Werth die Handelskammern von Paris, Lyon und Marseille anerkannten.

Wie die „Polit. Korresp." zu berichten weiss, geht man soeben daran, eine Transsahara-Expedition auszurüsten, welche den Bau einer Eisenbahn quer durch die Sahara zur Verbindung der westafrikanischen Kolonien Frankreichs mit Algier zum Gegenstand ihres Studiums machen soll. Der Expedition werden sechs Ingeniöre, ein Arzt, ein Geologe und ein Geograph zugetheilt, sowie eine Eskorte von 200 Soldaten beigegeben. Die Arbeiten sollen im nächsten Winter beginnen. Aber keine Studien, keine Vergleiche mit der sibirischen oder anglo-ägyptischen Eisenbahn, selbst der von Sfax nach Gafra, werden, wie die „Nat.-Ztg." meint, die Unmöglichkeit aus der Welt schaffen, eine noch so schmalspurige Eisenbahn durch den grossen Erg zu führen und zu unterhalten, d. h. durch ein über 300 km wenigstens sich erstreckendes Gebiet beweglicher Sanddünen mit ihren periodisch wehenden Sandstürmen. Dazu bedürfte es einer langen Zeit, in der man mit Hilfe artesischer Brunnen einen Streifen Landes oberflächlich mit Vegetation versehen und den Boden einigermaassen fest zu machen versuchen müsste. Die gegenseitige Eifersucht der drei algerischen Provinzen, Ausgangspunkt der Transsaharabahn zu sein — die Provinz Oran hält sich schon für die Siegerin —, wird noch lange bestehen und ihre Wünsche werden nicht erfüllt werden, vielleicht wegen eines vierten Mitbewerbers, Tunesien nämlich, welches Gabès als Ausgangspunkt empfiehlt, weil die Entfernung von dort nach Tuat erstens nur 1 300 km beträgt, weil die Bahn zweitens nicht erst das Atlasgebirge in Schlangenwindungen zu überschreiten hat, drittens weil die Sandregion auf diesem Wege die geringste Ausdehnung darböte und endlich,

weil zu allen Zeiten die Tuatbewohner diesen Weg gewählt hätten, um an die Küste zu kommen. Der Thatkraft und dem Kapital der Franzosen bleibt hier ein weites Feld.

— Ueber den gegenwärtigen Stand des **Bahnbaues Swakopmund-Windhoek** entnehmen wir der „Deutschen Kolonialzeitung" vom 8. d. Mts., welche ihren Aufsatz mit einer Kartenskizze und 5 Abbildungen begleitet und sich ihrerseits auf einen von dem Bauleiter, Oberstleutnant Gerding erstatteten Bericht stützt, einige interessante Mittheilungen. Die Bahn folgt bekanntlich zunächst von Swakopmund aus über Nonidas (km 10) und Richthofen (km 20) bis etwa km 30 dem Swakop in östlicher Richtung, wendet sich dann etwas nördlich und erreicht bei km 40 die Station Rössing, eine Wasserstelle in übrigens, nach der Abbildung zu schliessen, recht öder Gegend. Das Stationsgebäude stellt sich als einfacher, mit Fenstern versehener Holzschuppen dar. Bei km 60 wird der Kanfluss in wilder gebirgiger Gegend überschritten, bei km 100 Station Jakobswater erreicht. Die Bahn hat sich hier wieder dem Swakopflusse mehr genähert, wendet sich nun aber scharf nordöstlich und erreicht bei km 130 Dorstrivier. Zwischen Dorstrivier und Okahandja (km 303) waren anfangs zwei Bahnlinien wahlweise in Betracht gezogen, eine südliche über Okangava und eine nördliche über Karibib. Nach der durch Oberstleutnant Gerding im vorigen Jahre an Ort und Stelle vorgenommenen gründlichen Untersuchung hat man sich für die nördliche Linie entschieden, weil diese geringere Geländeschwierigkeiten darbietet, die Wasserbeschaffung mehr begünstigt, den in der Nähe von Ubib vorhandenen Lagerstätten von Marmor näher kommt und auch die wirthschaftliche Erschliessung der nördlichen Theile des Schutzgebietes mehr erleichtert. In Karibib kreuzen sich die Wege nach Omaruru, Okahandja und Usakos, und sämmtliche Frachten nach dem Norden sowie nach Okahandja gehen über diesen Punkt. Der Eisenbahnbau hat nunmehr über Dorstrivier (130 km) hinaus die Richtung nach Karibib eingeschlagen, ist mit seiner Spitze im Dezember 1899 bis etwa km 150 vorgeschritten und wird voraussichtlich zum Frühjahr Karibib (km 180) erreichen.

Es bleiben dann noch ungefähr 200 km bis Windhoek zu bauen. Wie sich aus der dem Reichstag vorgelegten Denkschrift über die Schutzgebiete für das Jahr 1898/99 ergibt, waren in diesem Jahre monatlich nur 5,5 km im Unterbau (Erdarbeiten) fertig gestellt worden. Wenn der Bau in Zukunft nicht schneller fortschritte, so müsste es mithin noch volle drei Jahre dauern, bis der Endpunkt Windhoek erreicht wäre. Es steht jedoch zu hoffen, dass nach Ueberwindung der verschiedenartigen Schwierigkeiten, mit welchen das Unternehmen seither zu kämpfen hatte, fortan ein rascheres Tempo Platz greift.

Auf der in Betrieb befindlichen Strecke verkehren fahrplanmässig täglich zwei Züge in jeder Richtung. An Frachtgut wurden, als Oberstleutnant Gerding seinen Bericht erstattete, im Durchschnitte täglich 35 000 bis 40 000 kg befördert, wovon ungefähr die eine Hälfte Regierungsgut, die andere Hälfte Privatgut war. Nach den bisher gemachten Erfahrungen glaubt Herr Gerding eine „gute Rentabilität" als zweifellos in Aussicht stellen zu können. Er geht dabei von der Annahme aus, dass die Gesammtkosten der Bahn 30 000 ℳ. für das Kilometer, also bei einer Bahnlänge von gegen 400 km (381) rund 12 000 000 ℳ. nicht übersteigen werden. „Naturgemäss werden sich die Gesammtkosten des Baues" — so schliesst der Gerding'sche Bericht — „desto billiger gestalten, je rascher mit dem Bau vorgeschritten wird, da die hohen laufenden Kosten mit der Beschleunigung des Baues nicht in gleichem Verhältniss wachsen."

Für die Bahn ist bekanntlich eine Spurweite von 60 cm gewählt, und es haben sich hieran Zweifel hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Bahn geknüpft, die Oberstleutnant Gerding für unbegründet hält. Er behauptet, dass diese Spurweite gerade für die Verhältnisse in Südwestafrika „als ganz besonders geeignet bezeichnet werden muss, und dass die Bahn auf lange Jahre hinaus allen an sie zu stellenden Anforderungen genügen wird." Für den Fall, dass in späteren Jahren wirklich durch Erschliessung der Minen im Innern, durch Eröffnung der Marmorbrüche in Ubib, durch Anschluss der geplanten Minenbahnen von Otavi eine Ueberlastung des westlichen Theils der Bahn eintreten sollte, würde es nach Ansicht des Herrn Gerding das einfachste und billigste sein, diese Strecke zweigleisig auszubauen, wodurch sie allen Anforderungen gewachsen sein würde.

— In der Budgetkommission des Reichstages standen am 9. d. Mts. die Forderungen für **Bahnbauten in Ostafrika** zur Verhandlung. Gleich bei Beginn der Sitzung gab es Kaffee aus Ostafrika, auch wurden Cigarren herumgereicht, Vanille, Chokoladentafeln und Kakao — alles ostafrikanischer Abstammung. Jedes Mitglied der Kommission, sowie die anwesenden Regierungsvertreter erhielten eine Tasse echt ostafrikanischen Kaffee vorgesetzt, der zwar etwas kräftiger erscheint als der gewöhnlich in Berlin dargebotene, aber sonst nicht übel mundete. Die dargebotenen Cigarren wurden von den meisten Kommissionsmitgliedern eifrig geraucht und fanden Beifall. Als Regierungskommissar war der Pflanzungsbesitzer Mismahl aus Ostafrika anwesend, der über die Bodenbau- und Bahnverhältnisse aus eigener Erfahrung berichtete. Der Boden sei in Ostusambara besonders tiefgrundig und ausserordentlich günstig, auch fehle es nicht an Wasser. Der Holzbestand sei reich und deshalb lohnend, weil an der Küste nur fremdes Holz zu hohem Preise zu haben sei. Als Erzeugnisse des Landes seien weiter ertragsfähig alle Arten von Gemüse, die gute Preise bringen, da man bisher dort nur Konserven kenne. Für den Bahnbau spreche ferner die Nothwendigkeit, Lebensmittel, Maschinentheile, Kalk in das Innere zu schaffen. Auf eine Aeusserung des Abg. Frese, dass die Versuche mit dem Anbau von Tabak bis jetzt in Ostafrika misslungen seien und dass die Plantagenbesitzer, in deren Interesse die Bahn liege, doch Beiträge zu den Kosten des Bahnbaues beisteuern sollten, erwiderte Kolonialdirektor von Buchka: Die Bahn werde nicht wegen der Plantagen gebaut, sondern um das Land zu erschliessen. Das Hochland von Ostusambara sei für europäische Ansiedler günstig. Die Bahn sei eine Lokalbahn zur Aufschliessung des fruchtbaren Hochlandes von Usambara. Ueber Mombo hinaus, nach dem Kilimandscharo, solle die Bahn nicht gebaut werden. Abg. Graf Arnim trat der Auffassung entgegen, als ob Entmuthigung auf den Kaffeeplantagen eingetreten sei. Im Gegentheil werde durch den zunehmenden Kaffeebau, durch die Erweiterung der Anlagen und durch Einführung von Maschinen der Transportverkehr der Bahn umfangreich werden. Die Anlage von Sägewerken sei bei dem Wasser- und Holzreichthum eine wirthschaftliche Nothwendigkeit. Die Plantagen beabsichtigen, Zweigbahnen zu bauen, seien also bereit, auch zu den Kosten das ihrige beizutragen. Nach den Mittheilungen des Herrn Mismahl erscheine auch Westusambara durch Klima, Fruchtbarkeit und Wasserreichthum geeignet zur Ansiedelung. Auch die Arbeiterfrage werde leichter gelöst werden, wenn die Träger zu wirthschaftlichen Arbeiten frei werden. Abg. Richter beantragte, die 72 000 ℳ., die für den Weiterbau der Bahn von Korogwe bis Mombo gefordert werden, zu streichen. Abg. Müller-Fulda zog einen Vergleich mit Bahnbauten in Deutschland, zu denen die Interessenten regelmässig Beiträge entrichten müssten. Es sei ungerecht, dass, während man im Inlande vielfach Bahnbauten zurücksetze, z. B. im Osten, man solche Summen für Bahnbauten in Afrika aufwende. Man möge erst abwarten, wie sich die wirthschaftliche Entwickelung vollziehe, ehe man die Bahn weiter baue. Zur Eile liege kein Grund vor. Legationsrath von der Decken gab aus eigener Anschauung eine Schilderung der Natur und Fruchtbarkeit des Usambaralandes. Selbst in der Zeit der Dürre hätten sich die Verhältnisse günstig erwiesen. Die Neger seien gute Arbeiter, wie er sich persönlich wiederholt überzeugt habe. Die Verwaltung in Ostafrika hätte sich recht günstig entwickelt. Die Neger haben auch Vertrauen zur Regierung. Was noth thue, seien in erster Linie Verkehrswege, d. h. Eisenbahnen. Abg. Dr. Hasse erklärt, es sei verkehrt, an ostafrikanische Verhältnisse den Maassstab des europäischen Verkehres anzulegen. Eher könne man amerikanische Verhältnisse zum Vergleich heranziehen. Die Bahn solle die Verhältnisse erst gestalten und das Land der Kultur erschliessen. Er sei für Bewilligung der Forderung. Es folgten noch Aeusserungen des Abg. Gröber, der es für wünschenswerth hielt, dass sich kleine Leute als Pflanzer in Usambara niederlassen; solche könnten aber neben dem Risiko, das sie tragen, nicht noch zu den Kosten der Bahn herangezogen werden. Schliesslich erklärte der Abg. Bebel, dass in Amerika die Bahnen durchweg mit Privatkapital gebaut worden seien, hier aber solle das Reich die Bahnen bauen, ohne dass die Privaten etwas riskiren. Diese Methode befolge unter allen Kolonialstaaten nur Deutschland. Die Reichsmittel seien anderweit viel nothwendiger. Auf Versprechungen sei nichts zu geben. Die Hoffnungen, die auf unsere afrikanischen Kolonien gesetzt wurden, hätten sich nicht erfüllt. Ihm erwiderte der Abg. Prinz Arenberg, dass der Kaffeebau in Usambara sich wohl bewährt habe und die Entwickelung unserer Kolonien angesichts der aufgewendeten Zeit durchaus befriedigend sei. Auf Antrag des Abg. Gröber wurde schliesslich die Abstimmung über den Antrag Richter (Streichung der 72 000 ℳ. für den Weiterbau der Bahn von Korogwe bis Mombo) ausgesetzt bis zur Entscheidung über die geforderte Centralbahn und die Fortsetzung der Berathung vertagt.

— Die „Newyorker Handelsztg." vom 24. Februar schreibt über eine **neue internationale Bahn der Vereinigten Staaten von Nordamerika**: Arthur E. Stillwell, welcher den Bau der Kansas City, Pittsburg & Gulf ins Werk setzte und der erste Präsident dieser Bahn war, geht mit dem Plane um, eine neue internationale Bahn zu bauen, welche eine Länge von 1800 Meilen erhalten und sich von Kansas City bis nach dem Golf von Kalifornien erstrecken soll. Die betreffende Gesellschaft, die Kansas City, Mexico & Orient Railway Com-

pany, ist bereits im Staate Kansas errichtet. Die Bahn soll sich von Kansas City über Topeka und Wichita, Kan., zwischen der Santa Fé und Rock Island-Eisenbahn durch das nordwestliche und westliche Kansas bis zu einem Punkte erstrecken, der etwa 200 Meilen südlich und östlich von El Paso gelegen ist, und von hier in südwestlicher Richtung bis nach Chihuahua, Mexiko, gehen. An letzterem Orte soll eine Verbindung mit einer Bahn stattfinden, welche bereits im Bau begriffen ist und südwestlich bis nach Topolobampo am Golf von Kalifornien verlaufen wird. Für letztgenannte Bahn wurde s. Zt. von der mexikanischen Regierung die Genehmigung schon ertheilt, und es soll in Verbindung mit der neuen Bahn auch eine neue Dampferlinie, welche von Topolobampo aus den stillen Ozean befährt, eingerichtet werden.

Allgemeines.

— **Die Telegraphenlinie vom Kap zum Nil** ist bis zum Ausbruche der Feindseligkeiten in Südafrika sehr gefördert worden und hat einen Punkt erreicht, der etwa in der Mitte zwischen Karonga am Nyassasee und dem Südende des Tanganyikasees liegt. Die Linie soll bei ihrem Weiterbau vom Tanganyikasee durch Deutsch-Ostafrika nach dem Viktoria-Nyanza und der englischen Landschaft Uganda geführt werden. Die Bauausführung wird von 10 Ingeniören geleitet, die 850 Eingeborene zu ihrer Verfügung haben. Eine Kundschafterabtheilung wählt die zweckmässigste Richtung aus, worauf zwei sich ablösende Arbeiterkolonnen den Weg ebnen und die Stangen aufrichten. Letztere bestehen aus Eisenröhren, die sich nach oben kegelförmig verjüngen. Ihre Höhe beträgt 12 Fuss, ihr Gewicht 170 Pfund. Die Nachhut der Arbeitertruppe befestigt den Draht an den Stangen und vollendet den Bau der Linie. Auf diese Weise sollen täglich 20 englische Meilen fertiggestellt worden sein. („D. Verk.-Ztg.")

— Ueber eine eigenartige **Fahrkartendruck- und Kontrolmaschine**, die auf der Pariser Stadtbahn in Anwendung kommen soll, schreibt das „Journal des transports": Unter den Neuerungen, welche die Verwaltung der künftigen Pariser Stadtbahn vorbereitet, befindet sich auch eine von besonderer Wichtigkeit, nämlich die Einrichtung einer eigenartigen Einnahmenkontrolmaschine. Diese soll so beschaffen sein, dass sie trotz geringem Kostenaufwand doch mit grösster Genauigkeit arbeitet und dass ihr Betrieb für die Verwaltung sowohl als für das Publikum so einfach wie möglich ist; denn bei der raschen Aufeinanderfolge der Züge und ihrem kurzen Aufenthalt an jeder Haltestelle (14 Sekunden) ist es dringend nöthig, dass sich der Zu- und Abgang des Publikums nach und von den Bahnsteigen schnell und glatt abwickelt.

Durch die Indienststellung von Maschinen, welche zu gleicher Zeit den Druck und die Kontrole der Fahrkarten besorgen, wird auf der Pariser Stadtbahn jede Anhäufung der Karten vermieden. Ausserdem werden diese Maschinen in ihrem Betriebe sehr viel einfacher als diejenigen sein, deren man sich bisher im Pariser Vorortverkehr bediente und bei denen für 20 verschiedene Bahnhöfe ebenso viele verschiedenartige Fahrkarten ausgegeben werden mussten. Auf der Stadtbahn wird der Reisende, wie bekannt, einen einheitlichen Tarif für jede beliebige Haltestelle zu zahlen haben, nur in betreff der Klasse wird ein Unterschied im Preise walten. Die Tarife sind folgendermaassen festgesetzt: I. Klasse 25 Cts., II. Klasse 15 Cts., Rückfahrkarte II. Klasse 20 Cts. Dieser letzte Preis wird für die sogenannten Arbeiterkarten, welche für bestimmte Morgen- und Abendstunden gültig sind, erhoben werden.

Jede Haltestelle der Pariser Stadtbahn wird nun mit einer Maschine ausgestattet werden, welche, sobald sie in Bewegung gesetzt wird, eine Fahrkarte abgebt. Diese Karten werden mit ausserordentlicher Schnelligkeit und ohne jede Anstrengung seitens des dafür angestellten Beamten von der Maschine geschnitten und gedruckt. Es genügt, dass der Beamte einen Handgriff niederdrückt, um sofort die fertige Fahrkarte zu erhalten. Die Maschine wird elektrisch betrieben; in Verbindung mit ihr steht eine Vorrichtung („la Taupinière"), durch welche im selben Augenblick selbstthätig die ausgegebene Fahrkarte mit zuverlässigster Genauigkeit gebucht wird. Die Fahrkarten haben folgende aufgedruckte Angaben: Stadtbahn; Nummer des Tages (von 1 bis 366); Jahr (99—00—01—02 usw.); Stunde (von 0 bis 24, von Mitternacht bis Mitternacht); Klasse (I., II. Klasse oder Rückfahrkarte II. Klasse); Preis; Abfahrtsstation; Ordnungsnummer der Fahrkarte nach Reihe und Abfahrtsstation.

Der Reisende, der am Schalter seine Fahrkarte erhalten hat, gelangt durch einen besonderen Gang auf den Bahnsteig, woselbst ein Beamter mittelst eines selbstthätigen Zählapparats die Fahrkarte durchlocht; dadurch wird, da ja kein Reisender ohne Fahrkarte den Bahnsteig betreten darf und an jedem Bahnsteigaufgang ein Kontrolbeamter steht, eine genaue Prüfung der ausgegebenen Fahrkarten ermöglicht. Es ist nicht nöthig, dass der Inhaber eine Fahrkarte auch wirklich abfährt, er kann den Bahnsteig sofort wieder verlassen, da, im Gegensatz zum sonstigen Eisenbahnbetrieb, auf der Stadtbahn beim Ausgang keine Kontrole geübt wird. Die so durchlochte Fahrkarte gilt für jede beliebige Fahrt auf der Stadtbahn, aber sie darf nicht zum zweiten Mal für das Betreten eines Stadtbahnbahnsteiges benutzt werden. Eine Ausnahme bilden natürlich die Rückfahrkarten, welche bei der Rückfahrt von jeder beliebigen Haltestelle der Stadtbahn aus benutzt werden können. Zum Schlusse sei bemerkt, dass die Züge aus Wagen mit Seitengängen bestehen werden, was auch die Kontrole, die während der Fahrt geübt wird, wesentlich erleichtert. Man sieht aus diesem allen, wie einfach und sicher diese Kontroleinrichtung ist, da sie dem Publikum fast keine Unbequemlichkeiten verursacht und die schnelle Abwickelung des Verkehres erleichtert.

— Seit Mitte Dezember 1899 findet die **Postsachenbeförderung auf den bayerischen Landpostkursen** Speyer-Otterstatt-Waldsee, Speyer-Dudenhofen-Harthausen, Speyer-Dudenhofen-Hanhofen-Geinsheim und Speyer-Mechtersheim täglich drei Mal in jeder Richtung mittelst Motorwagen statt, die von der Speyerer Motorwagengesellschaft in Speyer zur Personenbeförderung zwischen den genannten Orten eingestellt worden sind. Die Wagen sind — abgesehen von dem schwereren Untergestell — in der äusseren Form ähnlich gebaut wie die bekannteren Strassenbahnwagen; sie werden mit Benzin (System Daimler) betrieben und laufen ohne Schienengleise. Die Lenkung geschieht mittelst Steuerrades, das am Vordersitz angebracht ist. Ausser 24 Plätzen für die zu befördernden Personen befindet sich an jedem Wagen ein 0,28 cbm grosser Behälter mit Doppelverschluss zur Aufnahme der Beutel und Werthgegenstände. Zum Zeichen, dass die Wagen der Postbeförderung dienen, trägt die Aussenseite des Behälters das Bild eines Posthorns. Die Packete werden auf dem Oberdeck der Wagen untergebracht, das zum Schutz gegen Regen usw. mit Segeltuch überzogen ist. Den Austausch der Postsendungen bewirken die für den Postdienst mitverpflichteten Schaffner der Motorwagengesellschaft. („D. Verk.-Ztg.")

— **Versuche mit einem neuen Antrieb für Schiffe.** In Newyork haben, wie man den „Berl. N. N." schreibt, im Laufe der letzten Wochen mehrere Probefahrten mit einem Boot stattgefunden, welches das grösste Problem der Schiffsbaukunst der Neuzeit, möglichst grosse Schnelligkeit bei möglichst grosser Sicherheit, zu lösen berufen ist. Ein neues Prinzip der Fortbewegung, eine neue Art der bewegenden Kraft in ihrer praktischen Anwendung bringen jene erhöhte Schnelligkeit und Sicherheit hervor. Der Erfinder ist der Brooklyner Ingeniör Richard Weiss, und das Boot bildet das Ergebniss von Studien und von Versuchen während der Dauer fast eines Menschenalters. Die neue Erfindung besteht in einer eigenartigen Schraube, welche nicht, wie bisher, hinten am Schiffe, sondern sich vorn in einer Kapsel im Schiffsrumpf selbst befindet. Die Schraube saugt das Wasser ein und stösst es dann rückwärts durch zwei von der Kapsel aus durch ungefähr ein Zehntel der Länge des Schiffes führende Röhren wieder aus. Auf diese Weise wird eine doppelte Kraft gewonnen, erstens durch das Saugen der Schraube und zweitens durch das Stossen der nach hinten herausgeworfenen Wassermassen. Des weiteren wird dadurch, dass die Schraube das Wasser vor dem Bug einzieht, der vorn sonst zu überwältigende Widerstand wesentlich vermindert und so die Fahrgeschwindigkeit beschleunigt. Und von nicht geringerer Bedeutung ist der Umstand, dass gar keine Wellen aufgeworfen werden; wie mit einem Taschenmesser, so scharf durchschneidet das Boot das Wasser in vollständig glatter Fahrt. Die Erfindung hat in den Kreisen der Schiffsbauer und Sportleute das grösste Aufsehen erregt, und in der nächsten Zeit wird sich eine Gesellschaft bilden, um die Erfindung praktisch auszunutzen.

— **Die Bestrebungen der Vereinigten Staaten zur Eroberung möglichst umfangreicher Absatzgebiete in Ostasien** entwickeln sich nach einer dem „Hamb. Korresp." aus Washington zugehenden Meldung in immer grösserem Maassstabe. Demnächst soll von der Regierung eine Kommission ernannt werden, die die Frage des amerikanischen Handels mit dem fernen Osten zum Gegenstand ernsten Studiums machen soll. Sehr ermuthigend wirke der Erfolg eines von Washingtoner Interessenten nach China entsandten Vertreters, dem Abmachungen gelungen sind, denen zufolge auf der mandschurischen Strecke der transsibirischen Eisenbahn, die eine Länge von 2 600 Meilen haben wird, ausschliesslich amerikanische Lokomotiven, Schienen, Maschinen, Werkzeuge und selbst Nägel benutzt werden. Man ist an den maassgebenden Stellen überzeugt, dass die Vereinigten Staaten sich dauernd die kaufmännische Beherrschung dieses Gebietes sichern könnten, wenn die amerikanischen

Fabrikanten, Ausfuhrgeschäfte usw. sich über die derzeitigen Verhältnisse der Mandschurei, die heute bereits elektrisch beleuchtete Städte, grosse Maschinenlager und Eismaschinen besitzt, in verlässlicher Weise unterrichten.

Die neuen Bauten der französischen Westbahn in Paris und Umgebung.

Ueber diese Frage hielt im Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens zu Wien der Civilingeniör E. A. Ziffer im Anschluss an frühere Vorträge über die Pariser Stadtbahn und die Verlängerungsstrecke der Orléansbahn einen interessanten Vortrag, dem wir folgendes entnehmen: Mit den erstgenannten Pariser Bahnbauten ist eine weitere Reihe von solchen verbunden, welche berufen sind, die Verkehrsverhältnisse dieser Millionenstadt in ganz bedeutendem Maasse zu verbessern und den Strom der Fremden zu bewältigen, welche Paris anlässlich seiner Weltausstellung als Gäste begrüssen wird. Es sind dies die neuen Bauten der französischen Westbahn, welcher mit dem Gesetze vom 14. Juli 1897 drei Linien in der Gesammtlänge von 34 km konzessionirt wurden, die als Tiefbahn in betriebstechnischer Beziehung die Aufmerksamkeit der Fachkreise in Anspruch nehmen. Dieses Unternehmen besteht aus der 10 km langen Linie von Issy, der Station der äusseren Gürtelbahn, nach der Westbahnstation Viroflay; aus der Linie von Courcelles (Ceinture), der Station der inneren Gürtelbahn, nach Passy und zum Marsfeld, 6 km lang, endlich aus der Verbindungsstrecke von Plaisir-Grignon nach Epone, welche eine Länge von 18 km besitzen wird, deren Bau jedoch keine bemerkenswerthen Einzelheiten aufweist.

Die mit einem Kostenaufwande von 11 250 000 Frcs. erbaute Strecke Issy-Viroflay zweigt von der Hauptlinie ab, unterfährt in einem 3,35 km langen Tunnel das Meudoner Gehölz, kreuzt die Hauptlinie unter dem Viadukt bei Val Fleury, vereinigt sich dann bei Issy mit der Moulineauxlinie, um gemeinschaftlich mit dieser in den Marsfeldbahnhof und weiterhin in den neuen Bahnhof an der Invalidenesplanade zu endigen. Die Ueberdeckung dieses Bahnhofes, welcher als Unterpflasterbahnhof bezeichnet werden kann und eine Trapezfläche von 220 m Höhe und 120 m mittlerer Weite einnimmt, wird in Eisenbau mit Trägern auf Säulen ausgeführt. Zwischen und neben den 15 fächerförmig angelegten Stockgleisen sind acht Bahnsteige von je 170 m Länge, 0,85 m über Schienenoberkante angeordnet, die von dem im Style Ludwig XIV. erbauten, einstöckigen Aufnahmegebäude zugänglich sind. Auf dieser Linie, welche bedeutende Erdarbeiten, Entwässerungs- und Befestigungsbauten erforderte, befinden sich fünf grosse Viadukte, welche aus rohem Bruchsteinmauerwerk hergestellt wurden. Bei der Ausführung des Tunnels gelangte die verbesserte belgische Methode mittelst eines an der Verbindung der oberen und unteren Baustelle hin- und herfahrenden Fahrstuhles zur Anwendung. Der Schild wird von 12 hydraulischen Pressen getrieben. An der Mündung wurde eine elektrische Kraftstation errichtet, welche ausser der Beleuchtung des Tunnelbaues den Betrieb mit Trolleylokomotiven aus der unteren Baustelle und zunächst derselben die Ventilation, die Wasserbewältigung und die Bedienung der Hebezeuge sicherstellt.

Die Linie Champ-de-Mars-Trocadéro überbrückt beide Seinearme, führt sodann in Viadukten und Aufdämmungen fast bis zur rue Raynoard und unterfährt sodann im Tunnel die Höhen von Passy. Die Brücke über den schiffbaren Seinearm, welche mit der Grünenthalerbrücke über den Kaiser Wilhelm-Kanal die grösste Aehnlichkeit zeigt, hat eine einzige Oeffnung von 85,7 m Spannweite, schief unter einem Winkel von 67°, besteht aus zwei flachen eisernen Bogenträgern mit $^1/_8$ Pfeilhöhe und einer in einer Mittelebene zwischen dem Schlusse und Anlaufe gelegenen Fahrbahn. Die Brücke über den kleinen Seinearm besitzt drei mit einander verbundene Oeffnungen mit flachen eisernen Fachwerksbögen von zusammen 105,7 m Spannweite, die der flussabwärts gelegenen Mirabeaubrücke nachgebildet ist. Beide Seinebrücken sind mittelst einer gemauerten Brücke von einem einzigen elliptischen Bogen über die ganze Breite der Schwaneninsel verbunden. Diesen Kunstbauten reihen sich noch neun gemauerte Gewölbebogen verschiedener Spannung an. Der aus zwei Strecken in der Länge von 317,25 und 345,05 m bestehende eingleisige Tunnel von Passy wird durch einen offenen Einschnitt von 106,94 m Länge in zwei eingleisige Tunnels getrennt, welche dann in einen gemeinschaftlichen zweigleisigen Tunnel übergehen. Beim Bau des Tunnels mussten ausserordentliche Schwierigkeiten bewältigt werden, namentlich ist die Kreuzung unter der Auteuillinie zu erwähnen, deren Kreuzungswinkel 14° mit 75 m Länge hat und wobei die Höhe zwischen dem Gewölberücken des Tunnels und der Schienenebene der Gleise nur 0,68 m beträgt. Auch hier hat man die belgische Bauweise gewählt, jedoch mehrfache Abänderungen vornehmen müssen und zuerst das Gewölbe in 25 einzelnen Ringen von 3 m Länge ausgeführt.

Die zweite Linie Trocadéro-Courcelles (Ceinture), 3,6 km lang, wird durch Erweiterung der vorhandenen Einschnitte auf vier Gleise gebracht werden. Die Herstellungskosten dieser beiden, zusammen 6 km langen Linien sind mit 20 000 000 Frcs. veranschlagt.

Die vorbeschriebenen Bahnlinien werden Stahlschienenoberbau erhalten mit Doppelkopfschienen in Stühlen, die mit Schrauben auf Eichenschwellen befestigt sind. Die Schienen werden in Stühlen durch gebogene Stahlbleche (Davidkeile) gehalten. Der zur Verwendung kommende schwebende Stoss hat Winkellaschen mit vier Laschenschrauben. Als Zugkraft ist die Elektrizität in Aussicht genommen, die gesammte Energieerzeugung wird in einer einzigen, aus drei Gruppen von je 800 Kilowatt bestehenden Kraftstation beim Bahnhofe Moulineaux stattfinden. Der hochgespannte Strom wird mittelst Kabel von hoher Isolirfähigkeit durchwegs unterirdisch geleitet. Für die Umwandlung dienen drei Unterstationen, welche den Wechselstrom von 5 000 Volt in Gleichstrom von 550 Volt umformen. Durch Erwägungen mannigfacher Art, namentlich betriebs- und verkehrstechnischer Natur, sah man sich veranlasst, den elektrischen Lokomotivbetrieb mit vier Druckluftlokomotiven zu unterstützen. Die 10 elektrischen Lokomotiven, welche auf einer horizontalen Steigung von 10 mm Züge von 110 t mit 50 km/Std. Geschwindigkeit auf der Steigung und 75—80 km/Std. auf dem Gefälle befördern sollen, ruhen auf zwei zweiachsigen Drehgestellen; jede Achse trägt ihren aufgehängten Motor.

Berichtigung.

Der Sinn des Schlusssatzes im Aufsatz: **Die Newyorker Untergrundbahn** (S. 304 d. Ztg.) ist infolge Druckfehlers in der Interpunktion entstellt. Wir geben diesen Satz daher hier nochmals wieder:

Im Grunde genommen handelt es sich um eine und dieselbe Sache; der Stadt Newyork aber wird man zu dem Fortschritt Glück wünschen können, den sie durch die Verwirklichung des grossen Unternehmens erfährt.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Aenderung von Stationsnamen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Landshut-Regensburg gelegene Station Neufahrn bei Ergoldsbach führt fernerhin die Bezeichnung Neufahrn in Niederbayern.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 534 vom 6. März d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, ferner die königlichen Eisenbahndirektionen zu Cassel und Essen und die österreichische Nordwestbahn, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 9. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.

In dem vom 1. September 1896 gültigen Tarif-Theil II, Heft 1 für den obenbezeichneten Verkehr ist im Ausnahmetarif 8 B (für Maschinen und Maschinentheile) Seite 102, der Schnitt I a der Schnitttafel B im Verkehre von Erfurt mit sofortiger Gültigkeit von 255 auf 225 ₰ für 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 9. März 1900. (622)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der Haltestelle Glembuch für den Stückgutverkehr.

Am 1. Mai d. J. wird die zwischen den Stationen Meseritz und Poppe an der Bahnstrecke Bentschen-Landsberg a/W. gelegene Haltestelle Glembuch, welche bisher nur dem Personen, Gepäck- und Wagenladungsverkehr diente, auch für die Abfertigung von Stückgütern eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Posen, den 8. März 1900. (623)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 1. April d. J. ab werden zwei neue Züge zwischen Erfurt und Vieselbach mit 2. bis 4. Wagenklasse verkehren, und zwar:

Zug 247 ab Erfurt 6.30, an Vieselbach 6.40,
Zug 248 ab Vieselbach 6.50, an Erfurt 7.02.

Erfurt, im März 1900. (624)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Königl. ungarische Staatseisenbahnen.

Laut amtlicher Mittheilung der fürstlich bulgarischen Staatsbahn wurde der Güterverkehr zwischen den Eisenbahnstationen Karloukovo und Swogué der genannten Bahnverwaltung infolge einer durch Felsabsturz verursachten Verschüttung des Bahnkörpers am 17. Februar l. J. eingestellt und nach Behebung des Hindernisses am 5. März a. c. wieder eröffnet.

Budapest, am 5. März 1900. (625)

5. Güterverkehr.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Gruppe II (Breslau, Kattowitz, Posen).

Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. werden von der neu eröffneten zwischen Czerwionka und Egerfeld gelegenen Dubenskogrube nach Kattowitz und Oderberg direkte Frachtsätze eingeführt, und zwar kommen für die Beförderung von Dubenskogrube nach Kattowitz 15,00, nach Oderberg 20,5 ₰ für 100 kg zur Erhebung.

Kattowitz, den 10. März 1900. (626)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. März d. J. wird die Station Monreal des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 b (für Basalt, Basaltpflastersteine usw.) der Gütertarife für die Tarifgruppe VIII (Köln, St. Johann-Saarbrücken) und den rheinischen Nachbarverkehr aufgenommen. Ueber die anzuwendenden Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen nähere Auskunft.

Köln, den 12. März 1900. (627)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. März d. J. wird die Station Bedburg des Direktionsbezirks Köln für den Versand von Braunkohlen und Braunkohlenbrikets in die Kohlenausnahmetarife 6 für Steinkohlen usw. aus dem Ruhr- und Wurmgebiet und von den Braunkohlenversandstationen des Direktionsbezirks Köln nach Stationen der Direktionsbezirke Köln und St. Johann-Saarbrücken (Gruppe VIII) und nach Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen (Gruppe VII), sowie in den westdeutschen Privatbahnkohlentarif aufgenommen. Der Frachtberechnung werden bis auf weiteres die Entfernungen der Gütertarife und die Sätze des Rohstofftarifs zu Grunde gelegt.

Köln, den 12. März 1900. (628)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Vom 15. März d. J. ab bis auf weiteres treten für die Beförderung von Weizen und Roggen von Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn nach den Stationen Langfuhr, Oliva, Zoppot, Praust, Straschin-Prangschin und Kahlbude ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Ueber die Höhe und Anwendung dieser Frachtsätze ertheilen die genannten Stationen Auskunft.

Danzig, den 10. März 1900. (629)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. April 1900 gelangen im Gütertarif der Gruppe 1 (Bromberg, Danzig, Königsberg i/Pr.) neue Ausnahmetarife für Holz zur Einführung, und zwar:

Ausnahmetarif 1a für Schleif- und Celluloseholz.

1. Von den Stationen Arnstein Ostpr., Frankenau, Heilsberg Ostpr., Kobbelbude, Landsberg Ostpr., Mehlauken, Sallwarschienen, Saugnitten, Seeburg, Tollnigk und Wildenhoff aus dem Gebiet östlich der Weichsel nach den Stationen Goldap, Königsberg i/Pr. Ost-, Kai- und Lizentbhf., Tilsit und Wehlau.
2. Von den Stationen Bergenthal, Rothfliess und Wieps nach den Hafenstationen Königsberg i/Pr. Ost-, Kai- und Lizentbahnhof.

Seehafenausnahmetarif G für inländisches Holz der Spezialtarife II und III zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern

von den Stationen Bergenthal, Rothfliess und Wieps desselben Gebiets nach den Hafenstationen Königsberg i/Pr. Ost-, Kai- und Lizentbahnhof.

Die Anwendung des Seehafenausnahmetarifs erfolgt unter Beachtung der im Abschnitt B des Gütertarifs der Gruppe 1 (Seite 10—17) enthaltenen Kontrolvorschriften. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 7. März 1900. (630)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband. Deutsch-Warschauer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 2./15. März alten/neuen Stils d. J. ab werden für die Richtung von Russland die Stationen Lasy der Warschau-Wiener Eisenbahn, Schwientochlowitz und Zabrze des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz in den deutsch-Warschauer Gütertarif aufgenommen.

Die Frachtsätze, welche nur über Sosnowice W. W. gelten, sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erfahren.

Bromberg, den 9. März 1900. (631)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Direkter Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits.

Am 1. Mai d. J. wird der Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. November 1893 nebst den Nachträgen I—III ausser Kraft gesetzt. An dessen Stelle gelangt ein neuer Tarif zur Einführung, der ausser den bisherigen Eil- und Stückgutfrachtsätzen direkte Ausnahmetarife für die wichtigeren Ausfuhrartikel Deutschlands und der Balkanstaaten enthält. Für die Mehrzahl dieser Artikel bestanden bisher bereits Ausnahmesätze in dem Gütertarif für den Verkehr von Deutschland nach Zimony trans. vom 1. November 1895, der nebst den Nachträgen I und II mit dem 1. Mai d. J. gleichfalls seine Gültigkeit verliert. Durch den neuen direkten Tarif treten für einzelne dieser Artikel, wie für Eisenbahnfahrzeuge und Stärkefabrikate, sehr erhebliche Frachtermässigungen, andererseits auch Frachterhöhungen ein. Die Erhöhungen sind hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass die im Tarif nach

Zimony trans. enthaltenen Ausnahmetarife für Reis und für Baracken, sowie die sämmtlichen Ausnahmetarife von Stationen der badischen und württembergischen Staatsbahnen, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der pfälzischen Eisenbahnen in den neuen Tarif nicht übernommen, ausserdem die Ausnahmetarife allgemein auf die Versandstationen beschränkt worden sind, deren Aufnahme nach den bisherigen Erfahrungen einem thatsächlichen Bedürfniss entspricht.

Der neue Tarif wird in der zweiten Hälfte des nächsten Monats zu dem aufgedruckten Preise bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu haben sein. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die Verkehrsbüreaus der betheiligten Verwaltungen schon jetzt Auskunft.

Breslau, am 9. März 1900. (632)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-russischer Getreideausnahmetarif 7a vom 1. Januar 1900 n. St.

Die in den Tariftabellen obigen Tarifs für Königsberg i/Pr. und Königsberg i/Pr. Kaibahnhof angegebenen, über Wirballen geltenden Entfernungen und Frachtsätze — mit Ausnahme derjenigen von den nachstehend unter 1—8 aufgeführten Stationen — kommen für den gleichen Bahnweg vom 4/17. März alten/neuen Stils auch nach Station Königsberg Pregelbahnhof der ostpreussischen Südbahn, sowie dem Königsberger Lagerhause daselbst zur Anwendung mit einem Entfernungszuschlage von 4 km und einem Frachtzuschlage von 2,70 *M.* für 750 Pud (12285 kg) oder 2,2 ₰ für 100 kg.

Ausgeschlossen sind die Stationen:

1. der baltischen und Pskow-Rigaer Eisenbahn;
2. der Libau-Romnyer Eisenbahn Libau bis Gaischuni, sowie von Kjena bis Ratomka einschliesslich und von Schado bis Abeli, Jelowka;
3. der Moskau-Jaroslawl-Archangelsker Eisenbahn Jaroslawl Stadt bis Lom, Jaroslawl Hafen, Kosmodemjansk, Ljutowo bis Kostroma Stadt und Hafen, Pirogowo-Jermolino, Kineschma Wolgahafen-Gorkino;
4. der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn;
5. der Nikolai-Eisenbahn Kolpino bis Borowenki, Okulowka bis Klin, sowie Borowitschi und Tereschkino;
6. der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn;
7. der Polässjeschen Eisenbahn Jaschuny-Moltschadi;
8. der Riga-Oreler Eisenbahn Riga I bis Oger, Riga II bis Hafendamm, Bilderlingshof-Tuckum, Mühlgraben, Ringmundshof bis Kuprino, Riga III bis Ringen.

Bromberg, den 8. März 1900. (633)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Gross. bad. Staatseisenbahnen.

In den Anwendungsbestimmungen zum Ausnahmetarif Nr. 27 für Steinkohlen des Gütertarifs Basel S. C. B.-badische Bahn werden mit Gültigkeit vom 10. März 1900 die Worte „deutsche Herkunft“ gestrichen.

Der Ausnahmetarif gilt somit von diesem Tage ab ohne Rücksicht auf die Herkunft der Kohlen. Gemäss Nachtrag V bleibt in der Verkehrsbeziehung Rheinau-Basel S. C. B. der dermalige ermässigte Frachtsatz von 0,54 *M.* für deutsche Kohlen noch bis zum 10. Mai l. J. in Kraft, während für ausserdeutsche Kohlen der erhöhte Frachtsatz von 0,56 *M.* ab sofort Anwendung findet.

Karlsruhe, den 9. März 1900. (634)
Grossh. Generaldirektion.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

Am 15. März d. J. treten zu den Heften 1 und 2 des Verbandsgütertarifs die Nachträge 5 in Kraft. Der Nachtrag 5 zum Heft 1 enthält Frachtsätze zwischen der neu einbezogenen Station Lichtenfels des Direktionsbezirks Erfurt und den niederländischen Hafenstationen, sowie Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs. Der Nachtrag 5 zum Heft 2 enthält Frachtsätze zwischen Lichtenfels und den niederländischen Binnenstationen, sowie Berichtigungen des Haupttarifs. Durch den letztgenannten Nachtrag werden ausserdem die Station Ymuiden der holländischen Eisenbahn in den Ausnahmetarif 7 für Heringe und die Station Warmond mit den Sätzen Leiden H. B. in den Verbandsverkehr einbezogen. Von dem oben erwähnten Zeitpunkt ab wird auch die Station Ymuiden mit den für Vlaardingen etc. vorgesehenen Ausnahmesätzen für Heringe (Ausnahmetarif 7) und die Station Warmond der holländischen Bahn allgemein mit den für Leiden H. B. gültigen Frachtsätzen in den Verbandsverkehr — Heft 3 — aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 9. März 1900. (635)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Niederländisch-bayerischer Gütertarif.

Ab 15. März 1900 ermässigen sich die Ausnahmefrachtsätze für Malz nach Maastricht (Nachtrag XVIII) durchgehends um 0,11 *M.* für 100 kg.

München, den 8. März 1900. (636)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

In dem Ausnahmetarife Nr. 12 des Gütertarifs badische Staatsbahnen - badische Nebenbahnen im Privatbetrieb werden mit Wirkung vom 10 März l. J. die Worte „deutscher Herkunft“ gestrichen, so dass von diesem Tage an der Ausnahmetarif für Steinkohlen ohne Rücksicht auf ihre Herkunft gilt.

Karlsruhe, den 7. März 1900. (637)
Generaldirektion.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Die im II. Nachtrag zur Ermässigungsübersicht für den Mannheim etc.-bayerischen Kohlenverkehr vom 10. April 1897 für gewisse Stationen ausgesprochene Beschränkung der Ermässigungen auf Kohlen deutscher Herkunft kommt vom 10. März l. J. ab in Wegfall.

Karlsruhe, den 8. März 1900. (638)
Gr. Generaldirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 10. März 1900 sind im Ausnahmetarif für Kohlen (Nr. 44) des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs 8. Heft (Baden-Pfalz) die Worte „deutscher Herkunft“ gestrichen worden. Der Ausnahmetarif hat deshalb von genanntem Zeitpunkt an ohne Rücksicht auf Herkunft der Kohlen Gültigkeit.

Ausserdem gelangt mit Gültigkeit vom 1. Februar 1900 für Sendungen Käse zur Ausfuhr von Basel Bad. Bahn nach Ludwigshafen a/Rh. in Ladungen von 5000 Kilogramm ein ermässigter Frachtsatz zur Einführung.

Karlsruhe, den 6. März 1900. (639)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. März l. J. wird zum badischen Binnengütertarif der Nachtrag VIII ausgegeben. Derselbe enthält die Einbeziehung der Station Mannheim Industriehafen.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 6. März 1900. (640)
Generaldirektion.

Niederländisch-bayerischer Gütertarif.

Die Station Warmond der holländischen Eisenbahn wird ab 15. März d. J. in den Tarif einbezogen.

Nähere Aufschlüsse ertheilen die Abfertigungsstellen.

München, den 8. März 1900. (641)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-bayerischer Güterverkehr.

Ab 15. März 1900 werden die Frachtsätze für Lichtenfels, Meiningen und Probstzella im niederländisch-bayerischen Güter- und Holzausnahmetarif aufgehoben und durch die Frachtsätze des deutsch-niederländischen Gütertarifs ersetzt.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

München, den 8. März 1900. (642)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Der im südwestdeutschen Verbandsgütertarif bestehende Ausnahmetarif Nr. 44 für Steinkohlen gilt vom 10. März 1900 ab für Steinkohlen allgemein, ohne Rücksicht auf deren Herkunft. Für Sendungen von Rheinau nach Basel (Reichsbahn) wird der Frachtsatz mit Geltung vom 10. Mai d. J. auf 0,56 *M.* für 100 kg festgesetzt.

Strassburg, den 5. März 1900. (643)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1900 sind die Stationen Mösel und Sattledt der k. k. österr. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif für Holz, Theil IV, Heft 1 des österr.-ungar.-schweiz. Eisenbahnverbands (Verkehr mit Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz) mit Frachtsätzen für die Serie II einbezogen worden. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen.

Karlsruhe, den 6. März 1900. (644)
Generaldirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. März neuen Stils d. J. wird zum Ausnahmetarif 24 für die Beförderung von Holz von russischen Stationen über Illowo nach Danzig und Neufahrwasser der Nachtrag I eingeführt. Durch den Nachtrag, welcher bei den betheiligten deutschen Güterabfertigungsstellen und bei unserem Tarifbüreau zu

haben ist, werden verschiedene russische Stationen in den direkten Verkehr einbezogen.

Danzig, den 8. März 1900. (645)

Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahngütertarif der Gruppe V.

Am 1. April d. J. kommt zum vorgenannten Tarif der **Nachtrag** 3 zur Einführung.

Derselbe enthält — ausser bereits früher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen als: Aenderung der besonderen Bestimmungen zu den §§ 56, 68 und 69 der Verkehrsordnung, der besonderen Tarifvorschriften und der Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife 1 (Holztarif) und 5 für Wegebaumaterialien, Aufhebung der Ueberfuhrgebühren der Station Neue Schenke (Ladegl.) und Töppele (Ladegl.) und der Bestimmungen usw. für die Stationen Hennersdorf bei Dobril., Rückersdorf b. Dobril. und Schönborn b. Dobril., Einbeziehung von Stationen in die Ausnahmetarife 4b für Mergel, 5b für gebrannte Steine und 6 für Brennstoffe, sowie Ausscheidung mehrerer Stationen aus dem Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Bau usw. von See- und Flussschiffen — neue Entfernungen für die Stationen Köditzberg, Königsee (Thür.), Krauschwitz, Marienborn, Mertendorf, Naumburg Ost, Stössen und Wethau, sowie anderweite, fast durchweg um 3 bis 4 Kilometer höhere, am Tage der Betriebseröffnung der Strecke Stendal-Eichstedt i. Altm., jedoch frühestens am 1. Mai d. J. in Kraft tretende Entfernungen für die Stationen Düsedau, Eichstedt i. Altm., Geest-Gottberg, Goldbeck, Osterburg und Seehausen i. Altm., Gebühren für die Ueberführung von Wagenladungen zwischen dem Staats- und dem Privatbahnhofe in Arnstadt, Stationstarifsätze für die regelmässige Milchbeförderung nach und von mehreren Stationen und Berichtigungen des Tarifs und der Nachträge, u. a. Berichtigung der Entfernung Göhrenz-Albersdorf-Weissensee (Thür.) mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. von 78 in 103 km.

Abzüge des Nachtrages sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen erhältlich.

Magdeburg, den 9. März 1900. (646)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. treten für die Beförderung von Braunkohlenbrikets bei gleichzeitiger Auflieferung von 20 000 kg von einem Versender und einer Versandstation nach einer Empfangsstation nachstehende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

I. Im ostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/II)
von Hermania nach Nakel mit 0,62 ℳ,
„ Schmagorei nach Nakel mit . . . . 0,64 „
„ Zielenzig nach Nakel mit 0,62 „
für 100 kg.

II. Im Berlin-nordostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/III)
von Alt-Ranft nach Nakel mit 0,65 ℳ
„ Fürstenberg a/O. nach Nakel mit . . . . 0,66 „
„ Königswusterhausen nach Nakel mit . . . . 0,76 „
„ Pillgram nach Nakel mit 0,63 „
für 100 kg.

Bromberg, den 8. März 1900. (647)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen den Stationen Rinteln und Stadthagen des Direktionsbezirks Hannover und den Stationen der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.

Vom 15. d. Mts. ab treten für den Verkehr zwischen den Stationen Rinteln und Stadthagen des Direktionsbezirks Hannover und den Stationen Bad Eilsen, Krainhagen-Röhrkasten, Obernkirchen, Osterholz b/Stadthagen, Rinteln R. St. E., Stadthagen R. St. E., Steinbergen und Sülbeck der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn direkte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Münster, den 8. März 1900. (648)

Königliche Eisenbahndirektion.

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

Böhmisch-thüringischer Kohlenverkehr über Lichtenfels.
Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. April 1900, bezw. soweit Erhöhungen der Frachtsätze eintreten, mit 1. Mai 1900 tritt für den obengenannten Verkehr ein neuer Tarif in Wirksamkeit, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Januar 1898 aufgehoben wird.

Abdrücke des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 50 ₰ oder 60 Heller erhältlich.

Prag, am 10. März 1900. (649)

Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Triest-Fiume-norddeutscher Eisenbahnverband.

Gütertarif Th. II vom 1. Januar 1896.

(Einführung direkter Frachtsätze von Rybnik nach Triest u. Fiume für Eisenwaaren des Ausnahmetarifes 13 a u. b, sowie des Anhanges A zum Ausnahmetarife 13.)

Mit Gültigkeit vom 1. April 1900 gelangen für Eisenwaaren des Ausnahmetarifes 13 a u. b, sowie des Anhanges A zum Ausnahmetarif 13 (Eisenwaaren, bestimmt zum Seeexport nach ausserösterreichischen Häfen) direkte Frachtsätze von Rybnik nach Triest u. Fiume zur Einführung.

Dieselben betragen für 100 kg in Pfennig:

	Ausn.-Tar. 13 a	Ausn.-Tar. 13 b	Anhang A, Eisenwaaren zum Seeexport via Triest/Fiume
	5 000 kg	10 000 kg	10 000 kg
von Rybnik nach Triest/Fiume .	284	280	252

Wien, am 9. März 1900. (650)

Die k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Getreide etc. (Ausn.-Tar. Nr. 2 im Kartirungswege und Ausn.-Tar. Nr. 1 Abthlg. I im Rückvergütungswege) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im a) Kartirungswege, b) Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Chirlitz-Turas .	a) 161 ₰ b) 148 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Chirlitz-Turas .	a) 156 ₰ b) 143 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Chirlitz-Turas .	a) 197 ₰ b) 184 „
für Ausn.-Tarif Nr. 2 B und Ausn.-Tarif Nr. 1, Abthlg. I B (für Oelkuchen u. Kleie etc.)	a) 183 ₰ b) 170 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 7. März 1900. (651)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.
Verkehr mit Oesterreich.

Theil II Heft 1 vom 1. August 1898.

Mit Gültigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Mai 1900, gelangen für Steinkohle bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief von Hamburg B nach Schreckenstein und Wien (II K. F. J. B., K. F. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G.) die für diese Relationen in dem oben bezeichneten Tarifheft enthaltenen direkten Frachtsätze des Spezialtarifes III zur Anwendung.

Wien, am 9. März 1900. (652)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Für Holz, welches von rumänischen Stationen provenirt, gelangt 3 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgender Frachtsatz pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres zur Einführung:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Korneuburg nach Tetschen trs. . .	86 ₰

Wien, am 9. März 1900. (653)

Oesterr. Nordwestbahn.

Triest-Fiume-norddeutscher Eisenbahnverband.

Gütertarif Th. II vom 1. Januar 1900.

(Einführung eines direkten Frachtsatzes für Wein nach Grünberg i. Schl.)

Mit Gültigkeit vom 1. April 1900 gelangt für Wein des Ausnahmetarifes 6 bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief von Triest und Fiume nach Grünberg i. Schl. ein direkter Frachtsatz zur Einführung; derselbe beträgt 405 ₰ für 100 kg.

Wien, am 10. März 1900. (654)

Die k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 15. März cr. wird auf unserer Station Siegburg der Anschluss an die Station Siegburg Staatsbahn eröffnet. Von diesem Tage an werden auf genannter Station Stückgüter und Wagenladungen unter vorläufiger Anwendung der beiderseitigen Lokaltarife gegenseitig übergeben. Die Einführung direkter Frachtsätze wird demnächst bekannt gegeben.

Hennef (Sieg), den 7. März 1900. (655)
Brölthaler Eisenbahnaktiengesellschaft.
Die Direktion.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 15. März d. J. ab erhält der Eilgüterzug 2170 bereits von Pössneck Thür. B. aus Personenbeförderung in II. bis IV. Wagenklasse.

Die Fahrzeiten sind folgende:

ab Pössneck Thür. B.	1.10,
„ Krölpa-Ranis	1.19,
„ Könitz	1.30,
„ Unterwellenborn	1.45,
an Saalfeld	1.57,

und von hier bis Probstzella im bisherigen Fahrplan.

Erfurt, im März 1900. (656)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Zu dem Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Binnenverkehr der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn vom 1. April 1898, Theil II zum deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, tritt am 1. April 1900 ein Nachtrag II in Geltung.

Derselbe enthält eine neue Preistafel für Sonntagsrückfahrkarten. Durch diese wird die bisherige Preistafel, Anlage VIII des Haupttarifs, und die Ergänzung hierzu unter B des Nachtrages I ersetzt.

Die wesentlichste Aenderung der neuen gegenüber der früheren Preistafel besteht darin, dass eine Anzahl bereits bestehender Sonntagsrückfahrkarten zur wahlweisen Benutzung mehrerer Strecken berechtigt. Daneben wurde eine Reihe neuer Verbindungen mit Sonntagskarten ausgestellt.

Taxerhöhungen gegenüber den bisherigen Sonntagsrückfahrkarten sind vermieden worden; nur die Karte Metz-Ancy hat infolge Einbeziehung des 2 km weiter gelegenen Haltepunktes Monveauxthal eine Vertheuerung von je 5 ₰ für beide Klassen erfahren. Die bisherige, nicht wahlweise benutzbare Karte wird daher noch 6 Wochen zum Verkauf bereit gehalten.

Strassburg, den 5. März 1900. (657)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

K. k. priv. böhm. Nordbahngesellschaft.
Nachtrag I zum Lokaltarife Theil II für die Beförderung von Personen etc. vom 1. Januar 1898.

Mit 1. Mai l. J. tritt der Nachtrag I zum Lokaltarife, Theil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden vom 1. Januar 1898 in Kraft. Derselbe enthält Ergänzungen und Aenderungen der Tarifbestimmungen, insbesondere der Bestimmungen über Fahrpreisermässigung für Arbeiter, Einführung einer Manipulationsgebühr für Traglasten, geänderte Fahrpreise für Ebersdorf M. und Rabstein im Verkehre mit Stationen südlich von Böhm.-Leipa, sowie Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die gesellschaftlichen Stationen oder die Direktion zum Preise von 20 H. für ein Stück zu beziehen.

Prag, am 28. Februar 1900. (658)

8. Verdingungen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Lieferungs-Ausschreibung.

Die Materialverwaltung beabsichtigt, die Lieferung des Bedarfes der österreichischen Linien an Pitchpinebalken per 600 cbm, lieferbar verzollt und franco einer Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft, im Offertwege zu vergeben.

Die Offerten sind mit einer in gesetzlich gültiger Weise überschriebenen Stempelmarke à 1 Kr. und mit der Aufschrift „Offerte auf Pitchpine" versehen, versiegelt bis längstens 22. d. Mts., 12 Uhr Mittags, bei der Materialverwaltung (Wien, Südbahnhof, Restaurationsgebäude, 1. Stock) einzureichen, woselbst auch die der Lieferung zu Grunde liegenden Bedingnisse und die Schiedsgerichtsordnung behoben, eventuell per Post bezogen werden können.

Die Offerten können sich entweder auf das ganze Bedarfs- oder auch nur auf ein Theilquantum erstrecken; jedoch hat auch im letzteren Falle das im Bedingnisshefte vorgeschriebene Längenverhältniss aufrecht zu bleiben; der k. k. priv. Südbahngesellschaft steht es frei, die Offerten rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote bis 5. April l. J. im Worte zu bleiben.

Der Offerent hat in der Offerte ausdrücklich zu erklären, dass er in die Lieferbedingnisse und in die Schiedsgerichtsordnung Einsicht genommen hat und dieselbe, sowie die Bedingungen der Lieferungs-Ausschreibung vollinhaltlich anerkennt. Offerten, welche diese Erklärung nicht enthalten, nicht entsprechend adjustirt sind oder verspätet einlangen, werden nicht berücksichtigt.

Wien, im März 1900. (659)
Die Materialverwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Die Lieferung von 930 lfd. Meter eisernen Geländer für die grösseren Brücken der Bahnlinie Neustadt-Hüfingen mit einem Gesammtgewicht von ungefähr 48 500 kg soll im Wege öffentlichen Ausschreibens vergeben werden.

Angebote auf das Ganze sind spätestens bis zum 27. März d. J., Nachmittags 6 Uhr, mit der Aufschrift „Eiserne Brückengeländer" verschlossen und frankirt hierher einzureichen.

Die näheren Bedingungen können durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen. (600)
Neustadt i/Schw., den 1. März 1900.
Grossh. Eisenbahnbauinspektion.

Lieferung von Portlandcement.

Die Lieferung der im Rechnungsjahre 1900 erforderlichen 750 000 kg Portlandcement soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 27. März 1900, Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerufersstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 23. April 1900 einschliesslich.

Magdeburg, den 6. März 1900. (661)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Braunkohlenbrikets bezw. böhmischen Stückbraunkohlen.

Die Lieferung der bis Ende März 1901 für die Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Hannover und Magdeburg erforderlichen 60 000 t inländischen Braunkohlenbrikets und der für den Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg erforderlichen 900 t böhmischen Stückbraunkohlen oder inländischen Braunkohlenbrikets soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 27. März d. J., Vormittags $11^1/_2$ Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerufersstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 23. April 1900.

Magdeburg, den 9. März 1900. (662)
Königliche Eisenbahndirektion.

9. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptmagazinen zu Vohwinkel und Hagen lagernden unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien und zwar ungefähr: 1 370,5 t Schienen aus Stahl und Eisen, 540 t Eisenschwellen, 325 t Stahlschrott (Herzstücke, Platten usw.), 66,5 t Gussschrott, 215 t Eisenschrott (Kleineisenzeug, Stangen usw.), 10 t Blechschrott, 0,09 t Messingschrott, 0,32 t Bleischrott, 2,42 t Zinkschrott und 0,095 t Kupferschrott sollen öffentlich verkauft werden. Angebote auf diese Materialien sind postfrei und verschlossen mit der Aufschrift: „Gebote auf Oberbaumaterialien" vor der Eröffnung des Termins an uns einzusenden. Die Oeffnung der Angebote findet am 28. d. Mts., Vormittags 11 Uhr, im Hauptverwaltungsgebäude hierselbst statt. Die Zuschlagsfrist läuft ab am 11. April d. J. Die Bedingungen nebst Verkaufsnachweisung mit Angebotbogen können gegen postfreie Einsendung von 20 ₰ vom Kanzleivorsteher hierselbst bezogen werden.

Elberfeld, den 9. März 1900. (663)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 22 | 17. März 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Elektrischer Betrieb auf Vollbahnen.

Ein Ueberblick über den Stand der Frage.

Die Frage des elektrischen Betriebes auf Vollbahnen bewegt in hervorragendem Maasse die eisenbahn- und elektrotechnische Fachwelt, ja man kann sagen, die ganze gebildete Welt. Nicht nur die Zeitungen und Zeitschriften der genannten Fachrichtungen halten es für ihre Aufgabe, die Leser von allen Erscheinungen auf fraglichem Gebiete zu unterrichten, sondern auch die Tagesblätter und periodischen litterarischen Unternehmungen allgemeinen Charakters können sich der Nothwendigkeit nicht entziehen, auf den Gegenstand einzugehen. In Berlin hat sich eine „deutsche Studiengesellschaft für elektrischen Schnellverkehr“ gebildet; die Eisenbahnverwaltungen des In- und Auslandes müssen, dem Zwange der Verhältnisse folgend, der Sache vollste Aufmerksamkeit zuwenden und sind zum Theil schon über den Rahmen der Erörterungen hinaus zu Entwürfen und Versuchen, stellenweise zur Annahme des elektrischen Betriebes in beschränktem Umfange gelangt. Für die Elektrizitätsgesellschaften ist es gewissermaassen eine Lebensbedingung, unter Aufbietung aller erfinderischen Kraft kein Geldopfer zu scheuen, um zur Klarstellung der schwebenden Fragen und glücklichen Lösung der sich darbietenden neuen und vielseitigen Aufgaben zu gelangen.

Die Frage darf also nach jeder Richtung hin als im Flusse befindlich bezeichnet werden und wird voraussichtlich nicht eher aus der Erörterung verschwinden, bis die Bedingungen, unter denen der elektrische Betrieb auf Vollbahnen wirthschaftlich dem Betriebe mit Dampflokomotiven überlegen ist, und die Grenzen, über welche hinaus der letztere überhaupt nicht zu folgen vermag, festgestellt sein werden. Um etwas anderes kann es sich nicht handeln; denn, dass der elektrische Betrieb auch auf Vollbahnen unter allen Umständen möglich ist, muss schon bei dem gegenwärtigen Stande der Elektrotechnik als ausgemacht gelten.

Der elektrische Betrieb auf den Bahnen des städtischen und Nahverkehres hat bekanntlich eine ausserordentlich günstige und überraschend schnelle Aufnahme gefunden, während der Dampfmotor auf diesen Bahnen nur in beschränktem Maasse und vorübergehend zur Geltung kommen konnte. Diese Thatsachen haben vielfach zu der Annahme geführt, es sei die Elektrizität allgemein für Zugzwecke der Dampfkraft überlegen und daher auch auf Vollbahnen unbedingt angebracht.

Die Aufgaben, welche der Verkehr in dem einen wie dem anderen Falle stellt, sind aber so ausserordentlich verschieden, dass schon aus diesem Grunde eine einfache Uebertragung der Elektrizität als Zugkraft von der einen auf die andere Gattung von Bahnen sich verbietet. Sodann ist man geneigt, die neue bewegende Kraft mit der alten in ihren jeweiligen Leistungen zu vergleichen, ohne zu fragen, ob die letztere nicht etwa durch vollkommenere Ausnutzung ihrer guten Eigenschaften zu wesentlich höherer Leistung gebracht werden könnte. Man unterschätzt die Macht des Wettbewerbes, der schon an mancher alten Einrichtung Eigenschaften hervorgerufen hat, von denen man zu Zeiten ihrer unbestrittenen Alleinherrschaft nichts ahnte. Ein auffallendes Beispiel hierfür bietet uns die Entwickelung der Gasbeleuchtung. Solange das elektrische Licht die Schwelle der Laboratorien noch nicht überschritten hatte, waren der Schnitt- und Lochbrenner mit ihren nach heutigen Begriffen ganz unvollkommenen Lichtwirkungen die Herrscher im Bereiche der Gasbeleuchtung. Als es indessen

gelungen war, die Elektrizität auch für Beleuchtungszwecke praktisch nutzbar zu machen, als diese neue Form der Lichterzeugung begann, auf den Strassen, in den Werkstätten und Wohnungen sich breit zu machen, da zeigte sich die Macht des Wettbewerbes. Die Technik der Gasbeleuchtung bewies eine wunderbare erfinderische Kraft und schuf uns in dem Gasglühlicht ein neben dem elektrischen durchaus brauchbares und wesentlich billigeres Licht. Es darf danach bezweifelt werden, ob die Weissagung, das neue elektrische Glühlicht des Göttinger Professors Nernst werde dem Gasglühlicht den Todesstoss versetzen, zutreffend ist, ob nicht das letztere sich noch soweit verbesserungsfähig erweist, dass es auch neben dem Nernstschen Lichte Lebenskraft und Daseinsberechtigung behält.

Aehnliche Vorgänge haben wir zu verzeichnen bei dem Auftauchen des Gedankens, die Elektrizität als Zugkraft werde dem Dampfe auch auf Vollbahnen eine gefährliche Wettbewerberin werden. Wir bemerken eine erstaunliche Regsamkeit unter den Lokomotivtechnikern nach der Richtung, der Dampflokomotive alle Vorzüge zu verschaffen, welche man von der Einführung der Elektrizität als Zugkraft auf Vollbahnen erwartet, d. i. in erster Linie den ruhigen Gang und infolge davon den verminderten Angriff auf den Oberbau auch bei wesentlich gesteigerten Geschwindigkeiten.

Vergegenwärtigen wir uns aber die Vorzüge, wegen deren die Elektrizität als Zugkraft auf den bisher elektrisch betriebenen Bahnen in so völlig beherrschendem Maasse sich Eingang verschafft hat, so finden wir, dass diese Vorzüge die Dampfkraft allerdings nicht zu bieten vermag, nämlich die Theilbarkeit der jeweilig erforderlichen gesammten Betriebskraft in eine grosse Zahl kleiner Einzelbeträge, deren Grösse sich dem fortwährend wechselnden Bedarf ohne wesentliche Verluste anpassen lässt, und die Bereitschaft einer bis zur Höchstleistung des Motors beliebig grossen Energiemenge bei den stärksten Belastungen und beim Anfahren, gleichfalls unter Beschränkung des verstärkten Energieaufwandes auf die Zeiträume des wirklichen Bedarfs. Die für den Betrieb auf Vollbahnen als Hauptvorzug des elektrischen Motors gegenüber der Dampflokomotive genannte Eigenschaft, nämlich der ruhige Gang, kommt bei den gegenwärtigen elektrischen Bahnen kaum zur Geltung.

Alle bisher elektrisch betriebenen Bahnen zeigen fast ausnahmslos dieselben kennzeichnenden Merkmale: kurze Gesammtstrecken, Betrieb mit einzelnen Motorwagen oder mit Anhängewagen in geringer Zahl, zahlreiche Haltepunkte, dichte Zugfolge, geringe Geschwindigkeiten. Diese Bahnen sollen also in einzelnen Wagen oder kurzen Zügen recht häufige Fahrgelegenheit bieten und dienen fast ausschliesslich der Personenbeförderung im städtischen und Vorortverkehr, d. h. im Nahverkehr.

Denken wir uns in einem solchen Betriebe die Dampfkraft. Es müsste jeder Motorwagen mit Kessel und Zwillingsmaschine von solcher Leistungsfähigkeit ausgerüstet sein, dass auf den stärksten Steigungen die grössten vorkommenden Lasten befördert werden könnten. Die Dampfspannung müsste stets auf der zur Entwickelung der höchsten Leistung nöthigen Höhe gehalten werden, die Maschine müsste einen besonders vorgebildeten, also hoch zu besoldenden Bedienungsmann haben. Es ist also wohl möglich, die gesammte Zugkraft für die grosse Zahl der jeweilig im Betriebe befindlichen Motorwagen auf diese zu vertheilen; der Betrieb wäre aber, weil der Verbrauch an Energie dem häufigen Wechsel des Bedarfs nicht zu folgen vermag, sondern den letzteren erheblich übersteigt, der denkbar unwirthschaftlichste. Die Unwirthschaftlichkeit wird noch erhöht, wenn man Werth darauf legt, auch den zum schnellen Anfahren erforderlichen Energievorrath, soweit derselbe nicht schon durch den Bedarf bei grösster Belastung während der Fahrt gedeckt wird, stets zur Verfügung zu haben. Andernfalls müsste man auf schnelles Anfahren verzichten und würde dadurch bei jedem der zahlreichen Haltepunkte eine Verzögerung erleiden, die bei dem heutigen wohlberechtigten Drängen nach schneller Beförderung durchaus ins Gewicht fällt. Diese augenfällige Unwirthschaftlichkeit des Dampfbetriebes für Bahnen fraglicher Art ist auch wohl der Hauptgrund gewesen, weshalb dieser dort in nennenswerthem Maasse sich nicht hat einbürgern können, und wo man die Dampfwagen oder Dampfzüge versuchsweise oder für längere Zeit auf Strassenbahnen verwendete, machten sie, abgesehen von den Unzuträglichkeiten der Rauchentwickelung und des Funkenauswurfs, die auch bei Koksfeuerung nicht ganz zu vermeiden waren, einen wenig ansprechenden Eindruck, weit weniger ansprechend jedenfalls, als das Netz der Oberleitungsdrähte beim elektrischen Betriebe. Man hat daher den Dampfmotorenbetrieb vielfach schon vor dem Auftreten der Elektrizität als Zugkraft, in der Hauptsache wohl aus wirthschaftlichen Gründen beseitigt und ist zum Pferdebetriebe zurückgekehrt, trotzdem er mit Recht als so wenig thierfreundlich und so stark strassenverunreinigend verschrieen war. Die Elektrizität drängt nicht nur diesen, sondern auch den Dampfbetrieb von den Bahnen mit den oben gekennzeichneten Merkmalen unaufhaltsam ab. Und das darf nicht Wunder nehmen; denn was kann es unter diesen Umständen Wirthschaftlicheres geben, als die Erzeugung der gesammten jeweilig geforderten und verhältnissmässig geringen Zugkraft an einer Stelle, die Abgabe mittelst einer längs der Bahn laufenden, leicht herstellbaren Leitung oder aus mitgeführten Kraftsammlern nach Maassgabe des vielfach und stark wechselnden Bedarfs an die verhältnissmässig einfachen Motoren der Triebwagen mit ihrem vortheilhaften Angriff und ihrer bequemen Bedienbarkeit durch Personen, die einer längeren handwerksmässigen Schulung nicht bedürfen.

Es mag noch erwähnt werden, dass dem Betriebe mit Akkumulatoren zwar auch der Vorzug der Energieentnahme nach Bedarf eigen ist wie dem Leitungsbetriebe, dass aber die Akkumulatoren einen Nachtheil mit dem Dampfmotor gemein haben, nämlich, dass der zur Entwickelung der höchsten Leistung erforderliche Energievorrath auf dem Fahrzeuge mitgeführt werden muss, was zu unwirthschaftlicher Vermehrung der todten Last führt.

Es fragt sich nun, ob die unter den hier betrachteten Umständen unleugbaren Vorzüge des elektrischen Betriebes auch auf Vollbahnen zweckmässige Ausnutzung finden können.

Die bisher besprochenen elektrischen Bahnen benutzen vorwiegend mit Motoren versehene Fahrzeuge; die Zahl der nicht selbstfahrenden Wagen ist eine verhältnissmässig geringe. Sie beträgt nach überschläglicher Schätzung den dritten bis vierten Theil des gesammten Fahrzeugbestandes dieser Bahnen, was ein Verhältniss 2 : 1 bis 3 : 1 ergibt.

Die preussischen Staatsbahnen besassen im Jahre 1898 rund 11 600 Lokomotiven und 280 000 Wagen aller Art; das Verhältniss beider Zahlen zu einander ist etwa 1 : 24. Auf allen europäischen Bahnen sollen gegenwärtig etwa 60 000 Lokomotiven und 1 630 000 Wagen im Betriebe sein; das gibt ein Verhältniss 1 : 27. Die Zahl der Motorfahrzeuge ist also bei den bisherigen elektrischen Bahnen, verglichen mit der Zahl der nicht selbstfahrenden, etwa 48 bezw. 54 bis 72 bezw. 81 Mal so gross als bei den Vollbahnen. Diese Zahlen wachsen noch, wenn man berücksichtigt, dass die Zahl der jeweilig in Ausbesserung befindlichen Lokomotiven erheblich grösser ist als die der gleichen Wagen. Die Eisenbahnverwaltungen werden aber kaum geneigt sein, zu Gunsten der Einführung des elektrischen Betriebes auf den Vollbahnen allgemein die Zahl der Motorfahrzeuge zu vermehren, die Zahl der einfachen Wagen zu verringern. Während also der Fahrzeugbestand der bisherigen elektrischen Bahnen in einzelnen Wagen oder ganz kurzen Zügen über die Bahn zerstreut wird, verwendet man den Fahrzeugbestand der Vollbahnen in Zügen von solcher Stärke, dass zu deren Fortbewegung Maschinen mit einer Leistungsfähigkeit bis zu 1 200 PS nöthig sind, von einer Stärke also, wie solche die stehenden Maschinen der zum Betriebe elektrischer Bahnen dienenden Kraftwerke vielfach nicht aufzuweisen haben. Bei den Vollbahnen erreicht also die von jedem Motorfahrzeug verlangte Leistung einen Betrag, bei welchem es wohl lohnend ist, besondere Maschinen zu bauen und

besondere handwerksmässig geschulte Bedienungspersonale einzustellen. Die Theilung des gesammten jeweiligen Kraftbedarfs in eine grosse Anzahl kleiner, für den Dampfbetrieb unwirthschaftlicher Beträge kommt bei Vollbahnen nicht in Frage.

Aber auch der andere Vorzug der Elektrizität, die nahezu verlustlose Bereitschaft der bei starkem Belastungswechsel und beim Anfahren geforderten erhöhten Leistungsfähigkeit, hat für Vollbahnen untergeordnete Bedeutung. Bei den Personenzügen wechselt die Zugstärke auf der von einer Lokomotive zu durchfahrenden Strecke selten und in geringem Maasse; der Wechsel der Nutzlast spielt bei Personenzügen, wo die todte Last so erheblich vorwiegt, eine unwesentliche Rolle. Bei Güterzügen ändert sich die Zugstärke nur auf den Haltestationen, die Aenderung ist im Durchschnitt erfahrungsmässig nicht gross. Der Wechsel des Kraftbedarfs, welcher durch die verschiedenen Bahnneigungen und durch Krümmungen veranlasst wird, ist bei zweckmässig angelegten Bahnen, bei zeitgerechtem Eingriff von Vorspann und aufmerksamer Bedienung der Lokomotive gleichfalls nicht schwerwiegend. Ebenso fällt bei der verhältnissmässig grossen Entfernung der einzelnen Haltestationen von einander ein weniger beschleunigtes Anfahren nicht erheblich ins Gewicht.

Wir kommen also zu der Ueberzeugung, dass aus den Vorzügen der Elektrizität als Zugkraft auf den bisher elektrisch betriebenen Bahnen deren vortheilhafte Verwendung für Vollbahnen allgemein nicht hergeleitet werden kann. Die Verhältnisse in beiden Fällen sind nicht vergleichsfähig.

Es ist daher nöthig, dass man die Frage, ob der elektrische Betrieb auf Vollbahnen dem Dampfbetriebe gegenüber wirthschaftliche Vortheile bietet, ohne Zusammenhang mit den gegenwärtig elektrisch betriebenen Bahnen behandelt.

Wir müssen zur engeren Eingrenzung unserer Aufgabe erwähnen, dass in ihrem Sinne unter Vollbahnen nicht allgemein solche mit voller Spur zu verstehen sind. Selbstverständlich können auch auf vollspurigen Bahnen Verhältnisse eintreten oder obwalten, die denjenigen der städtischen und Vorortbahnen, d. h der Bahnen des Nahverkehres ähnlich sind und daher die Einführung des elektrischen Betriebes voll rechtfertigen. Die Spurweite kann nicht das kennzeichnende Merkmal bilden. Es handelt sich vielmehr um Vollbahnen, deren Betriebs- und Verkehrsverhältnisse, wie schon aus dem Vergleiche der Bestände an Motor- und sonstigen Fahrzeugen hervorging, denen der bisher elektrisch betriebenen Bahnen durchweg entgegengesetzt sind, um Bahnen von grosser Gesammtstreckenlänge, auf denen lange schwere Züge theilweise mit grosser Geschwindigkeit beträchtliche Strecken ohne Aufenthalt durchfahren, also um Bahnen mit Haltestationen in verhältnissmässig geringer Zahl und mit durchschnittlich erheblich geräumigerer Zugfolge als auf den elektrischen Bahnen des Nahverkehres.

Dass auf solchen Vollbahnen der elektrische Betrieb mittelst Akkumulatoren nicht wirthschaftlich sein kann, leuchtet bei dem gegenwärtigen Stande der Akkumulatorentechnik ohne weiteres ein. Die Kraftaufspeicherung für längere Strecken würde so erhebliche Gewichte der mitzuführenden Batterien und ihrer Fahrzeuge ergeben, dass die Nutzlast eine die Wirthschaftlichkeit des Betriebes ausschliessende Beeinträchtigung erfahren müsste.

Auch diejenigen Fälle müssen wir ausscheiden, wo die Natur in Form von Wassergefällen die Energiequelle darbietet, weil die Verwendung der gebotenen Kraft auf gewisse, den Energiequellen naheliegende Gebiete beschränkt ist und ein so billiger Kraftbezug von vornherein eine wirthschaftliche Ueberlegenheit bedingt, die von der Dampflokomotive nicht eingeholt werden kann.

Es bleibt also für die vergleichende Betrachtung übrig der Fall, wo die elektrische Energie in einem mit Dampf betriebenen Kraftwerk erzeugt und durch Leitungen längs der Bahn den Motorfahrzeugen zugeführt wird, in welchem also ursprünglich derselbe Energieträger wirksam ist, wie bei der Dampflokomotive, nämlich der Wasserdampf.

Unter diesen Voraussetzungen kann man von einem wirthschaftlichen Uebergewicht des elektrischen Betriebes über den Betrieb mit Dampflokomotiven erst dann anfangen zu reden, wenn

1. die Krafterzeugung auf den bewegten Fahrzeugen (Lokomotiven) kostspieliger ist, als die Krafterzeugung in stehenden Dampfmaschinenanlagen, und wenn

2. mit diesen Mehrkosten die Ausgaben für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals der elektrischen Einrichtungen — Dynamos, Leitungen, Elektromotoren — sowie für deren Unterhaltung, endlich die Verluste in den elektrischen Leitungen gedeckt werden können.

Diese Bedingungen bilden die wesentlichste Grundlage des wirthschaftlichen Vergleichs beider Betriebsweisen; ihnen gegenüber treten die zu Gunsten des elektrischen Betriebes sonst vielfach angeführten Umstände zurück. Namentlich ist das der Fall bezüglich der zahlenmässig kaum nachweisbaren stärkeren Inanspruchnahme des Oberbaues durch die Dampflokomotive im Vergleich zur elektrisch betriebenen, weil die Beanspruchungen durch die so bedeutend überwiegende Zahl der gezogenen Fahrzeuge in beiden Fällen dieselbe bleibt; bezüglich der Bedienung der elektrischen Lokomotive durch e i n e n geringer zu besoldenden Führer, weil man im Betriebe der Vollbahnen aus Sicherheitsrücksichten auf den zweiten Bedienungsmann nur in besonderen Fällen verzichten wird*); bezüglich der feuersicheren Eindeckung der an der Bahn belegenen Gebäude, weil solche Eindeckung meist durch sicherheitspolizeiliche Vorschriften ohnehin gefordert wird; bezüglich der Schutzstreifen in durchschnittenen Nadelwaldungen, weil nur der Anbau von Nadelhölzern, nicht aber die anderweitige Nutzung auf den Schutzstreifen unterbleiben muss.

Die Erzeugung der Dampfkraft auf den bewegten Fahrzeugen stellt sich bei weitem nicht so kostspielig im Vergleich zu den stehenden Anlagen, als man wohl annehmen könnte. Zwar muss, wie schon erwähnt, die Leistungsfähigkeit jeder Lokomotive den grössten auf der Fahrt an sie gestellten Anforderungen genügen. Die Summe der verfügbaren Kräfte, welche die zu gleicher Zeit auf einer in Vergleich zu ziehenden Bahnstrecke thätigen Lokomotiven darstellen, wird daher grösser sein als die zur Bestreitung desselben Betriebes in dem Kraftwerk zu beschaffende Kraft. Die Stärke der Maschinen in dem Kraftwerk kann sich einem mittleren Bedarfswerthe anschliessen, weil nicht alle von derselben zu versorgenden Züge zu gleicher Zeit unter den ungünstigsten Bedingungen (Anfahren, Steigungen) sich befinden; es ist auch die Möglichkeit gegeben, die zeitweise überschüssige Kraft des Werkes anderweitig zu verwerthen, z. B. zum Laden von Akkumulatoren, während der vorhandene Ueberschuss über den jeweiligen Gesammtkraftbedarf in den Lokomotiven nicht Verwendung finden kann. Das ist offenbar unwirthschaftlich und zwar um so mehr, je grösser die Zahl der in Betracht zu nehmenden Züge ist. Aber man muss erwägen, dass im Vergleich zu den Dampfmaschinenanlagen der grossen Kraftwerke die Lokomotive eine verhältnissmässig einfache und billige, eine im Vergleich zu ihrer Leistung leichte Maschine ist. Welche gewaltigen Dampfmaschinenanlagen würden nöthig sein, um die in den 60—70 Lokomotiven einer mittleren Zugbildungs- und Maschinenwechselstation enthaltenen Zugkräfte zu ersetzen! Keines der vorhandenen elektrischen Kraftwerke hat unseres Wissens die hierzu erforderliche Gesammtleistung von etwa 40 000—50 000 PS aufzuweisen. Das Duanstreetwerk in Newyork scheint mit 30 000 PS die äusserste bisher in einem einzelnen solchen Werke erreichte Kraftleistung darzustellen. Das Werk „Markgrafenstrasse" der Berliner Elektrizitätswerke soll mit 9 000 PS ausgestattet sein. Auch keines der mit Wasser betriebenen

*) Die Baltimore - Ohiobahn besetzt ihre zur Beförderung schwerer Güterzüge auf einer kurzen Tunnelstrecke bestimmten elektrischen Lokomotiven mit einem Maschinisten und einem Gehilfen.

elektrischen Kraftwerke scheint bisher den Bedarf einer mittleren Station an Zugkraft decken zu können; die allgemeine Elektrizitätsgesellschaft entnimmt dem Rheinstrome bei Rheinfelden nur 15000 PS. Selbst die weitausschauendsten Pläne für Ausnutzung von Wassergefällen (200000 PS und 250000 PS am Niagara, 160000 PS am eisernen Thor) sind höchstens geeignet, dem Zugkraftbedürfniss einer grösseren Lokomotivstation zu genügen.

Die Dampfmaschinenanlage eines Kraftwerkes von 1000 PS lässt sich keinenfalls für den Preis einer gleich leistungsfähigen Lokomotive, d. s. etwa 40000 ℳ, betriebsfähig herstellen, sondern kostet das Zwei- und Dreifache, abgesehen von den Kosten der Gebäude und Schornsteine.

Der Brennstoffverbrauch der Lokomotive ist zwar grösser als der solcher Kraftwerke. Ein Kilogramm mittlerer westfälischer Kohle erzeugt in feststehenden Kesseln etwa 7,2 kg, in Lokomotivkesseln etwa 6,0 kg Dampf, d. s. im letzteren Falle 17 % weniger. Aber die Ueberlegenheit der stehenden Anlagen kann nur durch wesentlich vermehrte Herstellungskosten erkauft werden und die Lokomotivtechniker sind eifrig bemüht, die Vorzüge solcher Anlagen, soweit angängig, der Lokomotive mitzutheilen; es ist auch zu erwarten, dass diese namentlich auf Vergrösserung der Rostfläche gerichteten Bestrebungen eine Annäherung der eben genannten Kesselleistungen zur Folge haben werden. Dazu kommt, dass die Lokomotive auch die Verwendung minderwerthiger Brennstoffe nicht ausschliesst. Dass in Russland Holz und Torf in grossem Umfange für Lokomotiven verwendet werden, ist bekannt. In Oesterreich benutzt man zu diesem Zwecke Lignite geringster Sorte und in Amerika auf entsprechend vergrösserten Rosten Anthrazitabfälle, die man für fast werthlos halten kann und gegen deren Verwendung in stehenden Anlagen man vielleicht Bedenken haben würde. Aber nicht nur der Lokomotivkessel, sondern auch die Maschine der Lokomotive ist Gegenstand der stetig auf Verbesserung gerichteten Studien der Lokomotivtechniker, die in immer weiterem Umfange das Verbundsystem und höhere Dampfspannungen einführen. Zu den erheblich grösseren Anlagekosten stehender Dampfmaschinenlagen von solchem Umfange, wie sie der elektrische Betrieb auf Vollbahnen erheischt, gegenüber den Beschaffungskosten einer Anzahl gleich leistungsfähiger Lokomotiven kommen die beträchtlichen Kosten der Bedienung solcher Anlagen. Auf den Dampflokomotiven besorgt einen grossen Theil der Bedienung das auch bei den elektrischen Lokomotiven kaum entbehrliche Personal von zwei Köpfen. Stellt man diese Umstände dem Mehrverbrauch der Lokomotive an Brennstoff und dem unwirthschaftlichen Kraftüberschuss der im Betriebe befindlichen Lokomotiven verglichen mit dem wirklichen Kraftbedarf gegenüber, so werden die Kosten der Energieerzeugung auf den Fahrzeugen nur unter bestimmten beschränkten Bedingungen diejenigen der Energieerzeugung in Kraftwerken soweit übertreffen, dass aus dem Mehr die Dynamos, die Leitungen, die Elektromotoren beschafft, bedient, unterhalten, verzinst und ersetzt, ausserdem die Spannungsverluste in den Leitungen und gegebenenfalls bei der Umformung der Spannung gedeckt werden können.

Diese auf unseren vorhandenen Vollbahnen nur im beschränkten Maasse zutreffenden Bedingungen sind im wesentlichen folgende: geringe Länge der von einem Kraftwerk zu versorgenden Strecke, dichte Zugfolge, kurze Züge, zahlreiche Haltestationen, wodurch das Bedürfniss beschleunigten Anfahrens entsteht. Wie günstig ist die Lokomotive gerade bezüglich der Entfernung der Erzeugungs- von der Verwendungsstelle der Energie gegenüber dem elektrischen Betriebe von einem Kraftwerk aus gestellt! Die Entfernung beträgt im ersteren Falle nur einige Meter.

Der genaue wirthschaftliche Vergleich beider Betriebsarten fordert selbstverständlich noch die Berücksichtigung anderer Umstände als der hier angedeuteten, namentlich auch des erhöhten Aufwandes für Instandsetzung der Dampflokomotiven. Diese Umstände können aber nur eine gewisse Verschiebung der Grenze, bis zu welcher der elektrische Betrieb wirthschaftlich erscheint, zu Ungunsten der Dampflokomotive veranlassen. Im wesentlichen werden die erwähnten Punkte bei dem Vergleiche, dessen Durchführung im einzelnen übrigens eine zwar schwierige, aber der Lösung dringend bedürftige, daher höchst dankbare Aufgabe ist, ausschlaggebend sein, und wir kommen zu der Ueberzeugung, dass die allgemeine Einführung des elektrischen Betriebes auf Vollbahnen keine wirthschaftlichen Vortheile bietet.

(Schluss folgt.)

Die chinesische Ostbahn und die projektirte Anschlussbahn Blagoweschtschensk-Zizikar.

Vom Bau der chinesischen Ostbahn weiss die „Nowoje Wremjä" viele, wenig erfreuliche Dinge zu erzählen, namentlich tadelt sie, dass jede Ordnung fehle und dass man deshalb mit den Arbeiten nicht gut vorwärts komme. Die Bauverwaltung hat chinesische Arbeiter, wie das genannte Blatt sich aus Wladiwostok mittheilen lässt, den russischen vorgezogen, weil sie für einen billigeren Tagelohn arbeiten. Die Chinesen verlangen nur 30—40 Kop. (= 65—86 ₰) für den Tag, die Russen dagegen forderten 2 R. (= 4,32 ℳ) und ermässigten erst später infolge des Wettbewerbes ihre Ansprüche bis auf 1,20 R. (= 2,59 ℳ). Der Vorsitzende der Bauverwaltung entschloss sich zuguterletzt dazu, nur chinesische Arbeiter zu verwenden. Doch hatte das eine schlechte Folge. Die chinesischen Arbeiter versuchten auf anderem Wege einzuholen, was sie an Arbeitslohn weniger erhielten als ihre russischen Wettbewerber und verlegten sich aufs Rauben. Ihre Opfer sind die Russen. Die Arbeiten konnten infolge der vielen Erörterungen in der Lohnfrage nicht ununterbrochen und schnell vor sich gehen. So konnten z. B. die Schwellen und Schienen nicht rechtzeitig verlegt werden und auch bei der Beschaffung von Eisenbahnwagen, Lokomotiven und anderen Gegenständen waren erhebliche Schwierigkeiten zu überwinden, die mehr oder minder mit der Arbeiterfrage zusammenhingen. Auch wurde der Verkehr für die Bedürfnisse des Baues nicht so weit in Ordnung gehalten, dass es möglich gewesen wäre, ohne störende Unterbrechungen das erforderliche Holz anzuführen. Die Folge aller dieser Verhältnisse ist u. a. auch, dass auf der Strecke von Charbin bis zur Ononsker Linie noch keine Schienen gelegt worden sind und dass nur zwischen Charbin und der Grenzstation Züge mit Arbeitern und Materialien verkehren können. Es kam sogar zu einem Ausstande unter den Telegraphisten. An 20 Stationen legten die Telegraphisten gleichzeitig den Dienst nieder, weil sie mit dem Gehalte von 40 R. für den Monat nicht zufrieden waren. Man spricht auch davon, dass den angenommenen Beamten die Gehälter nicht in der verabredeten Höhe gezahlt werden. Alle diese Ungehörigkeiten scheint man dem bisherigen leitenden Ingeniör zur Last zu legen und hat ihn deshalb durch einen anderen ersetzt, in der Hoffnung, dass damit Wandel geschaffen sein wird und dass zum Frühling beim Bahnbau in der Mandschurei eine bessere Ordnung der Dinge eingeführt sein wird. Auch hält man noch an der Hoffnung fest, dass der Bau der Bahn im Jahre 1901 zum Abschluss gebracht werde, wobei dann aber noch übrig bliebe, Brücken zu bauen, die erst im Jahre 1902 fertig werden könnten.

Ausser mit diesen Sorgen über unerwünschte Hindernisse, die der Bau der chinesischen Ostbahn durch mangelhafte Organisation, schlechte Verwaltung usw. erfährt, beschäftigt sich die russische Presse neuerdings mit dem Projekt einer Eisenbahn von Blagoweschtschensk nach Zizikar. Nachdem zwischen Russland und China am 15. März 1898 ein Uebereinkommen betreffs Verpachtung von Port Arthur

und Talienwan (jetzt Dalni) abgeschlossen und am 15. April desselben Jahres das dieses Uebereinkommen ergänzende Protokoll unterschrieben worden, so führt die deutsche „St. Petersburger Zeitung" aus, ging die chinesische Regierung mit der Gesellschaft der chinesischen Ostbahn einen Vertrag ein, demzufolge die Gesellschaft eine Eisenbahnlinie nach Port Arthur und Dalni bauen sollte. Von dem ursprünglichen Projekt, die grosse sibirische Bahn innerhalb der Grenzen der russischen Besitzungen zu führen, und zwar von Ssretensk längs der Thäler von Amur und Schilka nach Chabarowsk, wurde damit Abstand genommen. Auf der Strecke von Ssretensk bis Chabarowsk, in einer Länge von 2008 Werst, bietet das Gelände grosse Schwierigkeiten dem Bahnbau und so wurde, abgesehen von den politischen Erwägungen, nach einem anderen Endpunkte für die sibirische Eisenbahn durch die Mandschurei gesucht und beschlossen, nach Port Arthur und Dalni zu bauen, wenn nur dazu die Möglichkeit gegeben wurde. Diese Linie bringt mehrere wichtige Vortheile: Es wird für Russland der Weg nach dem fernen Osten verkürzt, der Endpunkt der grossen Bahn gelangt an nicht zufrierende Häfen des stillen Ozeans und es findet ausserdem eine grössere Annäherung an das chinesische Reich statt, so dass der Einfluss Russlands auf dasselbe gestärkt und für seine Industrieerzeugnisse bei einer Bevölkerung von 406 000 000 Einwohner ein Absatzmarkt geschaffen wird. Die Vortheile sind sicherlich ganz bedeutende, aber — das Amurgebiet verlor dadurch die nothwendige Erschliessung durch eine Eisenbahn, wenn es sich wirthschaftlich entwickeln sollte. Um einen Ersatz für die ursprünglich geplante Bahnlinie von Ssretensk nach Chabarowsk zu schaffen, baut man jetzt eine Landstrasse, aber das ist keine glückliche Idee. Jedermann sieht es ein, schreibt die „Amurskaja Gaseta", dass eine Landstrasse die Eisenbahn nicht ersetzen kann, sondern dass sie nur als Nothbehelf in Betracht kommt. Bei einem Verkehr auf einer Landstrasse würde die Montanindustrie des Amurgebietes nicht aufblühen und bliebe auch der Zuzug von Ansiedlern noch lange nur ein frommer Wunsch. Deshalb begegnet das Projekt, die Hauptstadt des Amurgebietes, Blagoweschtschensk, mit der Stadt Zizikar in der Mandschurei durch eine Eisenbahnlinie zu verbinden, einer sehr wohlwollenden Aufnahme. Dadurch erzielte der Mittelpunkt des Amurgebietes den kürzesten Anschluss an die russisch-chinesische Eisenbahn. Dem Amurgebiete würde damit die Möglichkeit gegeben werden, sich mit allem nöthigen Bedarf für die Fabrik- und Montanindustrie zu versorgen und ausserdem wäre die Bahn strategisch werthvoll, weil auf derselben Truppen nach Nikolajewsk und andererseits nach der Liaotong-Halbinsel befördert werden können. Im Fall einer Missernte könnte die Bevölkerung des Gebietes aus China billiges Getreide beziehen, was sonst nicht gut auszuführen wäre. Uebrigens würde die neue Linie der chinesischen Ostbahn als eine nützliche Abfuhrbahn für den Fall der Ueberhäufung dieser Bahn mit Gütern dienen. Die Linie würde eine Länge von nur 400 Werst (= **427** km) haben und danach scheinen die für den Bau nöthigen Ausgaben nicht zu gross gegenüber dem zu erzielenden Vortheile zu sein.

Mit derartigen Projekten, die auf einen Anschluss an die grosse Verkehrsader des sibirischen Russlands abzielen, wird sich die Presse demnächst gewiss häufig beschäftigen, denn es liegt in der Natur der Verhältnisse, dass Industrie-, Montan- und ebenso landwirthschaftliche Bezirke durch Anschlussbahnen sich einen Weg an die grösseren Märkte zu verschaffen suchen werden. Das Hinderniss, auf das die Erfüllung derartiger Projekte voraussichtlich vielfach stossen wird, sind die grossen Entfernungen, die überwunden werden müssen, wodurch die schnelle Herstellung einer grösseren Anzahl derartiger, gewiss dringend nothwendiger Verkehrswege sehr kostspielig wird. Wenn die grosse sibirische Bahn erst einmal fertig und leistungsfähig sein sollte, so wird sie wohl auf lange Zeit hinaus das Ziel der Wünsche der abliegenden Ortschaften, die nach einer Eisenbahnverbindung streben, sein.

Nachrichten.

Deutschland.

— In Bezug auf die **Verabfolgung von Arbeiterfahrkarten** hat die Eisenbahndirektion Berlin neuerdings folgende Verfügung erlassen: Die Bestimmung im Personentarif Theil I vom 1. Januar 1900 Seite 8 Ziffer III, wonach Arbeiterkarten für die IV. und da, wo diese nicht besteht, für die III. Wagenklasse zu ermässigten Preisen an solche Personen ausgegeben werden, die ausserhalb ihres Wohnortes mit mechanischen oder Handarbeiten beschäftigt sind, also zu den Arbeitern im engeren Sinne des Wortes gehören, hat vielfach zu Zweifeln Veranlassung gegeben. Zur Beseitigung dieser Zweifel wird bestimmt: Nur solche Personen haben auf Verabfolgung von Arbeiterkarten Anspruch, die ihre Arbeitereigenschaft nachzuweisen vermögen. Dieser Nachweis ist durch Vorzeigung der Alters- und Invaliditätsversicherungskarte oder eines Arbeitsbuches oder einer Bescheinigung des Arbeitgebers oder der Ortspolizeibehörde, dass der Betreffende als Arbeiter beschäftigt ist, zu führen, sofern die äussere Erscheinung der Betreffenden nicht ohnehin erkennen lässt, dass dieselben dem Arbeiterstande angehören. Lehrlinge haben eine Bescheinigung ihres Lehrherrn beizubringen. An andere Personen, beispielsweise an selbständige Handwerksmeister, an Büro- und Handlungsgehilfen sowie Hausirer und Botenfrauen sind fortan Arbeiterkarten nicht zu verabfolgen.

— Den vielfach kundgegebenen Wünschen der Krefelder Handelskammer entsprechend ist nunmehr vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt, dass vom 1. Mai an die **Schnellzüge nach und von Hoek van Holland** (London) nicht mehr wie bisher von Krefeld aus über Kempen die Linie nach Venlo benutzen, sondern über Kempen, Geldern und Cleve nach Nymwegen geleitet werden. Die Schnellzüge fahren dadurch etwa 45 km mehr auf preussischem Gebiet; es wird zwischen Cleve und Krefeld eine neue günstige Verbindung geschaffen. Die holländische Eisenbahngesellschaft hat sich hiermit bereits einverstanden erklärt.

— **Rücksichtnahme auf den in der Landwirthschaft bestehenden Arbeitermangel bei Eisenbahnbauten und bei der Bahnunterhaltung.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat mit Rücksicht darauf, dass mit dem Beginn des Frühjahres die Bahnunterhaltungs- und Bauarbeiten wieder aufgenommen werden, Veranlassung genommen, die zur Milderung des besonders in der Landwirthschaft andauernden Arbeitermangels getroffenen Anordnungen den Eisenbahndirektionen von neuem zur genauesten Beachtung in Erinnerung zu bringen. Es kommen hierfür in Frage die Bestimmungen: a) betr. die Erschwerung des Vertragsbruchs und Maassnahmen zur Verhütung der Annahme vertragsbrüchiger Arbeiter, b) betr. möglichste Verminderung der Beschäftigung von Arbeitern seitens der Staatsbetriebe während der Frühjahrsbestellung und der Erntezeit sowie Beschäftigung von Gefangenen, c) betr. die Erweiterung der Zulassung ausländischer Arbeiter.

— In der Sitzung des Landesökonomiekollegiums am 14. d. Mts. wurde in Bezug auf die **Herabsetzung der Eisenbahntarife für denaturirten Spiritus** der Beschluss gefasst, dem vom deutschen Landwirthschaftsrathe in derselben Angelegenheit gefassten Entschlusse beizutreten.

— **Ausnahmetarife für den Getreideverkehr von Stargard-Posener Stationen nach Berlin.** Wie wir in Nr. 12 S. 176 d. Ztg. berichteten, hatten die Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft bei der Eisenbahndirektion zu Berlin den Antrag gestellt, für den Getreideverkehr von Stationen der vormaligen Stargard-Posener Eisenbahn (Wronke, Woldenberg, Samter usw.) nach den verschiedenen Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen ähnliche, der billigeren Umexpedition in Kreuz Rechnung tragende Ausnahmetarife einzuführen, wie solche für den Verkehr mit Berlin Ostbahnhof bereits bestehen. Nach Mittheilung der königlichen Eisenbahndirektion ist diesem Wunsche am 1. März d. J. entsprochen worden. Die Frachtermässigungen, welche hiermit gegenüber der direkten Abfertigung zu den Sätzen des Spezialtarifes I eingetreten sind, beziffern sich auf 11 bis 13 *M.* für den Wagen von 10 000 kg.

— **Eisenbahnunfall bei Bebra.** Einer amtlichen Meldung zufolge ist am Abend des 13. d. Mts. der Schnellzug 187 Cassel-Bebra bei Kilometer 211,285 auf den in Bahnhof Bebra einfahrenden Güterzug 3403 Cassel-Bebra aufgefahren. Drei Reisende, zwei Postbeamte, Führer und Heizer des Schnellzuges 187 wurden leicht verletzt, drei Wagen des Güterzuges 3403 zertrümmert, Maschine und Postwagen des Schnellzuges 187 umgeworfen. Schnellzug 187 wurde neu gebildet und erlitt 46 Minuten Verspätung. Die Reisenden mussten umsteigen. Die verletzten Reisenden konnten nach Anlegung eines Nothverbandes ihre Reise fortsetzen. Der eingleisige Betrieb zwischen Bebra und Rotenburg wurde von 11½ Uhr Nachts wieder aufgenommen.

— **Zum Eisenbahnunfall auf dem Klosterthorbahnhof zu Hamburg.** In dem kürzlich vor der IV. Strafkammer des Landgerichts Hamburg stattgefundenen Strafverfahren gegen den zur Zeit des Unfalls (2. Oktober 1899) dienstthuenden Stationsbeamten hat der Gerichtshof auf kostenlose Freisprechung des Angeklagten erkannt, weil er die Ueberzeugung von dessen Schuld nicht hat gewinnen können. Wir behalten uns vor, die in mehrfacher Beziehung interessante Verhandlung auszugsweise mitzutheilen.

— Nach dem von „Berl. Akt." veröffentlichten **Abschluss der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn für 1899** betrugen die Einnahmen 4 286 000 ℳ. und die Betriebsausgaben 1 527 000 ℳ; hierzu Vortrag 109 000 ℳ, ergibt einen Rohgewinn von 2 863 000 ℳ. Davon gehen in den Erneuerungsfonds I rund 343 000 ℳ. (+ 30 000 Mark), in den gesetzlichen Reservefonds 120 000 ℳ. (+ 9 000 ℳ.), als 8,5 % (i. V. 8 %) Dividende 2 040 000 ℳ., als Eisenbahnsteuer 225 000 ℳ. (+ 30 000 ℳ.), als Tantième 53 000 ℳ. und als Vortrag 87 000 ℳ. An der Mehreinnahme nehmen der Personenverkehr mit rund 37 000 ℳ., der Güterverkehr mit 225 000 ℳ. und die Wagenmiethen mit 198 000 ℳ. theil. Der Rohmehreinnahme von rund 463 000 ℳ. stehen erhöhte Ausgaben gegenüber, und zwar wurden mehr verausgabt für Gehälter und Löhne etwa 53 000 ℳ., für Kohlen und sonstiges Material 33 000 ℳ., für Erhaltung der Betriebsmittel 40 000 ℳ. und an Steuern usw. 27 000 ℳ.

— Nach dem Geschäftsbericht der **Aachener Kleinbahngesellschaft** umfasst das in den letzten Jahren wesentlich erweiterte elektrische Kleinbahnnetz eine Betriebslänge von 82 km. Die erforderliche elektrische Kraft wird, wie bisher, aus der städtischen Kraftstation Aachen und der eigenen Kraftstation Eschweiler geliefert. Der Verkehr hat auch im abgelaufenen Betriebsjahre, wenigstens auf einen Theil des Bahnnetzes, einen erfreulichen Aufschwung genommen; andererseits wirkten ungünstig auf das Jahreserträgniss ein u. a. die erheblichen Preissteigerungen für Rohstoffe und Fertigerzeugnisse. Die Personenbeförderung steigerte sich von 6 527 961 auf 8 482 072; der Güterverkehr konnte erst in der zweiten Hälfte 1899 in nennenswerthem Umfange aufgenommen werden. Mit der Stadt Aachen wurde ein Einvernehmen erzielt, das im wesentlichen auf folgendes hinausläuft: Die Dauer der Konzession ist auf 50 Jahre, beginnend mit dem 1. Januar 1899, bemessen worden, das Erwerbsrecht der Stadt kann unter entsprechender Entschädigung an die Gesellschaft erst mit dem Jahre 1915 beginnen und alsdann weiterhin in fünfjährigen Fristen ausgeübt werden; der Stadt ist ein Gewinnantheil zugestanden worden, der sich zur Zeit auf 4 000 ℳ. für das Jahr beläuft und alle zwei Jahre um 1 000 ℳ. steigt, sofern die Ertragsrechnung nicht einen höheren Antheil ergibt. Seitens der Stadt ist nunmehr endgültig für jetzt und späterhin eine ausreichende Stromlieferung gewährleistet. Die Dividende ist auf 6 %, wie im Vorjahre, festgesetzt.

— Die braunschweigische Regierung fordert vom Landtag 800 000 ℳ. als Zuschuss für die von der Firma Lenz & Co. zu erbauende normalspurige **Bahn Braunschweig-Hötzum-Mattierzoll bezw. -Schöningen.** Die Gesammtkosten der 68 km langen Bahn werden auf 8 000 000 ℳ. angeschlagen.

Nach einer der „Voss. Ztg." hierüber zugegangenen Mittheilung ist beabsichtigt, unter dem Namen Braunschweig-Schöninger Eisenbahngesellschaft eine Aktiengesellschaft mit dem Sitze in Braunschweig zu gründen, für welche die Firma Lenz & Co. die Bahnstrecken zu erbauen und zu betreiben hat Beide Linien in einer Länge von 36 bezw. 32 km können ganz innerhalb braunschweigischen Gebietes gebaut werden, doch soll eine Linie auf kurze Strecke preussisches Gebiet berühren, wozu man die Genehmigung erhofft. Das Baukapital soll durch Ausgabe von 3 700 000 ℳ. Aktien und 3 700 000 ℳ. 4,5 % Prioritäten aufgebracht werden. In Braunschweig soll die Bahn in einen von der Landeseisenbahngesellschaft für die Schunterthalbahn neu zu erbauenden gemeinschaftlichen Bahnhof einlaufen. Das Kaliwerk Asse soll mit einem 600 m langen Anschlussgleise bei Wittmar mit der Bahn in Verbindung gebracht werden.

— Ueber eine Anzahl von **Kleinbahnprojekten** theilt der „Berl. Akt." folgendes mit: Von der Allgemeinen Deutschen Kleinbahngesellschaft zu Berlin in Gemeinschaft mit der Nordischen Elektrizitäts-Aktiengesellschaft in Danzig wird beabsichtigt, eine schmalspurige Kleinbahn von dem Fusse des Gollen bis zum Staatsbahnhofe in Köslin und von da ab bis zum Seebade Gross-Möllen zu bauen, die auf ersterer Strecke dem Personenverkehr mit elektrischem Betrieb, auf letzterer Strecke dem Personen- und Güterverkehr vorläufig mit Lokomotivbetrieb dienen soll. Die Aktiengesellschaft Siemens & Halske in Berlin beabsichtigt, als Fortsetzung der Berliner elektrischen Hoch- und Untergrundbahn Warschauer Strasse - Zoologischer Garten eine elektrisch zu betreibende Untergrundbahn für den Personenverkehr vom Zoologischen Garten nach dem Wilhelmsplatz in Charlottenburg zu bauen. Auf der elektrischen Strassenbahn Berlin (Wassmannstrasse) Hohenschönhausen soll auch der Güterverkehr eingeführt werden. Von der Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vorm. Lahmeyer & Co. in Frankfurt a/M. werden elektrische, schmalspurige Kleinbahnen für den Personenverkehr geplant: a) vom Hauptbahnhofe Hagen über Böhle und Bathey nach dem Denkmal bei Hohensyburg, die u. U. auf der Endstrecke für den Aufstieg mit Zahnrad- oder Seilbetrieb ausgeführt werden soll, oder b) vom Hauptbahnhofe Hagen über Herdecke und Dorf Syburg nach demselben Denkmal mit Abzweigung von Herdecke nach Wetter. Die Hagener Strassenbahngesellschaft beabsichtigt, als Fortsetzung ihrer bestehenden Strecke eine schmalspurige, elektrische Kleinbahn für den Personenverkehr von Eckesey nach Herdecke herzustellen, an die sich eine gleichartige von der Allgemeinen Lokal- und Strassenbahngesellschaft zu Berlin geplante Kleinbahn von Wittbräuke nach Syburg anschliessen soll. Die Kontinentale Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft in Berlin beabsichtigt, in Fortsetzung der Kleinbahn Oebel - Brüggen - Bracht - Kaldenkirchen eine vollspurige, mit Lokomotiven für den Personen- und Güterverkehr zu betreibende Linie von Kaldenkirchen über Heidenend nach der preussisch - holländischen Grenze in der Richtung auf Tegelen zu bauen.

— In der am 14. d. Mts. stattgefundenen Sitzung der bayerischen Abgeordnetenkammer gelangte der in Nr. 91 S. 1481 Jahrg. 1899 d. Ztg. enthaltene Gesetzentwurf, betreffend die **Beschaffung von Wohnungen für Beamte, Bedienstete und Arbeiter der bayerischen Staatseisenbahnen** zur Berathung. Der Berichterstatter der Kammer verbreitete sich zunächst über die Verhandlungen hierüber im Ausschusse und empfahl schliesslich die Annahme des Ausschussantrages, welcher dahin ging, es möge der von der Staatsregierung für gedachten Zweck geforderte Kredit von 4 000 000 ℳ. auf 6 000 000 ℳ. erhöht werden. Da dieser Antrag von sämmtlichen Rednern aufs wärmste befürwortet wurde und auch der Vertreter der Staatsregierung Bedenken gegen die Erhöhung des Geldbetrages nicht erhob, wurde der Ausschussantrag e i n s t i m m i g angenommen. — Die in diesem Gesammtbeschlusse seitens der bayerischen Abgeordnetenkammer sowohl als auch der Staatsregierung gemeinsam zum Ausdruck gekommene Fürsorge hinsichtlich der Beschaffung billiger und gesunder Wohnungen dürfte in den betheiligten Kreisen dankbarste Anerkennung finden.

— **Die volkswirthschaftliche Kommission der württembergischen Kammer der Abgeordneten** hat sich in letzter Zeit mit verschiedenen **Eingaben in Eisenbahnangelegenheiten** befasst. Zu einer Eingabe um V e r s t a a t l i c h u n g der E r m s t h a l b a h n (Metzingen-Urach) hat sie den Antrag gestellt, „die königliche Staatsregierung um baldige Vornahme eingehender Erhebungen zu ersuchen, welche geeignet sind, eine sichere Grundlage für die erbetene Verstaatlichung zu schaffen". Ferner wurde der Antrag gestellt, „das Gesuch des Eisenbahnkomitees für Erbauung einer normalspurigen N e b e n e i s e n b a h n v o n K i r c h h e i m u./T e c k n a c h W e i l h e i m a. d. T e c k, soweit es sich auf Gewährung einer entsprechenden Beihilfe bezieht, der königlichen Regierung zur Berücksichtigung zu empfehlen". Von drei Kommissionsmitgliedern wurde der Eventualantrag gestellt, „die Bitte um Erstellung der Bahn Kirchheim-Weilheim in erster Linie durch den Staat und, falls dies in den nächsten Jahren nicht möglich wäre, in zweiter Linie durch eine Privatgesellschaft mit entsprechendem Staatsbeitrag der königlichen Regierung zur Berücksichtigung zu empfehlen". Die Gesuche um Erbauung einer normalspurigen S e k u n d ä r b a h n v o n M e n g e n ü b e r O s t r a c h u n d W i l h e l m s d o r f n a c h F r i e d r i c h s h a f e n und um F o r t s e t z u n g d e r L o k a l b a h n S c h u s s e n r i e d - B u c h a u durch das Kanpachthal n a c h R i e d l i n g e n bezw. um Bewilligung eines Staatsbeitrages wurden der königlichen Regierung zur Erwägung zu übergeben beantragt. Zu der Bitte der Gemeinden Sindelfingen, Weil im Schönbuch, Dettenhausen usw. um Erbauung einer N e b e n b a h n v o n S i n d e l f i n g e n ü b e r B ö b l i n g e n n a c h W e i l i m S c h ö n b u c h u n d n a c h D e t t e n h a u s e n wurde der Antrag gestellt: „das Gesuch, soweit es sich um Erschliessung des Schönbuchs und des anliegenden Gebietes durch eine Linie Sindelfingen-Weil im Schönbuch handelt, der königlichen Regierung zur Berücksichtigung zu übergeben; soweit es sich um die einzelnen Projekte handelt, dieselben der königlichen Regierung unter dem Gesichtspunkte einer späteren Fortsetzung in der Richtung nach Pforzheim zur Erwägung und näheren Prüfung zu überweisen".

— **Badischer Bahnhof in Basel.** Aus Basel wird berichtet, dass die Verhandlungen des schweizerischen Baudepartements mit der Generaldirektion der badischen Staatsbahnen über den Vertrag, betreffend die Verlegung des badischen Bahnhofes, nunmehr abgeschlossen sind und das Departement den Regierungsrath um die Ermächtigung zur endgiltigen Ausfertigung des Vertrages ersucht habe.

— Beim Beginn der Reisezeit nach Italien möchten wir an dieser Stelle darauf aufmerksam machen, dass es für Reisende, die weniger mit der Zeit als mit dem Gelde zu rechnen haben, sich empfiehlt, die **italienischen Rundreisehefte** (Nr. 734 des Deutschen Reichskursbuchs) nicht in Verbindung mit dem Anschlussrundreiseheft bis zur italienischen Grenzstation bei den deutschen Ausgabestellen für italienische Rundreisehefte, wie sie im Reichskursbuch a. a. O. aufgeführt sind, zu beziehen, sondern sie erst auf der italienischen Grenzstation (Ventimiglia, Modane, Chiasso, Luino, Ala, Pontebba, Cormons) zu kaufen, wo wegen der Zollrevision bei den gewöhnlichen Zügen und auch bei der Mehrzahl der Schnellzüge genügender Aufenthalt ist. Bezieht man diese Rundreisehefte nämlich durch deutsche Stationen, so muss man den italienischen Preis nach dem vollen Umrechnungswerth von 1 L. = 81 ₰ in deutschem Gelde, nach welchem die deutschen Preise in Nr. 734 des Reichskursbuchs überall angegeben sind, bezahlen, während man das italienische Geld überall mit einem kleinen Aufgeld in den Bankgeschäften zu dem Tageskurse kaufen kann, der in der Regel etwa 6 % niedriger ist und z. B. augenblicklich für 1 L. 76,35 ₰ beträgt. Wer beispielsweise in Berlin ein italienisches Rundreiseheft I. Klasse B Serie H. H. Nr. 5 (Nr. 734 des Reichskursbuchs) für die beliebte Rundreise Chiasso-Genua-Rom-Neapel-Rom-Florenz-Venedig-Verona-Ala bezieht, hat dafür 154,40 ℳ + 7,50 ℳ sopratassa (Zuschlag) = 161,90 ℳ zu zahlen, während er in Chiasso nur 190,65 L. + 9,25 L. sopratassa = 199,90 L. zu zahlen braucht, die er beim deutschen Bankgeschäft zum Kurse von 76,35 für rund 153 ℳ kaufen kann, so dass er also fast 9 ℳ spart.

Natürlich muss man bei dem Kauf des italienischen Rundreiseheftes auf der Grenzstation das gewünschte genau und in italienischer oder doch französischer Sprache bezeichnen können, da man auf ein genügendes Verständniss der deutschen Sprache bei den italienischen Beamten nicht sicher rechnen kann. Bei Zügen mit kurzem Aufenthalt, z. B. bei den Luxus- und Expresszügen ist die Zeit zum Fahrkartenkauf nicht ausreichend, bei den Schnellzügen kann sie infolge von Verspätungen und von Schwierigkeiten bei der Zollrevision leicht knapp werden. Wer aber nur mit Handgepäck reist, wird beispielsweise bei den drei Schnellzügen Innsbruck-Verona, die in Ala 23, 27 und 21 Minuten Aufenthalt haben, und bei den vier Schnellzügen der Gotthardbahn, die in Chiasso 29, 25, 20 und 24 Minuten verweilen, die Zeit für die Lösung des Rundreiseheftes regelmässig gewinnen und damit eine nicht unerhebliche Ersparniss von etwa 6 % des Preises erzielen.

Am meisten empfiehlt es sich wohl, das gewünschte Rundreiseheft auf der italienischen Grenzstation 24 Stunden vorher brieflich oder telegraphisch vorauszubestellen. Eine solche Vorausbestellung ist zulässig. Auch Zonenzeitkarten für das Netz der Mittelmeerbahnen und das adriatische Netz (vergl. weiter unten unter Vereinsausland) sind dort gegen Vorausbestellung erhältlich.

Um dem Vorwurf zu begegnen, dass etwa die deutschen Bahnen für die italienischen Rundreisehefte zu hohe Preise einziehen, bemerken wir, dass sie nach den bestehenden Vereinbarungen den italienischen Verwaltungen den vollen Umrechnungskurs von 81 ₰ für 1 L. vergüten, die Kursdifferenz bei Lösung des italienischen Rundreiseheftes in Deutschland also nur den italienischen Bahnen zufliesst.

— **Geh. Regierungsrath z. D. Senftleben †.** Am 10. d. Mts. ist zu Cassel Geh. Regierungsrath Senftleben im 64. Lebensjahre verstorben, der seit Anfang der 70er Jahre bis zu der Neuordnung der Eisenbahnbehörden im Jahre 1895 der preussischen Staatseisenbahnverwaltung angehört hat. Er war mehrere Jahre bei der Direktion der westfälischen Eisenbahn in Münster, dann bei den Eisenbahndirektionen in Hannover und Saarbrücken thätig, meist im Tarif- und Verkehrswesen; zuletzt war er etwa zehn Jahre lang Direktor des königlichen Eisenbahnbetriebsamts in Bremen. Senftleben war von Hause aus Jurist; er verband mit einem sehr guten Verstande und praktischen Blick einen ausgeprägten Sinn für straffe äussere Ordnung, Disziplin, für sicheres Auftreten und gute Formen. Mit grossem Eifer und lebhaftem Interesse widmete er sich dem Eisenbahnberuf, in dem er nach verschiedenen Richtungen hin Tüchtiges leistete. Er war mit besonderer Vorliebe Soldat und Offizier gewesen und bezeichnete sich gern als Major der Landwehr a. D. Seiner Auffassung der Eisenbahnverwaltungsaufgaben verlieh dieser militärische Zug eine gewisse Eigenart, die von sehr guter Wirkung war. Dem Personal seines Bezirkes wusste er eine gewisse militärische Schulung zu verleihen; ein tadelloses Aeussere in der Erscheinung der Beamten, eine peinliche Sauberkeit in allen Räumen war auf sein unmittelbares Eingreifen zurückzuführen. Dabei war der Verstorbene ein Mensch von wirklicher Herzensgüte und frischem Humor, so dass er bei Hoch und Niedrig gern gesehen war. Wie er selbst Freude am Leben hatte, so gönnte er sie auch anderen, er war in Ernst und Scherz ein prächtiger Kamerad. Mit seiner Familie trauert um ihn eine grosse Anzahl von Freunden. Seine irdischen Ueberreste haben in seinem Heimathsorte Schrimm die Ruhestatt gefunden. In der preussischen Eisenbahnwelt wird man ihm ein treues Andenken bewahren.

— **Personalnachrichten.** Der Regierungsrath Ernst Schmidt, bisher in Hamburg, ist als Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion nach Essen a. R. versetzt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate Januar 1900.** Es wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 9 423 286 Personen und 7 617 556 t Güter befördert; die Gesammteinnahme beträgt 41 907 018 Kr., d. i. für 1 km 2 203 Kr. Im gleichen Monate 1899 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 8 265 941 Personen und 7 624 627 t Güter und einer durchschnittlichen Gesammtlänge des österreichischen Eisenbahnnetzes von 18 263 km 41 877 830 Kr. oder für 1 km 2 293 Kr.; daher ergibt sich für den Monat Januar 1900 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 3,9 %.

Eine erhebliche Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses weisen gegen den gleichen Monat des Vorjahres nachstehende Hauptbahnen auf:

Leoben-Vordernberger Eisenbahn	19,9 %
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	7,5 „
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	4,2 „
Südbahngesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	3,9 „
Graz-Köflacher Eisenbahn	2,0 „
k. k. Staatsbahnen	0,4 „

Eine Abnahme des kilometrischen Ergebnisses gegen den gleichen Monat des Vorjahres ergibt sich bei nachstehenden Hauptbahnen:

Eisenbahn Wien-Aspang	0,9 %
österr.-ungar. St.-E.-G. (österr. Linien)	2,0 „
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	2,5 „
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	3,0 „
österr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	3,6 „
böhmische Nordbahn	3,8 „
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. B	4,1 „
österr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	4,3 „
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	4,9 „
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. A	9,8 „
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	15,4 „

Die Abnahme der Einnahmen bei den böhmischen Bahnen ist zum grössten Theile die Folge des durch den Kohlenarbeiterausstand veranlassten Rückganges des Kohlenverkehres.

— **Erhöhung der Staatsbahntarife für Petroleum.** Mit 1. Mai d. J. wird auf den österreichischen Staatsbahnen für mineralische Oele rücksichtlich jener Güter und Verkehrsbeziehungen, für welche bisher die Tarifirung nach Ausnahmetarif II gewährt worden ist, eine mässige Erhöhung platzgreifen und die Tarifirung nach Klasse C in Kraft treten. Wir behalten uns vor, auf diese Tarifmaassnahme noch des näheren zurückzukommen.

— Im österreichischen Abgeordnetenhause wurde in der **Angelegenheit der Betriebsverhältnisse der Südbahn** nachstehender Dringlichkeitsantrag eingebracht:

„Die Unzulänglichkeit mehrerer Bahnhofsanlagen, so namentlich der für den gesammten Verkehr so wichtigen Bahnhofsanlagen zu Wr.-Neustadt, der Mangel an Fahrbetriebsmitteln, die Ueberlastung des Personals haben zu den heutigen Verhältnissen auf der Südbahn geführt, die auf die Dauer unhaltbar sind. Die zahlreichen Betriebsstörungen, die sich daraus ergaben, haben von Zeit zu Zeit die für das Wirthschaftsleben so schädigenden Unterbindungen des Frachtenverkehres verursacht und sie haben jene Unglücksfälle hervorgerufen, die in der letzteren Zeit in so erschreckender Weise aufgetreten sind. Zur Beseitigung dieser Uebelstände, sowie der damit verbundenen Gefahren und Schädigungen ist ein entschiedenes Eingreifen der Staatsgewalt eine unbedingte Nothwendigkeit.

Die Gefertigten stellen daher den Antrag: Das hohe Haus wolle beschliessen: Die Regierung wird aufgefordert, alle gesetzlichen Mittel zur Anwendung zu bringen, damit endlich jene Vorkehrungen getroffen werden, welche zur vollen Sicherung eines geregelten Betriebes und zur Beseitigung des heutigen, Leben und Eigenthum gefährdenden Zustandes auf der Südbahn nothwendig sind. Weiter wird die Regierung aufgefordert, einen eingehenden Bericht über den derzeitigen

Stand der Verhandlungen mit der Südbahngesellschaft zu erstatten.“

In derselben Angelegenheit wurde folgende Interpellation eingebracht:

„1. Was wurde seitens des Eisenbahnministeriums gethan, um die Verkehrssicherheit auf den Linien der Südbahngesellschaft herbeizuführen? 2. Inwieweit hat die Direktion dieser Bahngesellschaft den diesbezüglichen Intentionen des Eisenbahnministeriums entsprochen? 3. Ist der Eisenbahnminister zu den weitestgehenden Anordnungen, die die Verkehrssicherheit auf diesen Bahnlinien verbürgen, bereit und mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln — allenfalls durch Sequestration — die Durchführung derselben zu veranlassen?“

(Es ist bekannt, dass die Verwaltung der Südbahn über Einflussnahme der Regierung bereits alle Einleitungen getroffen hat, um die nöthigen Erweiterungen der Stationsanlagen in kürzester Frist durchzuführen, sowie dass die Verwaltung auch durch sonstige Maassnahmen eine Besserung der Verkehrsverhältnisse herbeizuführen bemüht ist.)

— Das Kuratorium der höheren **Handelsschule in Olmütz** hat vor einiger Zeit an das Unterrichtsministerium eine Eingabe gerichtet, in welcher es die Absicht ausspricht, der **Handelsschule eine Eisenbahnakademie anzugliedern** und das Unterrichts- und Eisenbahnministerium um Mittheilung bittet, ob diese maassgebenden Stellen geneigt wären, die Absicht zu fördern. Der Lehrplan soll jenem der Linzer Eisenbahnakademie angepasst werden. Dem Vernehmen nach sollen die beiden Ministerien dem Plane nicht abgeneigt gegenüberstehen. Zur Begründung der „Lebensfähigkeit“ einer Eisenbahnakademie in Mähren verweist die Olmützer Handelskammer darauf, dass von der Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen auf Mähren 10,16 % entfallen; auf 100 000 Einwohner Mährens kommen 77,67 Kilometer Eisenbahnen, auf 1 qkm 0,8 km Bahn. Die Olmützer Eisenbahnakademie hätte auf den Schülerzuzug aus ganz Mähren, Schlesien und auch den angrenzenden Theilen von Böhmen an Mähren zu rechnen, da die Verwaltungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Staatsbahnen, der Staatseisenbahngesellschaft und der Kaschau-Oderberger Bahn ihren Beamtennachwuchs durch die Schüler der Olmützer Akademie decken würden.

— **Eine Barrikade auf den Schienen.** In der Nacht vom 10. zum 11. d. Mts. entgingen die Reisenden des Budapest-Bukarester Schnellzuges einer grossen Gefahr. Wie aus Orsova geschrieben wird, bemerkte der Lokomotivführer in der Nähe der Station Jablanica (bei Herkulesbad) trotz der nächtlichen Finsterniss eine dunkle Masse auf den Schienen. Der Zug fuhr mit einer Geschwindigkeit von 60 km in der Stunde. Obwohl sich der Zug kaum mehr 100 m von der verdächtigen Stelle befand, gelang es dem Lokomotivführer mit grosser Kraftanstrengung doch noch, ihn rechtzeitig zum Stillstand zu bringen. Knapp vor der Lokomotive erhob sich eine in sichtlich verbrecherischer Absicht aus zahlreichen Eisenbahnschwellen aufgethürmte Barrikade, die unbedingt den Zug zum Entgleisen gebracht hätte. Einzig und allein die Wachsamkeit und Geistesgegenwart des Lokomotivführers hatte die Reisenden vor einem Unglück bewahrt. Die Untersuchung der Angelegenheit wurde eingeleitet.

— In der Nacht vom 11. zum 12. d. Mts. ereignete sich am **Westbahnhofe in Wien ein eigenthümlicher Unfall.** Ein Heizer, welcher noch nicht geprüft war, setzte, wie es scheint, zur Einübung im Lokomotivdienst zwei an einander gekuppelte geheizte Lokomotiven in Bewegung. Er stand auf der rückwärtigen Lokomotive. Der Heizer führte die Maschinen in die dem Aufnahmegebäude entgegengesetzte Richtung. Als er hierbei mit den Maschinen zu nahe an eine auf dem Gleise stehende Zuggruppe gerieth, gab er mit aller Kraft Gegendampf. Hierbei riss die Kuppelung zwischen den Lokomotiven. Die Lokomotive, auf der der Heizer sich befand, fuhr nun in die Richtung der Bahnhofhalle und stiess hierbei auf eine Anzahl leerer Personenwagen, welche an einen in der Halle nächst der Bufferwehr stehenden Salonwagen prallten und diesen stark beschädigten. Unter dem Salonwagen befanden sich gefüllte Gasbehälter. Das Gas entzündete sich und setzte den Wagen in Brand. Der Heizer sprang, als er die Gefahr merkte, von der Lokomotive ab und blieb unverletzt.

— Gelegentlich der Berathung des Voranschlages des Handelsministeriums für das Jahr 1900 wurden im **ungarischen Abgeordnetenhause auch verschiedene Eisenbahn- und Kanalfragen** zur Sprache gebracht. Unter anderem wurde von mehreren Abgeordneten an den Tarifverhältnissen Kritik geübt. Ein Redner beklagte, dass die Gütertarife zu hoch und nicht einfach genug seien. Charakteristisch sei in dieser Hinsicht die Thatsache, dass die Tarifreklamationsbüros wie die Pilze aus dem Boden schiessen. Diese Büros rechnen eben mit Sicherheit auf die Irrthümer und allzu hohen Tarifberechnungen der Staatsbahnen. Es sei zu verwundern, dass die Regierung diesen Zustand dulde.

Ein anderer Abgeordneter erörterte die **Mängel des Personentarifsystems** und erklärte sich mit der geplanten Tarifreform im wesentlichen einverstanden. Abgesehen vom Nachbarverkehr und vom Verkehr auf grosse Entfernungen seien die ungarischen Eisenbahntarife theurer als die Tarife fast sämmtlicher europäischer Staatsbahnen. Man habe in den mittleren Entfernungen die früheren Tarife beibehalten, um die finanziellen Gefahren der Einführung des Zonentarifes zu vermindern, heute aber sei diese Garantie bereits überflüssig. In den mittleren Entfernungen lassen sich die Tarifsätze ohne Zweifel herabsetzen. In dieser Hinsicht tauche aber noch eine schwierige Frage auf: ist es gestattet, den Höchstbetrag von 8 Kr. für den Fahrpreis III. Klasse in der 14. Zone zu erhöhen? Während der letzten 11 Jahre sei dieser Fahrpreis dem grossen Publikum ins Blut übergegangen und die geringste Erhöhung würde als schwere Belastung empfunden werden. Deshalb dürfe man diesen Satz nicht erhöhen, lieber müsse man den finanziellen Erfolg der Reform aufs Spiel stellen. Eine mässige Erhöhung dieses Tarifsatzes wäre nur dann am Platze, wenn anders die ganze Tarifreform nicht zustande kommen könnte, und das sei nicht der Fall.

Derselbe Abgeordnete besprach die **Lage der Angestellten der Staatsbahnen.** Diese Beamten bilden die grösste Körperschaft unter den Staatsbeamten, sie haben eine verantwortungsvolle Arbeit zu verrichten und sie stehen durchwegs auf der Höhe ihrer Aufgabe. Bei der allgemeinen Gehaltsregelung im Jahre 1893 seien die Angestellten der Staatsbahnen nicht berücksichtigt worden, erstens weil die Legislative diese Angestellten nicht für Staatsbeamten hielt und zweitens, weil man glaubte, dass die materielle Lage der Staatsbahnangestellten günstiger sei als die der übrigen Beamten. Dies beruhe auf einem Irrthum. 64,8 % der Bahnbeamten gehören in jene Gehaltsstufe, wo die höchste Bezahlung 2 200 Kr. ist; in die Stufe von 2 400 – 4 000 Kr. gehören 31,8 % der Angestellten. Diese Gehälter seien zu gering und geradezu unhaltbar, nicht nur im Interesse der Angestellten, sondern auch im Interesse der Eisenbahnen. Dabei seien auch die Beförderungsverhältnisse sehr ungünstig, viel ungünstiger als auf der Südbahn. In noch erhöhtem Maasse gelte dies für die Unterbeamten und für das Dienstpersonal. Diesen Uebelständen müsse man dringend abhelfen. Man müsse vor allem das Beförderungsrecht wieder herstellen, welches laut dem 1884 er Dienstreglement den Staatsbahnen zukam, und müsse die unterste Gehaltsstufe bei den Beamten, die beiden untersten Gehaltsstufen aber bei den Unterbeamten aufheben. Durch diese Verfügungen würde man die Beamten in eine solche Lage bringen, dass sie ruhig abwarten könnten, bis die finanziellen Verhältnisse des Staates eine allgemeine Regelung der Beamtengehälter gestatten werden.

Der Minister erwiderte, was die Besoldungs- und Beförderungsverhältnisse des Staatsbahnpersonals anbelange, dass diese zwar nicht vollkommen befriedigen, aber doch keineswegs schlecht zu nennen seien. Was den Vergleich mit den Verhältnissen bei den österreichischen Staatsbahnen betreffe, so sei ungeachtet der bei denselben erst vor kurzem durchgeführten Aufbesserung der Bezüge das Jahresgehalt der österreichischen Staatsbahnbeamten gegenüber jenen der Beamten der ungarischen Staatsbahnen durchschnittlich nur um 200 bis 400 Kr. höher. Was die Beförderungsverhältnisse betreffe, so seien die Beamten mit 1 700 Kr. Jahresgehalt seit dem Jahre 1898 sämmtlich in höhere Gehaltsstufen befördert worden, sofern gegen sie nichts vorlag. Seit dem Jahre 1897 seien die Beamten mit den Gehältern von 1 400 Kr., 1 600 Kr., 2 000 Kr. und 2 400 Kr., seit dem Jahre 1896 die Beamten mit den Gehältern von 1 800 Kr., 2 200 Kr., 2 600 Kr. und 3 200 Kr. vorgerückt, soweit ihre Dienstleistung eine befriedigende war. Der Minister hält das, was zu Gunsten des Personals geschehen sei, keineswegs für genügend und werde, sobald es nur möglich sein werde, weitere Maassregeln zur Verbesserung der Lage des Personals treffen. Um zu zeigen, mit welchen Kosten selbst die kleinste Aufbesserung verbunden sei, verwies der Minister darauf, dass die angestrebte Aufhebung der unteren Stufe bei den Unterbeamten und der beiden unteren Stufen bei den Dienern für das Budget der Staatsbahnen eine Belastung von 1 173 000 Kr. bedeuten würde. Dass in letzter Zeit und besonders im 1900 er Budget die Beförderung keine so günstige sei, wie in den letzteren Jahren, das erkläre sich dadurch, dass, als durch den G.-A. IV: 1893 die Beamtengehälter aufgebessert worden, der damalige Handelsminister, da die Staatsbahnbeamten nicht unter dieses Gesetz fielen, die Verfügung traf, dass entsprechende Aufbesserungen für diese Beamten ins Leben treten, zu welchem Zwecke er drei Jahre hindurch Mehrkosten im Betrage von 1—1 500 000 Kr. ins Budget aufnahm. Nachdem in solcher Weise ein Theil der Bezüge geregelt worden, sei man bemüssigt gewesen, wieder grössere Sparsamkeit walten zu lassen. Dies bedeute aber nicht, dass der Minister nicht fernerhin bestrebt sein werde, die Lage dieses wahrhaft lobenswerthen und bewunderungswürdigen Per-

sonals zu verbessern. Von weiteren Fragen, welche bei der Verhandlung im Abgeordnetenhause berührt wurden, sei die Frage der Einführung der Sonntagsruhe erwähnt. Der Minister erklärte, dass er ein Anhänger derselben sei, dass jedoch namentlich im Eisenbahndienste mit dieser Einführung nur schrittweise vorgegangen werden könne, da hierbei einerseits die Bedürfnisse des Verkehres und andererseits die Kostenfrage vielfach erwogen werden müssen.

Ein Abgeordneter beklagte die ungenügende Ausstattung von Kroatien-Slavonien mit Eisenbahnen. Kroatien-Slavonien habe im ganzen 900 km Eisenbahnen und zwar 500 km Vizinalbahnen und 400 km Staatsbahnen. Ganze Gegenden gebe es in der Ausdehnung von 10 000 km und mit einer Bevölkerung von einer halben Million Menschen, welche keine Eisenbahnen besitzen. Der Minister verwies in seiner Antwort darauf, dass er der Vergrösserung des Eisenbahnnetzes in Kroatien-Slavonien volle Aufmerksamkeit widme, betonte aber auch die Schwierigkeiten, welche in dieser Richtung bestehen. Was insbesondere die Eisenbahn Karlstadt-Sissek anbelange, so würde der Bau derselben mit Rücksicht auf die höchst ungünstigen Bodenverhältnisse ausserordentlich hohe Kosten verursachen. Bezüglich anderer Eisenbahnlinien liegen die Verhältnisse nicht so ungünstig und werde die Regierung bestrebt sein, das Zustandekommen neuer Linien zu fördern. Kroatien sei übrigens auch bisher hinsichtlich der Eisenbahnen verhältnissmässig in keiner ungünstigen Lage. Allerdings entfallen auf je 100 qkm in ganz Ungarn 5,25, in Kroatien aber nur 3,87 km; wenn man aber jene Gegenden Ungarns in Betracht zieht, die infolge ihrer geographischen Verhältnisse Kroatien am ähnlichsten sind — die siebenbürgischen Gegenden —, dann finde man, dass in Siebenbürgen auf je 100 qkm noch weniger, nur 3,23 km Bahnen entfallen. Anbelangend den von mehreren Abgeordneten angeregten Ausbau des Kanalnetzes erklärte der Minister, dass er die Bedeutung dieser Frage vollkommen würdige und entschlossen sei, die Pläne für die in erster Linie in Betracht kommenden Kanäle durch staatliche Organe anfertigen zu lassen; zunächst sollen die Pläne für den Donau-Theisskanal sowie für den Vukovár Samaczerkanal ausgeführt werden. Der Minister erachtet es für zweckmässiger, diese beiden Kanäle in den Vordergrund zu rücken (denn diese werden sich jedem Kanalsystem einfügen), als ein grosses Kanalprogramm aufzustellen, dieses durch verschiedene Enqueten begutachten zu lassen und schliesslich zu dem Ergebnisse zu kommen, dass man das Programm nicht ausführen könne, weil man hierzu Hunderte Millionen benöthigen würde.

— Am 4. d. Mts. haben die Schlussprüfungen des mit Unterstützung der ungarischen Staatsbahnen an der **Handelsakademie in Budapest** errichteten **Tariflehrkursus** in Gegenwart von Vertretern der ungarischen Kaufmannshalle, der Landeskaufmanns- und Gewerbehalle und der ungarischen Staatsbahnen stattgefunden. Die Anzahl der Hörer dieses Kurses (ähnliche Kurse wurden auch an anderen ungarischen Handelsschulen errichtet) nimmt stets zu. Die anwesenden kaufmännischen Vertreter haben sich sehr anerkennend über die erzielten Unterrichtserfolge ausgesprochen.

— Im Interesse des in stetiger Zunahme begriffenen Viehverkehres wurde im Einvernehmen zwischen dem ungarischen Ackerbauminister und dem Handelsminister der Beschluss gefasst, im Laufe des Jahres 1900 die Anzahl der bereits bestehenden **Viehverladestationen in Ungarn** auf 1 113 zu erhöhen; hiervon entfallen 1 077 auf Eisenbahnstationen, 36 auf Schifffahrtsstationen. Derzeit sind in Ungarn nur 598 Eisenbahnstationen für die Viehverladung eingerichtet.

— Schon seit längerer Zeit beschäftigt man sich in den Kreisen des ungarischen Handelsministeriums mit der Frage, wie die **Unfälle** bei den **hauptstädtischen elektrischen Bahnen** verringert werden könnten. Die bisher versuchten Rettungsvorrichtungen erwiesen sich als unzulänglich, weshalb das Hauptgewicht nunmehr auf die Vervollkommnung der Bremsvorrichtung gelegt wird. Vorläufig erwies es sich als nothwendig, wenigstens darauf zu achten, dass keine die Sicherheit des Verkehres gefährdende Fahrgeschwindigkeit angewendet werde. Diesbezüglich hat der Handelsminister an die Verwaltungen der elektrischen Bahnen in Budapest einen Erlass gerichtet, in welchem diese aufgefordert werden, ihr Personal dahin anzuweisen, die Fahrgeschwindigkeit innerhalb jener Grenzen zu halten, bei welchen die Bremsvorrichtung das rascheste Stehenbleiben ermöglicht.

Vereinsausland.

— **Lieferung von rollendem Material für die belgischen Staatsbahnen.** Um den Unmuth der belgischen Industriellen über die Bestellung von 50 Lokomotiven im Auslande — 20 in Wien und 30 in Amerika — zu beschwichtigen, hat der „Voss. Ztg.“ zufolge die belgische Staatsbahnverwaltung ausser den kürzlich zugeschlagenen 2 000 Güterwagen den belgischen Werkstätten die Lieferung von weiteren 1 800 Güterwagen ohne Verdingung übertragen.

— **Die Verschärfung des französischen Eisenbahn-Polizeigesetzes.** Die Eisenbahnkommission der französischen Abgeordnetenkammer hat eine wichtige Entscheidung gefällt. Sie hat den Bericht gebilligt, welchen der Abg. Castillard zu Gunsten des vom Minister der öffentlichen Arbeiten eingebrachten Gesetzentwurfes zur Verschärfung des Eisenbahnpolizeigesetzes von 1845 erstattet hat, der insbesondere die Gesellschaften für Zugverspätungen empfindlicher haftbar machen will. Die Vorlage wird nächstens von der Kammer erörtert werden; ihr hauptsächlicher Art. 1 lautet in der vorliegenden Fassung:

Art. 21 des Gesetzes vom 15. Juli 1845 wird wie folgt abgeändert: Jede Verfehlung gegen die Reglements der öffentlichen Verwaltung über die Polizei, die Sicherheit, den Gebrauch und den Betrieb der Eisenbahnen oder gegen die zur Ausführung jener Reglements erlassenen Verwaltungsentscheidungen wird mit einer Geldbusse von 16 bis 3 000 Frcs. bestraft. Beim Rückfall innerhalb 12 Monaten wird die Busse verdoppelt und das Gericht kann, nach den Umständen, zudem Gefängnissstrafe von drei Tagen bis zu einem Monat aussprechen. Der Umstand, dass der Konzessionsinhaber oder Betriebsführer der Eisenbahn eine Gesellschaft ist, hindert nicht, was die Busse anlangt, die Anwendung der Bestimmungen des vorliegenden Artikels und der Artikel 59 und 60 des code pénal gegen sie. Wenn vom Minister der öffentlichen Arbeiten einem Betriebsführer auferlegt ist, im Gang der Personenzüge Verspätungen über 10 Minuten für eine Fahrleistung unter 50 km und über 15 Minuten für Fahrleistungen über 50 km abzustellen, weil solche Verspätungen vom Minister als der Sicherheit des Verkehres oder dem Bedürfniss des Publikums abträglich erachtet werden, und wenn der Betriebsleiter dieserhalb im Verzug ist, so unterliegen der Busse wegen dieser Verspätungen sowohl der oder die direkten Urheber der Verfehlung, wenn sie entdeckt werden können, wie der Betriebsführer selbst, welcher immer als Miturheber angesehen werden wird, abgesehen von dem Falle, dass er den Beweis liefert, dass er sich infolge nicht vorhergesehener Umstände in der Unmöglichkeit befand, die Regelmässigkeit des Dienstes zu sichern; alles dies bleibt ohne Einfluss auf die Klagen, welche etwa in den anderen Verspätungsfällen gegen den Betriebsführer unter Anwendung der vorangehenden Paragraphen gerichtet werden können.“

Als seinerzeit die drakonischen Bestimmungen gegen die Verspätungen bekannt wurden, meinte ein Direktor der Westbahn, dann würden eben die Gesellschaften zum Nachtheil des Publikums ihre Fahrzeiten überhaupt verlängern. Am 9. d. Mts. hat übrigens Minister Baudin der Kammer einen weiteren Gesetzentwurf vorgelegt, der die Auswahl der Verwaltungsräthe der grossen Eisenbahngesellschaften betrifft. Die Vorlage bezweckt, ihre Ernennung unter Staatskontrole zu stellen. Diese Reform hatte der Minister schon früher der Würdigung des Staatsraths empfohlen, letzterer aber war der Meinung, dass sie nicht auf dem Verordnungswege durchgeführt werden könne. Daher jetzt der Gesetzentwurf.

Schliesslich verdient Erwähnung, dass jetzt auch die Gerichte gegen die Verspätungen vorgehen. Das Handelsgericht von Brest hat die Westbahngesellschaft zu 300 Frcs. Schadenersatz verurtheilt an einen Landwirth, der wegen Zugverspätung eine Submission versäumt hatte. In der Urtheilsbegründung heisst es: „In Erwägung, dass der Kläger wie alle Reisende eine Verspätung nicht voraussehen konnte, dass die Fahrpläne der Gesellschaften gutgeheissen sind und zu Recht bestehen, ebenso wie die Tarife, Fristen usw., von denen sie täglich Ausnahmen machen; in Erwägung, dass die Gesellschaften nicht im Falle einfacher Privatleute sind, dass sie ein Monopol haben und ihre Obligationen vom Staate garantirt sind, dass folglich die Reisenden das Recht haben, darauf zu zählen, dass die Züge rechtzeitig ankommen.“

— Die **französische Westbahn** hat im Laufe der letzten Jahre ihre **Rückfahrkarten** stark vermehrt. In der letzten Verwaltungsrathssitzung ist nun, um zahlreichen Wünschen entgegenzukommen, beschlossen worden, dem Minister der öffentlichen Arbeiten die vollständige Verallgemeinerung der Hin- und Rückfahrkarten zur Billigung zu unterbreiten, so dass in Zukunft Rückfahrkarten von und nach allen Stationen zur Ausgabe gelangen.

— **Eisenbahnunfall bei Sampierdarena (Italien).** Am 5. d. Mts. Abends stiess der Eilzug 30 Genua-Mailand, kurz nachdem er die Station Sampierdarena verlassen und zum Glück, bevor er noch seine volle Geschwindigkeit erreicht hatte, infolge falscher Weichenstellung mit zwei Rangirlokomotiven zusammen. Der Stoss konnte sehr abgeschwächt werden, aber war doch so stark, dass die beiden Lokomotiven des Eilzuges und die beiden Rangirmaschinen ziemlich bedeutende Beschädigungen erlitten und die Reisenden nicht nur in heftigsten Schrecken versetzt wurden, sondern auch sechs Reisende und drei Bahnbedienstete Verletzungen erlitten. Glücklicherweise sind die Verletzungen sämmtlich leicht. Der Eilzug konnte mit zweistündiger Verspätung seine Fahrt fortsetzen. Der schuldige Weichenwärter wurde verhaftet.

— In Rom wurde der Vertrag zwischen Regierung und Generaldirektion der Mittelmeerbahnen unterfertigt über die **Einrichtung des elektrischen Betriebes auf den Linien Mailand-Gallarate und Varese-Porto Ceresio.** Wie bereits früher an anderer Stelle erwähnt, wird der elektrische Betrieb mittelst des Systems der Legung einer dritten Schiene geführt werden. Das dazu nöthige Wagenmaterial wird aus 20 selbstfahrenden, vierachsigen Wagen bestehen, welche mit einem Motor von einer Leistungsfähigkeit von 640 PS versehen sind. Diese Wagen, die eine Fahrgeschwindigkeit von 90 km in der Stunde erreichen sollen, sind vermöge ihres kräftigen Motors imstande, eine gewisse Anzahl Anhängewagen zu ziehen. Man hofft, da mit den Arbeiten bald begonnen wird, den elektrischen Betrieb im kommenden Herbst einführen zu können.

— Der Verwaltungsrath der **italienischen Mittelmeerbahn** hat auf Grund der ihm von der Generalversammlung der Aktionäre ertheilten Ermächtigung beschlossen, eine Obligationenanleihe von 25 000 000 Lire auszugeben, welche zur Aufbringung der Summe, die der Regierung für **Anschaffung von Rollmaterial** vorgeschossen werden soll, Verwendung finden wird.

— Die Mittelmeerbahn wurde von der Regierung verpflichtet, innerhalb Mai d. J. das fertige Projekt für die direkte **Bahnverbindung Genua-Piacenza** vorzulegen.

— Die im vorigen Jahre in **Italien** eingeführten **Zonenzeitkarten** haben in den ersten sechs Monaten ihres Bestehens einen sehr guten Erfolg aufzuweisen. Wie bereits erwähnt, ist das gesammte Netz der Mittelmeerbahnen und der Adriatischen Bahnen in je drei Zonen eingetheilt, welche Nord-, Mittel- und Süditalien umfassen. Die für die einzelnen Zonen ausgegebenen Zeitkarten, welche für alle drei Klassen verabfolgt werden, berechtigen innerhalb ihrer Gültigkeitsdauer zur beliebigen Fahrt auf den betreffenden Strecken. Es wurden davon in sechs Monaten insgesammt 13 500 Stück verkauft.

— Die gesammte **Güterbewegung zwischen Italien und dem Auslande** belief sich im Jahre 1899 auf 2 938 000 Lire, wovon auf die Ausfuhr 1 431 000 kommen und auf die Einfuhr 1 507 000. Verglichen mit dem Vorjahre stieg die Einfuhr um 93 000 000, welche ausschliesslich der Preissteigerung der Güter zuzuschreiben sind, und die Ausfuhr um 228 000 000, von denen 105 000 000 auf die Preiserhöhung kommen und 123 000 000 auf mehr ausgeführte Güter.

— Dieser Tage fand in Nykjöbing auf Falster eine von dem Handelsverein und den vereinten Landwirthschaftsgesellschaften der Inseln Falster und Lolland einberufene Versammlung statt, um für die längst geplante **Dampffährenverbindung Warnemünde-Gjedser,** für die vom Staate Mecklenburg und von der Stadt Rostock schon die zur Errichtung der Bauten in Warnemünde erforderlichen Mittel bewilligt worden sind, zu wirken. Die Verhandlungen wurden von dem Vorsitzenden der vereinten Landwirthschaftsgesellschaften, Grafen Reventlow, eröffnet und vom Bürgermeister Holch-Nykjöbing geleitet. Im Laufe der Verhandlungen erklärte der Vorsitzende des Agitationskomitees für die Lolland-Fehmarnlinie, Rechtsanwalt Ruden aus Rödby, dass es sich bei ihrer Agitation nicht um eine Bekämpfung der Warnemünde-Gjedserlinie handle, sondern dass man die von ihm und seinen Freunden angestrebte Fehmarnlinie eher als einen Wettbewerb gegen Kiel-Korsör ansehen könne. Weiterhin wurde ein aus Kopenhagen eingetroffener Drahtbericht mitgetheilt, wonach im Folkething Röndam-Saxkjöbing, der zweite Vorsitzende der Kommission betreffend die Errichtung der Dampffähre, der sich bisher der Linie Gjedser-Warnemünde gegenüber ablehnend verhalten hatte, erklärt hat, dass er jetzt, da der Minister sich dem Plan der Fehmarnlinie gegenüber wohlwollend gestellt habe, die Dampffährenverbindung Warnemünde-Gjedser warm empfehle. Ferner sollen die jütländischen Abgeordneten, die bisher der Gjedserlinie widerstrebten, durch die inzwischen im Folkething eingebrachte Vorlage der Erbauung einer Bahn von Veile nach Holstebro, die den Ausgleich für Jütland bildet, zufriedengestellt sein. Damit würde allerdings erfreulicherweise die Annahme der von der Regierung eingebrachten Vorlage Gjedser-Warnemünde im dänischen Reichstage als gesichert anzusehen sein. Aus Rostock wurde an die Nykjöbinger Versammlung eine von Bürgermeister Dr. Massmann, mehreren Senatoren, dem dänischen Konsul Geheimen Kommerzienrath Scheel und anderen hervorragenden Persönlichkeiten unterzeichnete Begrüssungsdrahtung gesandt, die von der Versammlung erwidert wurde. Schliesslich nahm auf Vorschlag des Grafen Reventlow die Versammlung noch einstimmig eine an die Regierung und den dänischen Reichstag zu richtende Resolution an, in der die Annahme der Vorlage Gjedser-Warnemünde noch in dieser Tagung dringend empfohlen wird.

— **Eisenbahnprojekt Orenburg-Taschkent oder Ssaratow-Tschardshui?** In der Abtheilung des russischen Finanzministeriums für Eisenbahnangelegenheiten wird demnächst die Frage einer direkten Eisenbahnverbindung mit Persien berathen werden. Die südliche Richtung der projektirten Linie scheint, wie die „St. Pet. Ztg." schreibt, insofern mehr Aussichten zu haben gebaut zu werden, als sie durch einen Landstrich geht, der so reich an Naphtha ist, dass er Baku ernsten Wettbewerb zu machen droht. Diese Linie hätte somit nicht nur bedeutende Gütermengen zu erwarten, sondern sie hätte auch billiges Heizmaterial zur Verfügung.

Die Frage des Ausbaues des Eisenbahnnetzes in Centralasien gewinnt immer mehr Bedeutung sowohl mit Rücksicht auf den Anschluss dieses Erzeugungsgebietes an die sibirische Bahn, also nach Norden, als auch an die für Persien geplanten Bahnbauten, also nach Süden. Wir beabsichten demnächst die Verkehrs- und wirthschaftlichen Verhältnisse dieses wichtigen, russisch-asiatischen Besitzes näher zu besprechen, da sich in den letzten Jahren immer mehr und mehr die Aufmerksamkeit der russischen Verkehrspolitik und nicht zum geringsten auch der militärischen Interessenten jenen Gebieten zugewandt hat. Es kann auch nicht übersehen werden, dass ganz abgesehen von Russland auch das übrige Europa an der Erschliessung dieser weiten und zum grossen Theile der Kultur zugänglichen Gebiete lebhaft betheiligt ist. Die Schritte, die Russland hier thut, sind daher keineswegs nur von örtlicher Bedeutung.

— **Probefahrten der Eisbrecherfähre auf dem Baikalsee.** Wiederholt haben wir über den Fortgang der Arbeiten an der geplanten grossen Eisbrecherfähre für die Beförderung ganzer Eisenbahnzüge auf dem Baikalsee berichtet, auch darauf hingewiesen, welche Schwierigkeiten sich dem Unternehmen entgegenstellten. Es ist daher billig und recht, nachdem gegenwärtig die amtliche „Handels- und Industriezeitung" über die glücklich abgelaufenen Probefahrten Mittheilung gemacht hat, auch hierüber zu berichten, und zwar um so mehr, als das Unternehmen allem Anscheine nach sich bewährt, was vielfach bezweifelt wurde, da der Baikalsee ein nur mit grossen Gefahren zu befahrendes Gewässer ist. Nach der vorgenannten Quelle machte am 27. Januar (8. Februar) d. J. der Eisbrecher „Baikal" seine erste Reise über den Baikalsee von der Station Listwinitschnaja bis zur Station Perejëmnaja und zurück. Indem er zwei Drittel des Weges bis Perejëmnaja und den ganzen Rückweg bis Listwinitschnaja in dem Kanal des von ihm zuerst gebrochenen Eises und ein Drittel des Weges bis Perejëmnaja durch festes Eis in einer Dicke von 2 Fuss 7 Zoll (77,5 cm) zurücklegte, gebrauchte der Eisbrecher zur Ueberfahrt (hin und zurück) 12 Stunden, was bei einer Entfernung der genannten Punkte von einander (bei direktem Kurse 42 Werst) durchschnittlich 7 Werst (= 7,47 km) in der Stunde ausmacht. Am 29. Januar (10. Februar) sowie am 31. Januar (12. Februar) und am 1./13. Februar wurden diese Ueberfahrten wiederholt, wobei der Eisbrecher einen grossen Theil des Weges im früher durchfahrenen Kanal zurücklegte. Ungeachtet der starken Fröste war das Eis im Kanal im Laufe von drei- bis viermal 24 Stunden nicht sehr stark geworden, so dass der Eisbrecher eine Schnelligkeit von 10—15 Werst in der Stunde erreichen konnte. Die unterwegs zu passirenden Schollen und Spalten im Eise bereiteten der Fahrt kein besonderes Hinderniss. Bei ununterbrochener Fahrt durch festes Eis in einer Dicke von 39 Zoll (rund 1 m) erreichte die Schnelligkeit des Eisbrechers 4—5 Werst in der Stunde. Am 6./19. Februar ging der Eisbrecher einen Theil seines Weges wieder durch neues festes Eis, dessen Dicke, zusammen mit einer Schicht gefrorenen festen Schnees, 42 Zoll (= 105 cm) betrug, wobei der Gang des Eisbrechers regelrecht und beständig war. Während der Fahrt hatten der Schiffskörper und die Maschine starke Stösse von Eismassen auszuhalten, ohne jedoch hierdurch irgendwie beschädigt zu werden. Das amtliche Blatt fügt diesen Mittheilungen vorsichtig hinzu, dass diese Versuche der Hoffnung Raum lassen, dass es möglich werden wird, zukünftig einen ununterbrochenen Transport von Eisenbahnzügen über den Baikalsee sicherzustellen. Es wäre gewiss eine grosse Er-

rungenschaft, wenn bis zur Fertigstellung der den Baikalsee umgehenden Eisenbahnlinie dieses vorläufige Aushilfsmittel zuverlässige Dienste leisten würde. Immerhin bleibt zu berücksichtigen, dass das Eis auf dem Baikalsee nicht die grösste Gefahr der Schifffahrt bieten soll, diese vielmehr durch die sehr heftigen und plötzlich auftretenden Stürme hervorgerufen werden soll. Immerhin kann das glückliche Gelingen des eben gemachten Versuches nur mit besonderer Befriedigung verzeichnet werden. Hoffentlich geht es ebenso glücklich weiter!

— **Die wirthschaftliche Eroberung Sibiriens durch Amerikaner und Westeuropäer.** Kaum ist der Bau der sibirischen Bahn soweit vorgeschritten, dass auf dem grösseren Theile derselben schon ein regelmässiger Verkehr eröffnet worden ist, die Russen also anfangen könnten, für die grossen Opfer an nationalem Vermögen sich auch über Erfolge für die nationale Arbeit zu freuen, indem das erschlossene Gebiet seinen Bedarf an Industrieerzeugnissen vom Mutterlande bezieht, so fangen schon die Klagen an über ganz und gar getäuschte Erwartungen. Es verdient in dieser Beziehung besondere Beachtung, dass ein so guter Kenner sibirischer Verhältnisse, wie Herr K. Nossilow, der „Nowoje Wremjä" in einem ausführlichen Aufsatz seinen Kummer über die wirthschaftlichen Eroberungen, welche die Amerikaner und Westeuropäer in Sibirien machen, klagt. Er schreibt:

„Wie man erzählt, macht sich am Amur in diesem Winter ein ungeheurer Zudrang amerikanischer Waaren bemerkbar, welche direkt aus Nordamerika dorthin gelangen. Und diese Waaren sind nicht etwa irgend welche Luxusgegenstände, irgend welche Dinge, die nur der Reiche und Wohlhabende braucht, sondern gerade solche Artikel, die zum dringenden Lebensbedarf der dortigen Bewohner Sibiriens gehören: amerikanisches Weizenmehl, Eisen und Eisenwaaren, Kupferwaaren, Haushaltungsgegenstände, Geschirr, Farben und eine mannigfaltige Auswahl jener Artikel, nach denen dort schon lange ein grosses Bedürfniss gespürt wird, die am meisten geschätzt werden und schwer zu haben sind. Und alles dieses wird eifrig über unseren Freihafen Wladiwostok eingeführt, gelangt mit der Eisenbahn nach Westen und hat binnen kurzer Zeit schon das lebhafte Chabarowsk, das Industrie treibende Blagoweschtschensk am Amur, unsere östlichen Goldwerke mit ihrer zahlreichen Bevölkerung und den ganzen Amurbezirk erobert. Jetzt haben diese Waaren bereits Ssretensk erreicht, gehen weiter in das Handel treibende Tschita und tauchen schon in Irkutsk auf, dem Mittelpunkt des sibirischen Handels. Und alles dieses wird mit einer Gewandtheit eingeführt, verkauft und vertrieben, wie sie nur dem Amerikaner eigen ist; sie werden in einer solchen Menge in den Handel gebracht, wie sie nur in Amerika üblich ist, und mit einer Berechnung verkauft, wie es nur in Amerika geschieht, wo man augenscheinlich im Ernste an die industrielle und kommerzielle Eroberung Sibiriens denkt. In Sibirien gibt es ja jetzt sowohl Eisenbahnen als Flussdampferverbindungen, welche dem Handel weit den Weg öffnen. Da es aber dort bis jetzt nur wenig Menschen und Kapitalien, wenig Mühlen und Eisenfabriken gibt, so haben die unternehmenden Yankees unbedingt Alles in Händen, um binnen kurzer Zeit zu wirklichen Herren der Situation und zu Lieferanten Sibiriens zu werden.

Die sibirische Kaufmannschaft ist bereits aufgeregt und spricht von einem Gesuch um das Verbot der amerikanischen Einfuhr, die neuen Abnehmer der amerikanischen Waaren aber protestiren dagegen und machen die von ihrem Standpunkte ganz richtige Einwendung, dass sie nicht daran schuld seien, wenn in Sibirien der Stillstand im Handel fordauere, Unternehmungsgeist durchaus nicht vorhanden und alles furchtbar theuer sei.

Während man über die Zölle und die Aufhebung des Freihafens streitet, werden die Amerikaner den sibirischen Markt in Besitz nehmen, werden sie Mühlen und Eisenfabriken im Osten errichten und dabei noch, wie sich schon jetzt deutlich zeigt, die sibirische Goldindustrie, die Bergwerke und andere Industriezweige mit in den Kauf nehmen.

Sehr möglich ist es auch, dass selbst China, dem wir jetzt eine Eisenbahn bauen, von den amerikanischen Nachbarn früher in Besitz genommen wird, ehe wir dazu kommen, seine Reichthümer auszunutzen, zu denen wir eine kostspielige Eisenbahn bauen. So zeigt sich die nächste Zukunft Ostsibiriens und nicht sehr verschieden von ihr ist auch die Zukunft Westsibiriens. Am Irtysch schalten und walten bereits die Belgier mit der besten Steinkohle des Landes und den Silberbergwerken, am reichen Altai haben sich die Ausländer gleichfalls festgesetzt; das unternehmende ausländische Kapital nimmt jetzt seinen Weg zum goldreichen nördlichen Altai, bei Irkutsk suchen die Ausländer gleichfalls Beschäftigung, und wenn die Gold-, Erz- und Steinkohlenindustrie erst in ihre Hände übergegangen ist, dann werden andere unternehmende Leute aus dem Auslande erscheinen, Manufakturwaarenfabriken errichten und vom Markte Chinas und Asiens Besitz nehmen."

Nachdem Nossilow dann noch daran erinnert hat, dass der Handel Russlands mit der Mongolei jetzt schon einen so hübschen Aufschwung genommen hätte — die russische Ausfuhr habe 5 500 000 R. erreicht —, schliesst er mit den Worten:

„Sollen wir, die wir als Besitzer des Ostens die Einbürgerung der Kultur und Civilisation in ihm übernommen haben, die wir Hunderte von erarbeiteten Millionen für Sibirien geopfert, es besiedelt und durch Eisenbahnen belebt haben — Sibirien wirklich dem ausländischen Unternehmungsgeist und Kapital überliefern und es hiermit zu einem ewigen Vasallen und Schwarzarbeiter der Ausländer machen?"

Es sind dies sehr charakteristische Auslassungen, die heute in manchen Kreisen, namentlich Moskaus, viele Vertreter haben, z. Zt. allerdings nicht mit Glück, denn im Finanzministerium sieht man die Sache ganz anders an.

— In der Budgetkommission des deutschen Reichstages wurde am 13. d. Mts. die Berathung der Forderungen für **Bahnbauten in Ostafrika** fortgesetzt. Kolonialdirektor v. Buchka gab eine eingehende Darstellung zur Begründung der Forderung von 100 000 ℳ für Vorarbeiten zur ostafrikanischen Centralbahn. Der Bau dieser Bahn sei nothwendig wegen der Konkurrenzbahnbauten der Engländer und Belgier. Die Nordsüdbahn des Cecil Rhodes werde unter allen Umständen gebaut werden, ebenso werde die englische Ugandabahn aus staatlichen Mitteln gebaut. Unsere Centralbahn solle drei Seen erschliessen, den Victoria Nyanza, den Tanganyika- und den Nyassasee. Es dürfe keine Zeit verloren werden, damit nicht unser Schutzgebiet durch den Wettbewerb der Nachbarn werthlos werde. Abg. Prinz Arenberg hält es für sicher, dass die Centralbahn mit der Zeit nothwendig werde. Ohne Bahnen sei unser ostafrikanisches Gebiet werthlos, der Plantagenbetrieb sei unmöglich ohne Eisenbahnen. Abg. Müller-Fulda (C.) befürchtet, dass die Bewilligung der Vorarbeiten zur Folge haben würde, dass in wenigen Jahren 150 000 000 ℳ für den Bau der Centralbahn aufgewendet werden müssten. Er ersucht um nähere Mittheilungen über die Bedingungen, welche Bankgruppen für Uebernahme der Bahnbauten gestellt hätten. Direktor v. Buchka: Durch ein Konsortium sei für den Bahnbau von Dar-es-Salaam nach Mrogoro zuerst gefordert worden eine Zinsgarantie von 3 %, später von 3,5 %, sowie die Garantie für die Betriebskosten, ferner Landüberweisungen und Tilgung durch allmählichen Ankauf der Shares seitens des Reiches, dem dafür Gewinnbetheiligung zugesichert werden sollte. Die Verhandlungen seien von uns abgebrochen worden, da sie aussichtslos erschienen. Von Seiten des Cecil Rhodes sei das Angebot gemacht worden, den Bau der Centralbahn nur gegen eine 3 % Zinsgarantie zu übernehmen. Abg. Dr. Hasse (nl.) ist ein grundsätzlicher Freund der Centralbahn und verweist auf die Möglichkeit, in unserer ostafrikanischen Kolonie Baumwolle zu ziehen, besonders in dem Höhenlande. Er hofft, dass sich bei den Untersuchungen über die Möglichkeit des Baumwollenbaues auch die Kolonialverwaltung betheiligen werde. Er bittet, 100 000 ℳ für die Telegraphenlinie nach Kilossa und für die Untersuchung über den Anbau von Baumwollpflanzungen zu bewilligen. Abg. Richter befürchtet, dass in dem bevorstehenden Nachtragsetat bereits 2 000 000 ℳ für die Centralbahn gefordert werden. Unterstaatssekretär Aschenborn erklärt, dass der Nachtragsetat keine Forderung für die Centralbahn enthalten werde. Die Erwartung, dass das Privatkapital sich der Centralbahn annehmen werde, sei aufgegeben, da die gestellten Bedingungen unannehmbar gewesen seien. Der wieder als Regierungskommissar anwesende Pflanzer Mismahl betont, die Centralbahn sei nothwendig, um Arbeiter aus dem Innern herbeizuschaffen, sie sei auch darum nothwendig, weil der Karawanenverkehr schädlich wirke und das Land veröde. Die Eisenbahn werde den Zuzug der Arbeiter beleben. Die Bahn sei auch deshalb wünschenswerth, um Lebensmittel leichter zu beschaffen, das sei besonders wichtig in Zeiten der Hungersnoth. Graf Arnim (Rp.) stellt den Antrag, an Stelle der 100 000 ℳ für Vorarbeiten der Centralbahn 100 000 ℳ für die Herstellung der Telegraphenlinie Dar-es-Salaam nach Kilossa zu bewilligen. Er bedauert die ablehnende Haltung der Kommission und geht näher auf den Plan der Transversalbahn ein, indem er den Gedanken des Guvernörs Scheele vertritt, eine Gabelung von Mrogoro für spätere Zeit ins Auge zu fassen, je nachdem Goldfunde, Kohlenlager usw. festgestellt und geeignete Plätze zur Anlage von Baumwollplantagen ermittelt seien. Abg. Müller-Fulda (C.) warnt davor, grössere Summen Geldes zu Unternehmungen ins Ausland zu geben und beantragt, nur 20 000 ℳ zu bewilligen zu Vorarbeiten der Telegraphenlinie Dar-es-Salaam nach Kilossa. Abg. Freese (fr. Vgg.): Die sächsischen Industriellen, die Versuche mit dem Anbau von Baumwolle wünschen, mögen diese Versuche doch mit ihren eigenen Mitteln unternehmen, wie es mit dem Tabakbau in Kamerun geschehen sei. Abg. Dr. Hasse (nl.) erklärt namens aller seiner politischen Freunde, dass sie für den Bau der Bahn Dar-es-Salaam nach Mrogoro eintreten und der Central-

bahn sympathisch gegenüberstehen. Abg. Graf Stolberg (kons.) hält dafür, dass die Centralbahn angesichts der Konkurrenz der Engländer sobald als möglich gebaut werden müsse. Abg. Graf Roon (kons.) erklärt sich für Absetzung der Centralbahn, da die Sache noch nicht reif sei. Bei der Abstimmung wird die Forderung der Regierung: 100 000 ℳ für Vorarbeiten der Centralbahn und 20 000 ℳ für Telegraphen, abgelehnt. Der Antrag Arnim: 100 000 ℳ für den Ausbau der Telegraphen, wird ebenfalls abgelehnt. Angenommen wird dagegen der Antrag Müller-Fulda: nur 20 000 ℳ zu Vorarbeiten für die Telegraphenlinie Dar-es-Salaam nach Kilossa zu bewilligen. Die zur Fortsetzung der Usambarabahn geforderten 72 000 ℳ werden sodann ebenfalls bewilligt. („Voss. Ztg.“)

— Zu der Frage, betreffend den Bau einer Eisenbahn in **Madagaskar von Tananarivo nach der Meeresküste**, die wir in Nr. 1 S. 11 d. Ztg. kurz berührten, entnehmen wir einem längeren Aufsatz des „Génie civil“ folgendes:

Der Bau einer Eisenbahn von Tananarivo nach der Meeresküste ist einstimmig als nothwendig erkannt worden; von den drei vorgeschlagenen Linien, von denen die erste in Diego Suarez, die zweite in Majunga, die dritte in Tamatave ausmünden sollte, ist die letzte nach allen Richtungen hin als die vortheilhafteste erkannt worden, da sie die kürzeste, am leichtesten zu erbauende ist und ausserdem reiche und bevölkerte Gegenden durchzieht. Eine Anzahl von Ingeniöroffizieren hat sich im Jahre 1897 zum Studium dieser Linie an Ort und Stelle begeben, und ihre Vorschläge haben hierauf die Billigung des Komitees für die öffentlichen Arbeiten in den Kolonien erhalten. Die Länge der Bahn wird sich auf 398 km belaufen, von denen 108 km auf die Strecke zwischen Tamatave und Anivarano entfallen.

Es haben seit dem Jahre 1897 lange Verhandlungen darüber geschwebt, wer den Bau und Betrieb der Bahn übernehmen solle; fast schien es, als ob sich kein Unternehmer finden würde, der dieselbe ohne zu grosse Belastung der Kolonie selbst bauen könne. Kürzlich hat nun der Generalguvernör der Insel beim Minister die Erlaubniss nachgesucht, die Bahn von der Kolonie selbst mit Hilfe von Geldmitteln, die im Wege der Anleihe aufzunehmen wären, bauen zu lassen. Dieser Vorschlag ist, wie schon von uns erwähnt, den Kammern in der Sitzung vom 28. November 1899 vorgelegt worden und enthält im einzelnen die für die verschiedenen Arbeiten auszuwerfenden Summen. Die Anleihe soll, um es kurz zu wiederholen, 60 000 000 Frcs. betragen, von denen auf den Bau der Bahn von Tananarivo nach der Meeresküste 47 500 000 Frcs. entfallen. Zunächst soll nur die Strecke zwischen Tananarivo und Anivarano gebaut werden, während der Bau der Linie Anivarano-Tamatave vorläufig verschoben wird, wodurch auch die Möglichkeit offen bleibt, den Endpunkt der Bahn nicht nach Tamatave, sondern nach Andevorante zu verlegen, weil dadurch die ganze Bahnstrecke um 80 km kürzer würde. Es bleibt zu hoffen, dass der Bau der Bahn möglichst schnell erfolgt, um die hohen Kosten für Personen- und Güterbeförderung von der Küste nach der Hauptstadt der Insel erheblich zu vermindern, die beispielsweise für den Transport einer Gütertonne nach Tananarivo bisher sich auf 750 Frcs. (d. h. also etwa 2 Frcs. für das Tonnenkilometer) und für eine Person auf 50 Frcs. beliefen.

Allgemeines.

— **Bau der die Ugandabahn begleitenden beziehungsweise vorauseilenden Telegraphenlinie.** Durch die Einstellung einer Summe in den Reichshaushaltsetat für 1900 zu Vorarbeiten für eine Bahn von der deutsch-ostafrikanischen Küste nach dem Seengebiete wird die Aufmerksamkeit von neuem auf die schon weit vorgeschrittene Ugandabahn in der benachbarten englischen Kolonie gelenkt. Trotz mannigfacher Schwierigkeiten, verursacht durch zerklüftetes Land, dichte Dschungeln, wasserlose Ebenen, ungesundes Klima und mangelnde Transportmittel, ist die Bahn bereits 362 englische Meilen lang und wird voraussichtlich in guter Zeit den Viktoriasee erreichen. Die „Electrical Review“ veröffentlicht eine interessante Darstellung über den Bau der die Eisenbahn begleitenden und ihr vorauseilenden Telegraphenlinie sowie über die durch wilde Thiere usw. verursachten Störungen und Hindernisse, mit denen der Leitungsbau in jenen Tropenländern zu kämpfen hat. Wir entnehmen dem Aufsatze folgendes: Die Telegraphenstangen an der Bahnlinie bestehen aus einem 2,1 m langen gusseisernen Fussstücke von 28 cm Durchmesser und 88 kg Gewicht sowie aus einem angeschraubten 4,9 m langen, unten 10 cm starken und nach oben sich verjüngenden Rohraufsatze, das aus verzinktem Eisenblech zusammengeschweisst ist und 51 kg wiegt. Zur Leitung dient starker verzinkter Eisendraht, der nur 9 Ohm Widerstand auf der englischen Meile (1 609 m) hat. An den Stangen sind zwei Leitungen angebracht; eine dritte wird bis Nyrobi (326 Meilen von der Küste), wo sich das Hauptquartier der Bauleitung befindet, gelegt. Die Wahl besonders starken und guten Materials hat sich als sehr nützlich erwiesen. Giraffen, die sich in dem Leitungsdrahte verwickelten, waren nicht imstande, ihn zu zerreissen; sie zogen ihn nur aus seiner Lage tiefer herab. Die Stangen widerstanden dem Anprall der an sie anrennenden Zebras, Gnus und anderer Thiere. Dem Nashorn, das sich an den Stangen zu reiben pflegt, gelang es nicht, sie schief zu drücken. Die wichtigsten Stationen sind Mombassa und Kilindini an der Küste, Voi, Mtoto, Andei, Kibwezi, Nyrobi und Escarpment. Als Apparate werden Klopfer verwendet; die Telegrammgebühr beträgt 1 Rupie (1 ℳ 33 ₰) für acht Wörter, wobei der Name des Absenders und die Adresse nicht gerechnet werden. Als 1897 in Uganda ein Aufstand ausbrach, verlangte das Londoner Auswärtige Amt, dass so schnell wie möglich unter Benutzung aller vorhandenen Hilfsmittel über die Eisenbahnlinie hinaus, die damals erst 103 englische Meilen weit vorgeschritten war, eine vorläufige Telegraphenlinie gebaut werde. Die Beförderung der schweren, eisernen Stangen nach dem Innern wäre zu zeitraubend und kostspielig gewesen. Man rollte daher einfach den Telegraphendraht an der Karawanenstrasse entlang ab und hob ihn mittelst gabelförmiger Stangen auf die Gipfel der Bäume und Sträucher, die in jener Gegend bis Kabwezi (193 Meilen von der Küste) ein fast undurchdringliches Dickicht bilden. Die mit Fernsprechern betriebene Leitung versagte nur zuweilen stundenweise in den frühen Morgenstunden und bei Regenwetter. Es kamen wenig Drahtbrüche vor. Die Hauptschwierigkeit bestand darin, den Weg von dem Drahte frei zu halten. Giraffen, die den Weg kreuzten, rissen den Draht von den Bäumen der einen Seite auf die der anderen Seite oder auf den Weg. Nashörner und andere grosse Thiere brachten die Leitung dort, wo sie niedrig hing, in Unordnung; zuweilen zerrissen sie sie auch bei den Bemühungen, sich frei zu machen. Als eines Tages die Instandsetzungskolonne zu einer Bruchstelle kam, fand sie ein Nashorn, wie es den Draht, der sich um das Horn gewickelt hatte, hin und her schleuderte. Entsetzt kletterten die Leute auf die Bäume und warteten, bis das wüthende Thier sich endlich befreit hatte und davon stürmte. Die vorläufige Telegraphenlinie wurde Anfang 1898 bis Nyrobi, 166 Meilen von dem damaligen Endpunkte der Bahn, weitergeführt. In den Ebenen von Athi gab es weder Strauch noch Baum. Man nahm seine Zuflucht zu langen Bambusstäben, die man heranschaffte und aus denen man Dreigestelle fertigte, die an drei in die Erde getriebenen Pfählen mit Draht festgebunden wurden. Der Leitungsdraht hing so hoch über dem Erdboden, dass die grössten Thiere darunter durchlaufen konnten. Als aber einige Wochen nach Fertigstellung der Leitung die Regenzeit kam und die Ebene sich mit Gras bedeckte, fand sich eine grosse Menge Wild ein, das bald die Bambusgestelle umgeworfen und den Draht zerrissen hatte. Schliesslich legte man den Draht streckenweise flach auf den Erdboden, was bei dem inzwischen eingetretenen ausserordentlich trocknen Wetter zu keinen Unzuträglichkeiten führte. Auf dieser Leitung, die 30 englische Meilen weit auf dem nackten Erdboden, im übrigen aber auf Bäumen und Sträuchern auflag, konnte man 110 Meilen weit sprechen. Als eine weitere Ausdehnung der Leitung erforderlich wurde, befestigte man dünnen Kupferdraht mit dreifachem, getheertem Garne an Stangen, die in der Gegend gewonnen und an der Karawanenstrasse entlang aufgestellt wurden. Hierbei umwickelte man den Leitungsdraht an der Bindestelle zunächst mit dem Garne und schlang dessen Enden schliesslich um die Stange, so dass sich zwischen dem Drahte und der Stange eine Lage des isolirenden und vor dem Durchscheuern schützenden Garnes befand. In verhältnissmässig kurzer Zeit wurden je 150 Meilen Leitung bis zur Eldomaschlucht hergestellt. Auf dieser Strecke machten sich Elefanten unliebsam bemerkbar, die eine Zeitlang Nachts regelmässig die Stangen ausrissen, die am Tage eingesetzt worden waren. Zuweilen wurde von Karawanen der Leitungsdraht abgeschnitten und entwendet. Diesem Treiben ist man aber mit energischen Maassregeln entgegengetreten. Die vorläufige Telegraphenleitung soll ohne Zögern bis Kampala, der Hauptstadt von Uganda, 350 Meilen von der Endomaschlucht entfernt, weitergeführt werden. („Berl. N. Nachr.“)

— **Aluminiumschweissung bei Strassenbahnschienen.** Die Eigenschaft des Aluminiums, bei genügender Erwärmung den Metalloxyden ihren Sauerstoff zu entziehen, hat Dr. Hans Goldschmidt in Essen zu einem neuartigen Schweissverfahren benutzt. In eine um die Schweissstelle gelegte Form wird ein flüssiges Gemenge von Eisenoxyd und Aluminium gegossen, welches bei der Entzündung unter Anwesenheit eines Superoxydes eine Hitze von etwa 3 000 ° Celsius entwickelt. Wenn unter dem Einfluss dieses Hitzegrades nach etwa 2 Minuten die Schweissstelle sich genügend erwärmt hat, werden die Schweissstücke durch Anziehen der Schrauben der Form aneinandergepresst. Hierdurch tritt eine innige Vereinigung ein. Das

Aluminiumgemenge gibt nur seine Wärme ab, geht aber mit den zu verschweissenden Stücken keine Verbindung ein, und kann nach dem Erkalten ohne Mühe entfernt werden.

Dieses Verfahren ist mit gutem Erfolg bereits bei den Schienen elektrischer Strassenbahnen verwendet worden, weil es im Vergleich zu der Laschenverbindung eine festere Verbindung gewährt, das Stossen der Wagen verhütet und die Rückleitung des elektrischen Stromes durch die Schienen bedeutend erleichtert. („D. Verk.-Ztg.")

— Nach dem Jahresbericht der Kölner Handelskammer für 1899 ist die Lage der **Eisenbahn-Wagenfabriken**, deren Aussichten in dem 1898er Bericht im Hinblick auf die Gründung zahlreicher neuer Fabriken als einigermaassen zweifelhaft geschildert worden waren, unverändert befriedigend. Wenn auch die staatlichen Aufträge etwas geringer gewesen sind, so erfolgten doch im Laufe des Jahres hinreichende Bestellungen, um auch für den Winter 1899 auf 1900 volle Beschäftigung der Fabriken zu ermöglichen. Neuerdings und zwar Ende Dezember 1899 sind Beschaffungen vergeben worden, welche wiederum bis zum Spätsommer 1900 eine befriedigende Beschäftigung der Werke sichern. Auch die Nachfrage für Fahrzeuge der Kleinbahnen und Strassenbahnen ist eine rege geblieben. Somit haben sich die Nachtheile des vermehrten Wettbewerbs durch die zahlreich neu entstandenen Fabriken noch kaum fühlbar gemacht. Dagegen hat der Geschäftsbetrieb seit längerer Zeit schon erhebliche Störungen erlitten durch die überaus schwierige Beschaffung der erforderlichen Materialien, in allerletzter Zeit auch besonders der Brennstoffe.

Verhandlungen des Vereinsausschusses für technische Angelegenheiten über die Neugestaltung des technischen Vereinsorganes.

In Heft 2 Jahrgang 1900 des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" wird ein Auszug aus dem Protokoll 66 des Vereinsausschusses für technische Angelegenheiten, der am 25. Oktober v. J. zu Frankfurt a. M. tagte, veröffentlicht. Wir geben nachstehend die Verhandlungen zu Ziffer VI, welche sich mit der Neugestaltung des technischen Vereinsorganes beschäftigen und auch für die Leser unserer Zeitung von besonderem Interesse sind, mit einigen Weglassungen wieder.

„VI. Antrag der Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft auf Hebung des technischen Fachblattes des Vereines.

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereines hat in einem an die Mitglieder des technischen Ausschusses gerichteten Rundschreiben vom 26. September 1899 infolge der Verhandlungen des Ausschusses in Wien am 7./8. Juni 1899 die Frage angeregt, ob es nicht angezeigt erscheinen möchte, das eventuell neu zu schaffende technische Vereinsorgan mit der „Zeitung des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen", in welcher der Verein bereits ein eigenes Organ besitzt und welches er, namentlich seit neuerer Zeit, unter Aufwendung nicht unbedeutender Mittel zu einem angesehenen, der Bedeutung des grossen Vereines würdigen Fachblatte auszugestalten bemüht ist, zu vereinigen.

Namens des „Unterausschusses für die Hebung des technischen Vereinsorganes" berichtet über den gegenwärtigen Stand der Angelegenheit in der heutigen Sitzung Herr Oberbaurath Prenninger wie folgt:

Der genannte Unterausschuss habe in seiner am 19. September 1899 in Dresden stattgefundenen Sitzung die fragliche Angelegenheit einer eingehenden Verhandlung unterzogen. Der stoffliche Inhalt des technischen Fachblattes solle nach dem Beschlusse des Unterausschusses ausser dem bisher Gebotenen in Hinkunft auch noch Mittheilungen enthalten, welche aus bisher nur wenig oder garnicht benutzten Quellen zu schöpfen seien und, vorbehaltlich einer noch weiteren Sichtung der Materien, insbesondere umfassen: 1. Grössere Arbeiten des Ausschusses für technische Angelegenheiten, welche in den letzten Jahren mehrfach im Wege der geschäftsführenden Verwaltung als besondere „Denkschriften" veröffentlicht wurden. 2. Auszüge aus den Sitzungsprotokollen der technischen Ausschüsse. 3. Referate über bemerkenswerthe Verhandlungen technischer Vereine (Verein für Eisenbahnkunde in Berlin, österreichischer Ingeniör- und Architektenverein in Wien, Verein deutscher Maschineningeniöre in Berlin, sächsischer Ingeniörverein in Dresden, Ingeniör- und Architektenverein in Hannover), für welche bestimmte Referenten zu bestellen wären. 4. Berichte über fremdsprachige Originalaufsätze eisenbahntechnischen Inhaltes; Berichte über die Verhandlungen des internationalen Eisenbahnkongresses. 5. Wissenschaftliche, auf das Eisenbahnwesen bezughabende Arbeiten von Bautechnikern, Maschinentechnikern, Professoren der technischen Hochschulen. 6. Statistische Mittheilungen eisenbahntechnischen Inhaltes. 7. Mittheilungen, das Materialwesen betreffend (Preise usw.). 8. Wichtige, das Eisenbahnwesen betreffende Patentangelegenheiten. 9. Tageschronik (in Notizen), kleine technische Mittheilungen. 10. Personalien. 11. Litteraturblatt. 12. Bücherschau usw.

Die einzelnen Hefte sollen in Halbmonatsheften erscheinen, um in den Veröffentlichungen mit der fortschreitenden Entwickelung der Eisenbahntechnik einigermaassen Schritt halten zu können. Mit Rücksicht auf die vergrösserte Anzahl der Hefte — 24 Hefte im Jahr — sowie die bedeutende Zunahme der zu behandelnden Materien soll der Umfang des Jahrganges (unter Beibehaltung des bisherigen Formates) etwa 100 Druckbogen Text, 40 Doppeltafeln Zeichnungen, 50 einfache Tafeln Zeichnungen und 240 Abbildungen im Texte enthalten, wobei eine Auflage des technischen Vereinsorganes von mindestens 2000 Exemplaren und eine gesicherte Abnahme von 1500 bis 1700 Exemplaren durch die Vereinsverwaltungen anzustreben sein wird.

Was nun das Ergebniss der Berathungen anbelangt, welche der Unterausschuss in der Sitzung am 24. Februar in Frankfurt am Main in Betreff des eingangs genannten Rundschreibens der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines gepflogen hat, so sei darüber folgendes mitzutheilen:

Die von der geschäftsführenden Verwaltung angeregte Vereinigung des neu zu schaffenden technischen Vereinsorganes mit der bestehenden Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen stützte sich vornehmlich auf den Umstand, dass bei der in jüngster Zeit vorgenommenen durchgreifenden Umgestaltung der Vereinszeitung der Druck, Verlag und der Vertrieb derselben in die Hände einer angesehenen Verlagsbuchhandlung gelegt worden ist. Diese Vereinigung könnte bei einem sonst günstigen finanziellen Ergebnisse, die Herstellungskosten, den Verlag und Vertrieb des technischen Vereinsorganes und die genannte Verlagsbuchhandlung betreffend, wohl nur unter weiter uneingeschränkter Aufrechterhaltung der im Geschäftskreise des Ausschusses für technische Angelegenheiten befindlichen Fürsorge für die Angelegenheiten des technischen Vereinsorganes (vergleiche Vereinsversammlungsbeschluss zu Graz, 1. August 1894, Punkt XVII der Tagesordnung) und die durch diesen Ausschuss zu vollziehende Bestellung eines eigenen Schriftleiters für das technische Vereinsorgan zur Durchführung gelangen.

Es wird sich daher bei den weiteren Berathungen der Frage über die Vereinigung des technischen Vereinsorganes mit der Vereinszeitung darum handeln, für die Durchführung derselben eine Form zu finden, welche bei voller Wahrung der Interessen des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen dem Ausschuss für technische Angelegenheiten das Verfügungsrecht auf alle die Herausgabe des technischen Vereinsorganes bezugnehmenden Angelegenheiten gewährleistet. Um diese Form zu finden, erscheint dem Unterausschusse die Mitwirkung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines bei den weiteren Berathungen des Unterausschusses erwünscht, derselbe erlaubt sich aber, das dahin gehende Anerbieten der geschäftsführenden Verwaltung dem Ausschusse für technische Angelegenheiten zur Annahme zu empfehlen.

Nachdem im Anschlusse an diesen Bericht die Vertreter der königlichen Eisenbahndirektionen Berlin und Hannover das Wort ergriffen haben, wird auf den Gegenstand heute nicht weiter eingegangen. Der Bericht des Unterausschusses wird zur Kenntniss genommen und an die geschäftsführende Verwaltung infolge ihres Anerbietens die Bitte gerichtet, an der weiteren Berathung der Angelegenheit mitwirken zu wollen, zu welchem Zwecke der Vorsitzende des Unterausschusses ersucht wird, der geschäftsführenden Verwaltung Ort und Zeit der Sitzungen des Unterausschusses direkt mittheilen zu wollen."

Wie wir erfahren, soll über die Frage in einer auf den 26. d. Mts. hierher einberufenen Sitzung des Unterausschusses weiter verhandelt werden.

Bücherschau.

— Im Verlag des bayerischen Verkehrsbeamtenvereins zu München erscheinen seit Anfang 1899 die **„Bayerischen Verkehrshefte für Fortbildung im Verkehrsdienste"** monatlich einmal in der Stärke von je etwa zwei Druckbogen. Das Unternehmen ist den vom Verein der sächsischen Staatseisenbahnbeamten herausgegebenen „Zwanglosen Heften für Lernende im Eisenbahndienste" verwandt und scheint sehr zweckmässig; der Inhalt der uns vorliegenden 13 Hefte (12 vom Jahrgang 1899, 1 von 1900) kann als durchaus gediegen bezeichnet werden. Die

Hefte enthalten als Hauptgegenstand Aufsätze aus der Feder von Männern des praktischen Verkehrsdienstes über jeweilig schwebende wichtige Fragen aus diesem weiten und immer neue Erscheinungen zeitigenden Gebiete. Wie im Vorwort von dem Schriftleiter Herrn J. Schmitt sehr richtig gesagt wird, so weiss jeder im praktischen Dienste stehende Fachmann, wie schwierig und zeitraubend ein Zurechtfinden in der einen oder anderen Frage ist, wenn auch alle neuen Anordnungen in den zugängigen Dienstanweisungen und Dienstbehelfen veröffentlicht und erläutert werden. Wenn nun auch eine Reihe von Fachwerken und Fachzeitschriften über die auftauchenden Fragen Aufschluss geben, so können sich doch beide mit den für den praktischen Dienst berechneten Aufgaben nicht immer in einer solchen Weise befassen, dass der Mann der Praxis dadurch auch vollständig befriedigt werden kann, und so zeigt sich zwischen dem Fachwerke und der Fachzeitschrift eine Lücke, die bei der fortschreitenden Entwickelung des Verkehrsdienstes immer fühlbarer werden wird.

Die „Bayerischen Verkehrshefte für Fortbildung im Verkehrsdienste" sollen nun einestheils diese Lücke ausfüllen, indem sie die Erfahrungen Einzelner für Viele sammeln; anderentheils sollen die Verkehrshefte jenen Berufsgenossen, denen Vorbereitungskurse für die Prüfungen nicht zur Seite stehen, einen Ersatz für diese Kurse bieten. Zur möglichst vollständigen Erfüllung des letzteren Zweckes werden die Prüfungsaufgaben, deren Lösung umfangreicherer Natur sind, einer näheren Bearbeitung unterzogen werden.

Die bisher erschienenen Hefte sind ihrer Aufgabe in trefflicher Weise gerecht geworden. Schwierige Fragen, wie z. B. das Verfahren bei Ablieferungshindernissen, Verrechnung von Mehrfracht und Frachtzuschlägen durch die Stationen, dann wieder wichtige Neuerungen, wie die Bestimmungen der neuen Verkehrsordnung, Angelegenheiten des Eisenbahnbetriebsdienstes, des Post- und Telegraphenwesens sowie des besonders heiklen Zollverkehres werden in guten und klaren Darstellungen dem Lernenden geboten. Die Musterlösungen von Prüfungsaufgaben, welche sich am Schlusse jedes Heftes finden, geben eine unmittelbar praktische Anleitung, wie solche Aufgaben zu behandeln sind.

Unter den Mitarbeitern der Hefte finden sich auch die den Lesern der Vereinszeitung bekannten Namen der Generaldirektionssekretäre Muschweck und Dr. Reindl.

Wir glauben, dass die Hefte auch über den Kreis derer, für die sie zunächst bestimmt sind, hinaus Verbreitung verdienen und sie auch finden werden.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 1. Mai d. J. wird die zwischen den Stationen Meseritz und Poppe an der Bahnstrecke Bentschen-Landsberg a/W. gelegene Haltestelle Glembuch, welche bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr diente, auch für die Abfertigung von Stückgütern eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Aenderung von Stationsnamen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die Eisenbahnstation Westererringen an der Linie Augsburg-Buchloe führt fortan den Namen Westerringen.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 383 vom 9. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) Berlin auf Anwendung der Vereinseinrichtungen auf den Verkehr der Weimar-Rastenberger Eisenbahn und der Südharzbahn mit den Vereinsbahnen und Zurechnung der Strecken dieser Bahnen zu den übrigen Vereinsbahnstrecken der Centralverwaltung (abgesandt am 15. März d. J.).

Nr. 520 vom 15. März d. J. an sämmtliche k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend den Bedarf an den Drucksachen für den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 14. März d. J.).

Nr. 520 vom 15. März d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den 2. Entwurf der neuen, vom 1. Juni 1900 ab gültigen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 14. März d. J.).

Nr. 520 vom 15. März d. J. an die zur Prüfung des 2. Entwurfs neuer Fahrscheinverzeichnisse berufenen Stellen, betreffend den 2. Entwurf der neuen, vom 1. Juni 1900 ab gültigen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 14. März d. J.).

Nr. 566 vom 9. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung des § 15 der Anlage VII zum Vereinswagenübereinkommen (abgesandt am 15. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

Priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft.

Wegen Hochwassers wurde der Güterverkehr nach unserer Station Schönpriesen Umschlagplatz am 28. Februar l. J. sistirt.

Wien, am 5. März 1900. (664)

2. Güterverkehr.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. April 1900 findet der Satz von 0,70 *M.* für Getreide und Reis von Rheinau transit nach Basel transit Westschweiz im Ausnahmetarif Nr. 29 des V. Nachtrags zum Gütertarif Basel S. B.-badische Bahn auch auf Sendungen nach den Stationen Stalden-Dorf, Oberdiessbach, Brenzikofen, Heimberg und Steffisburg der Burgdorf-Thunbahn Anwendung.

Ferner wird in den Beförderungsbestimmungen des obengenannten Ausnahmetarifs unter Ziffer 5c der Name Bödelibahn durch Thunerseebahn ersetzt.

Karlsruhe, den 12. März 1900. (668)

Gr. Generaldirektion.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird die Station Krappitz der Nebenbahn Neustadt-Gogolin sowohl hinsichtlich der regulären Tarifklassen, als auch der Ausnahmetarife 1, 2, 3, 4 und 5 für den Verkehr mit den Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen, sowie Reichenberg S. N. V. B. in den oben bezeichneten Verband einbezogen. Der Frachtberechnung werden bis auf weiteres die Entfernungen der Station Gogolin unter Zuschlag von 6 km zu Grunde gelegt.

Breslau, den 9. März 1900. (666)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.

Zum Gütertarif tritt am 15. März d. J. der Nachtrag 3 in Kraft. Er enthält einen Ausnahmetarif für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke usw. zur Ausfuhr über See, dessen Anwendung auch für solche Sendungen statthaft ist, die seewärts zollinländischen deutschen Verbrauchsplätzen zugeführt werden.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Altona, den 13. März 1900. (667)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-westösterreichisch-ungarischer Eisenbahnverband, Heft 5.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5a (Getreide etc.) zwischen Kanizsa einerseits und Greiz, sowie Greiz-Aubachthal andererseits werden mit Gültigkeit vom 20. März 1900 auf 325 und 326 *₰* für 100 kg berichtigt.

Dresden, den 14. März 1900. (665)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).

Am 1. April d. J. tritt ein neuer Gütertarif für die Tarifgruppe III (Berlin-

Stettin) an Stelle des bisherigen Gütertarifs vom 1. April 1895 in Kraft. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zu der Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden. Der Kilometerzeiger weist gegenüber den seitherigen Entfernungen theilweise Ermässigungen, in einzelnen Stationsverbindungen geringe Erhöhungen auf. Neu aufgenommen ist der Seehafen-Ausnahmetarif N für Braunkohlenbrikets zur Weiterverfrachtung seewärts nach deutschen oder ausserdeutschen Häfen von den Stationen Alt-Ranft, Fürstenberg a. O. und Pillgram nach Stettin und Swinemünde.

Ausgeschieden sind in Ermangelung eines Verkehrsbedürfnisses

a) aus den Ausnahmetarifen 9, 9 S, E, E 1 und E 2 die Versandstationen: Berlin, Potsdamer Bhf., Berlin, Stettiner Bhf., Frankfurter Allee (Berlin), Grunewald, Halensee, Rummelsburg, Rangirbhf., Städt. Central-Viehhof, Berlin, Tempelhof, Rangirbhf., Westend u. Wilmersdorf-Friedenau des Direktionsbezirks Berlin;

b) aus dem Ausnahmetarif 9 S die Empfangsstationen: Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen, Friedrichshagen, Fürstenberg a. O., Fürstenwalde, Grünau, Kremmen, Nieder-Schöneweide-Johannisthal, Oranienburg, Spandau, Spindlersfeld, Wellmitz, Werder und Zeuthen des Direktionsbezirks Berlin und Anclam, Barth, Demmin, Greifswald, Jasenitz, Neustrelitz. Pölitz, Ribnitz, Ueckermünde, Wolgast und Zehdenick i. d. M. des Direktionsbezirks Stettin.

Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 15. Mai d. J. ab.

Exemplare des Tarifs sind von den betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie durch das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, zum Preise von 1,50 ℳ zu beziehen.

Berlin, den 8. März 1900. (669)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich für die königliche Eisenbahndirektion Stettin.

Russisch-ostpreussischer Verkehr über Grajewo.

Ausnahmetarif 24 für Holz und Holzbaumaterialien.

Mit Gültigkeit vom 2./15. März a./n. St. 1900 wird zum Tarif der I. Nachtrag eingeführt. Derselbe enthält direkte Frachtsätze von den in den Tarif neu aufgenommenen Stationen der Südwest-, Weichsel-, St. Petersburg-Warschauer und Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn nach Königsberg, Pillau und Memel via Grajewo, sowie Tarifergänzungen und Berichtigungen. Druckstücke des Nachtrages sind in unserer Fahrkartenausgabestelle Südbahnhof unentgeltlich zu beziehen.

Direktion (H&V670)

der ostpreussischen Südbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-österreichischer Verband. Theil II, Heft 3 vom 1. November 1897.

Am 1. April 1900 treten für Holzkohle, auch gemahlen oder körnig, bei Aufgabe von 10 t Sendungen im oben genannten Tarife folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

Von	Nach Berlin Anh., Dresd., Görl. und Schles. Bhf. — Frachtsätze für 100 kg in Pfennig
Graz S. B.	194
Krieglach S. B.	184

Breslau, den 13. März 1900. (671)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Belgisch-deutsche Eisenbahnverbände.

Mit Gültigkeit vom 16. d. Mts. wird in die Güterklassifikation im Theile I, Abtheilung B des Verbandsgütertarifs für die belgisch-deutschen Eisenbahnverbände vom 1. September 1896 folgende Position aufgenommen:

Bezeichnung der Waaren	S	St	SW	AT	G
Häute und Felle, rohe, grüne und gesalzene, sowie getrocknete			I		G

Die beiden Positionen „Häute, gesalzene oder getrocknete“ und „Felle (Hammel-); Felle, gekalkte oder gesalzene; Felle, rohe und getrocknete“ fallen gleichzeitig weg.

Köln, den 14. März 1900. (672)

Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil IV Heft Nr. 1 vom 1. Oktober 1898.)

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1900 werden die nachbezeichneten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif für Schleifholz (Seite 32 des I. Nachtrages zum vorbezeichneten Tarifheft) aufgenommen:

Von	nach der Station der k. preuss. u. grossh. hessischen Eisenbahndirektion Mainz — Waldhof — Abtheilung a — Frachtsätze für 100 kg in Mark	Abtheilung b
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen		
Frantschach-St. Gertraud.*	2,05	2,51
Brückl	1,88	2,35
Hüttenberg	2,01	2,48
Mösel	1,91	2,38
Prebiau-Sauerbrunn	2,01	2,46
Reichenfels-St. Peter	1,95	2,39
St. Leonhard	1,98	2,43
St. Stephan	2,09	2,54
Twimberg	2,02	2,46
Wiesenau	2,00	2,45
Wolfsberg	2,07	2,52

München, den 15. März 1900. (674)

Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Russisch-ostpreussischer Verkehr über Grajewo.

Mit Gültigkeit vom 2./15. März d. J. wird zum Gütertarif der IV. Nachtrag eingeführt. Derselbe enthält die Erweiterung des Ausnahmetarifs 17 für Eier etc. von Russland, Ermässigungen im Ausnahmetarif V für Fahrzeuge nach Russland, sowie Berichtigungen und Ergänzungen. Druckstücke des Nachtrages sind in unserer Fahrkartenausgabestelle Südbahnhof unentgeltlich zu beziehen.

Direktion (H&V675)

der ostpreussischen Südbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif, Theil II, Heft 3 B vom 15. Oktober 1897.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1900 wird die Station Aubing in den Ausnahmetarif Nr. 40 für Fette aufgenommen.

München, den 10. März 1900. (676)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Der in den Transittarifen für die Beförderung besonders benannter Güter belgischer oder holländischer Herkunft von Mannheim und Ludwigshafen a. Rh. nach Basel (Reichsbahn) vom 15. Juli 1894 vorgesehene Frachtsatz von 0,83 ℳ für Getreide nach Basel transit (Reichsbahn) ist mit Gültigkeit vom 1. März 1900 auf 0,80 ℳ für 100 kg ermässigt worden.

Strassburg, den 7. März 1900. (677)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil II Heft 7 des Verbandsgütertarifs.)

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1900 gelangen für die Beförderung von Zinkweiss bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens

a) 5 000 kg,
b) 10 000 „

für den Wagen und Frachtbrief zwischen Settenz, Station der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft einerseits und den Stationen Heilbronn a. Neckar, sowie Stuttgart Haupt-, Nord- und Westbahnhof der k. württembergischen Staatseisenbahnen andererseits nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Nach oder von	Heilbronn a. Neckar a	Heilbronn a. Neckar b	Stuttgart Hauptbhf. a	Stuttgart Hauptbhf. b	Stuttgart Nordbhf. a	Stuttgart Nordbhf. b	Stuttgart Westbhf. a	Stuttgart Westbhf. b
	Frachtsätze in Mark für 100 kg							
Settenz	3,63	3,33	3,71	3,40	3,73	3,42	3,76	3,45

München, den 12. März 1900. (673)

Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Im süd-ostpreussischen Gütertarif treten am 20. März 1900 direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Alt-Sternberg und Conradswalde einerseits und den Stationen der Königsberg-Cranzer Eisenbahn andererseits in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft. (678)

Königsberg i/Pr., den 8. März 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Zu dem deutsch-russischen Ausnahmetarif 24 für Holz und Holzbaumaterialien von Russland nach ost- und westpreussischen Hafenplätzen wird mit Gültigkeit vom 2./15. März alten/neuen Stils 1900 der erste Nachtrag eingeführt, enthaltend Ergänzungen der Tarifbestimmungen und des Waarenverzeichnisses, Aufnahme neuer Stationen und Berichtigungen.

Mit Gültigkeit von demselben Tage wird zu dem deutsch-russischen Ausnahmetarif VI für Steinkohlen von oberschlesischen und niederschlesischen Stationen nach Russland der erste Nachtrag eingeführt, welcher neben Berichtigungen die Aufnahme neuer Stationen und alphabetische Verzeichnisse der deutschen Versandstationen und Gruben enthält.

Druckstücke der Nachträge können durch Vermittelung der an jenen Ausnahmetarifen betheiligten Stationen bezogen werden.

Bromberg, den 9. März 1900. (679)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.

Verkehr mit Norddeutschland.

Am 1. April 1900 werden die Tarifhefte 1 und 3 des rumänisch-deutschen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1895 und vom 1. Februar 1898 mit sämmtlichen Nachträgen aufgehoben. An deren Stelle tritt das „Tarifheft 1 des rumänisch-deutschen Eisenbahnverbandes, Verkehr mit Norddeutschland".

Durch das neue Tarifheft werden Aenderungen der mannigfachsten Art herbeigeführt. Es treten theilweise (insbesondere für Eilgut, Maschinen aller Art, gewisse Eisenwaaren, für sperriges Stückgut, Papier, Glas und Glaswaaren, Thonwaaren) sehr erhebliche Tarifermässigungen, theilweise auch (insbesondere für den Verkehr mit der Moldau) beträchtliche Tariferhöhungen in Kraft. In den neuen Tarif sind eine grössere Anzahl deutscher und einzelne rumänische Stationen, die in den letzten Jahren keinen Verkehr aufzuweisen hatten, nicht wieder aufgenommen worden. Ausgeschieden ist ferner aus dem Klassentarife und den Ausnahmetarifen für Güter aller Art, Eisen und Papier die Station Herbesthal.

Neu aufgenommen ist dagegen eine grössere Anzahl deutscher und rumänischer Stationen.

Aufgehoben sind die Ausnahmetarife für Cementwaaren (Nr. 20), Holzstifte (Nr. 62), Steinkohlentheerpech (Nr. 72). Neue Ausnahmetarife sind eingerichtet für Marmorplatten und Mühlsteine, Glassand, Umzugsgut, Schlempe, Strassenbahnwagen.

In die Ausnahmetarife für Eier, Schlempe und frische Fische sind seitens der deutschen Bahnen lediglich die Lokaltarife eingerechnet.

Die Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen erlangen erst am 1. Mai Gültigkeit.

Der Tarif ist in den nächsten Tagen zum Preise von 2,20 ℳ bei den betheiligten Abfertigungsstellen und den Verbandsverwaltungen zu beziehen.

Breslau, den 28. Februar 1900. (680)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Ausgabe eines Nachtrages zum Kilometerzeiger.

Mit 1. Mai 1900 gelangt der Nachtrag I zu der vom 1. Oktober 1899 gültigen Neuauflage des Kilometerzeigers für die Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft (vom 1. April 1898) zur Ausgabe.

Preis: 20 Heller pro Exemplar.

Wien, am 12. März 1900. (681)

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Verlängerung der Gültigkeit von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes für die Beförderung verschiedener Artikel in Wagenladungen zwischen Stationen der k. k. priv. böhm. Nordbahngesellschaft, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. einerseits und Delle transit, Verrières transit und Genf transit anderseits vom 1. Dezember 1894.

Die in Nr. 13 vom 14. Februar 1900 (Kundmachung Nr. 403) dieses Blattes verlautbarte Aufhebung der Frachtsätze rücksichtlich Bodenbach und Tetschen-Delle transit, Verrières transit und Genf transit ist gegenstandslos und bleiben sonach die betreffenden bisherigen Frachtsätze auch über den 15. März 1900 hinaus bis zur Einführung von Ersatzfrachtsätzen in Wirksamkeit.

Wien, am 10. März 1900. (682)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Rumänische Eisenbahnen.

Tarifwesen.

Am 15. April l. J. tritt eine neue Auflage des Lokaltarifes für Abonnementskarten in Kraft (Preis 1 Franc).

Bukarest, den 13. März 1900. (683)

Am 1. Mai d. J. werden nachstehende Tarifsätze aufgehoben:

1. Eine Anzahl Tarifsätze für Arbeiter-Rückfahrkarten auf Entfernungen von über 50 km, zu deren Beibehaltung wegen geringer Nachfrage ein Bedürfniss nicht mehr vorliegt.
2. Eine Reihe ungangbarer Sonntagskarten.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau. (684)

St. Johann-Saarbrücken, 12. März 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von 7000 eichenen, 183000 kiefernen, 7000 buchenen Bahnschwellen und 5000 eichenen Weichenschwellen, getränkt oder nicht getränkt, für den Eisenbahndirektionsbezirk Hannover am Donnerstag, den 5. April 1900, Vormittags 11 Uhr. — Zuschlagsfrist bis 26. April 1900.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 1 ℳ (nicht in Briefmarken) vom Rechnungsbüreau hierselbst, Thielenplatz Nr. 4, abgegeben.

Hannover, den 12. März 1900. (685)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Ausführung der Wegebefestigungsarbeiten an der Ueberführung des Blockdammweges in Kilometer 6,3 der schlesischen Bahn soll öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Montag, den 26. März, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Wegebefestigungsarbeiten an der Ueberführung des Blockdammweges" versehen, an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen. Die Verdingungsunterlagen können von daher gegen kostenfreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Berlin, den 14. März 1900. (686)
Königliche Bauabtheilung 1.
Fruchtstrasse 14/15.

Die Lieferung von ungefähr 120000 kg langsam bindender Portlandcement soll öffentlich vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen sind in unserem Centralbüreau einzusehen oder können von da gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 25 ₰ (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind postfrei mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Cement" bis zum Eröffnungstermin Mittwoch, den 28. März l. J., Vormittags 11 Uhr, hierher einzureichen.

Zuschlagsfrist den 11. April l. J.

Mainz, den 12. März 1900. (687)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

---

4. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von 116 Stück alten ausgemusterten Personen- und Güterwagen, sowie Wagenuntergestellen — nach Loosen getrennt.

Bedingungen und Angebotsbogen können von unserem technischen Büreau, Zimmer 13 des oberschlesischen Bahnhofes hierselbst gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ in baar bezogen werden.

Die an uns bis zum 5. April d. J., Vormittags 11 Uhr, einzusendenden Angebote werden in dem am vorbezeichneten Tage, Vormittags um $11^1/_2$ Uhr, im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes hierselbst stattfindenden Termin eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. April d. J.

Breslau, den 10. März 1900. (688)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 23. 21. März 1900. XL. Jahrgang.

Inhalt.

Elektrischer Betrieb auf Vollbahnen.

Ein Ueberblick über den Stand der Frage.

(Schluss aus Nr. 22.)

Es muss aber noch einer werthvollen Eigenschaft der elektrischen angetriebenen Fahrzeuge Erwähnung geschehen, nämlich der Möglichkeit, grössere Geschwindigkeiten anzuwenden, als mit der Dampflokomotive erreichbar.

Dieser Vorzug ist bekanntlich darin begründet, dass bei den elektrisch betriebenen Fahrzeugen die Triebkraft stets mit gleichem Hebelarm auf die Fahrzeugachse wirkt, während der Hebelarm bei den Dampflokomotiven dauernd derart wechselt, dass er bei jeder der zahlreichen Umdrehungen der Triebräder zweimal gleich Null wird, zweimal den höchsten Werth erreicht. Daraus ergibt sich ein Uebergewicht der elektrisch betriebenen Fahrzeuge vor den Dampflokomotiven bezüglich der Gangsicherheit bei der Anwendung grösserer Geschwindigkeiten, welches auch bei den weitgehendsten Vervollkommnungen der Dampflokomotive, die wir zweifellos noch zu erwarten haben, kaum zu beseitigen sein wird.

Es fragt sich nur: 1. ob überhaupt für eine Erhöhung der bisher zugelassenen höchsten Geschwindigkeiten auf Vollbahnen ein Bedürfniss vorliegt, 2. ob die Dampflokomotive den berechtigten Ansprüchen in dieser Hinsicht unter voller Wahrung der Gangsicherheit zu entsprechen vermag.

Der Wunsch, dass die Fahrgeschwindigkeiten erhöht und damit die Fahrzeiten abgekürzt werden, tritt immer dringender hervor, seit die Zahl der Züge, welche grosse Strecken durchfahren und dabei nur die für Betriebszwecke unentbehrlichen Aufenthalte nehmen, mit jeder Fahrplanperiode zunimmt. Die Landesgrenzen bilden keine Schranken mehr für die Bildung durchgehender Schnellzüge. Wir sind auch in Europa namentlich durch die Expresszüge zu Verhältnissen des internationalen Schnell- und Fernverkehres gelangt, die denen Nordamerikas und Russlands zwar nicht an die Seite gestellt werden können, aber doch den Reisenden ein tagelanges Verweilen im Zuge ohne Unterbrechung zumuthen. Dadurch steigern sich die Anstrengungen der Reise trotz aller Bequemlichkeiten, die dem Reisenden im Zuge geboten werden, und bringen die Wohlthaten einer Abkürzung der Fahrzeiten — abgesehen von dem Gewinn an kostbarer Zeit selbst — in erhöhtem Maasse zum Bewusstsein. So drängt namentlich die Entwickelung des internationalen Personenverkehres auch in Europa auf Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten unaufhaltsam hin.

Diesem Drängen wird überhaupt kaum ein Ziel gesetzt werden können. Sind die augenblicklich gewünschten Abkürzungen der Fahrzeiten erreicht, so treten neue Umstände auf, welche neue weitergehende Bestrebungen gerechtfertigt erscheinen lassen. Man kann also das Bedürfniss zur Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten kaum jemals in Abrede stellen.

In Deutschland ist durch die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen die höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf 80 km in der Stunde festgesetzt. Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde ist eine Steigerung bis zu 90 km erlaubt. Es mehren sich die Stimmen solcher auch den Verhältnissen nahestehenden Männer, welche diese Grenzen für zu eng gesteckt halten, wenn auch andererseits anerkannt werden muss, dass in

der Zulassung erhöhter Geschwindigkeiten Vorsicht geboten ist. In der That geht man aber in anderen Ländern weiter.

In Frankreich wurde schon durch ministerielle Verfügung vom Jahre 1853 eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km in der Stunde zugelassen. Probefahrten sind dort neuerdings mit 138 und 144 km Geschwindigkeit und befriedigendem Erfolge ausgeführt worden. In England und Amerika wendet man, weil man unseres Wissens durch gesetzliche Schranken überhaupt nicht beengt ist, Geschwindigkeiten von 96, 120, ja bis zu 160 km in der Stunde an. Wir sehen also, dass auch mit der Dampflokomotive Geschwindigkeiten ohne Gefahr ausführbar sind, die über das bisher übliche Maass weit hinausgehen. Dass dies heute ohne Beeinträchtigung der Betriebssicherheit möglich ist, haben wir zum grossen Theil dem Anreiz zu danken, welchen der drohende Wettbewerb der Elektrizität den Lokomotivtechnikern zur Vervollkommnung der Dampflokomotive namentlich bezüglich der Gangsicherheit gegeben hat. Diese Bestrebungen (innere Cylinder, Viercylindermaschinen) sind in noch weiterem Maasse durchaus erfolgversprechend, wie auch v. Borries durch einen im Verein für Eisenbahnkunde vor einiger Zeit gehaltenen Vortrag bestätigt, indem er behauptet, dass die an der Lokomotive bisher beobachteten schädlichen Bewegungen durch zielbewusste Bauart sich auf ein unschädliches Maass zurückführen lassen und man nicht nöthig habe, zum elektrischen Betriebe aus Gründen der Sicherheit überzugehen; denn die Dampflokomotive sei noch lange nicht an dem Ende ihrer Vollkommenheit angelangt, sondern biete noch immer einen lehrreichen und dankbaren Gegenstand für wissenschaftliches Bemühen. Berücksichtigen wir nun, dass auf den bestehenden Vollbahnen der Steigerung der Geschwindigkeit in den Neigungs- und Krümmungsverhältnissen, in den baulichen Anlagen und den Oberbauanordnungen, sowie den Sicherungsanlagen der Bahnhöfe gewisse Grenzen gezogen sind, so kommen wir zu folgendem Schlusse: Die Dampflokomotive wird alle Geschwindigkeitssteigerungen zu leisten vermögen, welche innerhalb dieser Grenzen anwendbar erscheinen, und es liegt kein Grund vor, zur Elektrizität die Zuflucht zu nehmen.

Also auch der unbestrittene Vorzug der grösseren Gangsicherheit der elektrischen Lokomotive ist nicht geeignet, die Dampflokomotive von unseren Vollbahnen in absehbarer Zeit zu verdrängen.

Zu dieser Ansicht sind auch die italienischen Ingeniöre gekommen, welche wegen der Kohlenarmuth ihres Landes ein besonderes Interesse daran haben, die Einführung des elektrischen Betriebes auf Vollbahnen — thunlichst unter Ausnutzung der zahlreichen Wassergefälle des Landes — mit besonderem Eifer zu studiren.

Aber selbst die Fälle der bereits erfolgten Anwendung der Elektrizität für Zugzwecke auf Vollbahnen sind nicht imstande, die aus den vorstehenden Darlegungen gewonnene Ueberzeugung zu erschüttern; denn es handelt sich entweder 1. um solche Fälle, wo zur Beförderung geringer Lasten die Benutzung einer gewöhnlichen Dampflokomotive durchaus unwirthschaftlich sein würde, oder 2. es liegen Verhältnisse vor, welche denen des städtischen und Nahverkehres gleichen, oder 3. es zwingen besondere Umstände — binnenstädtische Bahnstrecken, Tunnelstrecken — dazu, auf Verwendung von Dampflokomotiven wegen der Rauch- und Funkenbelästigung oder der Luftverschlechterung zu verzichten.

Zur ersten Gruppe gehören die Anwendungen der Elektrizität auf den pfälzischen Vollbahnstrecken Ludwigshafen-Neustadt (37 km) und Ludwigshafen-Worms (22 km), wo zur Befriedigung des Bedürfnisses häufigerer Verkehrsgelegenheit für Personen zwischen den von Dampflokomotiven gezogenen Hauptzügen Akkumulatoren-Selbstfahrerzüge eingelegt sind, die aus einzelnen vierachsigen Drehgestellwagen von 106 Sitzplätzen bestehen, also bei 45 km Stundengeschwindigkeit eine Zugleistung von solcher Geringfügigkeit beanspruchen, dass die Beschaffung derselben durch eine Vollbahnlokomotive sich wirthschaftlich nicht rechtfertigen liesse. Genau so liegt es bei den gleichgebauten Akkumulatorenselbstfahrern auf einzelnen Linien der württembergischen Staatsbahnen, ähnlich auch bei dem elektrischen Betrieb auf der Vollbahnlinie Mailand-Monza, der irgendwie neues im Sinne unserer Frage nicht liefert, sondern uns hier nur insofern interessirt, als von den 58 t Gewicht des Wagens 17 t auf die Akkumulatoren entfallen, d. i. etwa $^2/_7$.

Die zweite Gruppe umfasst Fälle, wie sie auf der Wannseebahn bei Berlin und auf der Berliner Stadtbahn vorliegen und in denen die wirthschaftliche Ueberlegenheit des elektrischen Betriebes wohl ausser Zweifel steht. Beide Bahnen weisen bei geringer Gesammtstreckenlänge zahlreiche Haltestationen, dichte Zugfolge, verhältnissmässig kurze Züge auf. Für die Wannseebahn steht die Eröffnung des elektrischen Betriebes allerdings erst zum ersten April d. J. bevor, für die Berliner Stadtbahn ist sie noch in weitem Felde, da die Ausführung des Entwurfes der Berliner Union-Elektrizitätsgesellschaft in nächster Zeit kaum zu erwarten ist. Desselben musste aber aus dem Grunde hier Erwähnung geschehen, weil die Verhältnisse typisch sind für die Entfaltung der Vorzüge des elektrischen Betriebes, wie in dem Entwurfe überzeugend nachgewiesen ist. Auch die schweizer Bahnstrecke Burgdorf-Thun mit 41 km Gesammtlänge und 13 Haltestationen ist hierher zu rechnen. Für solche besonderen Verhältnisse erscheint es auch angebracht, einen vorwiegend aus Motorwagen bestehenden, also kostspieligen Fahrzeugpark zu beschaffen.

In der dritten Gruppe finden wir einen Vollbahnbetrieb vertreten, wie wir ihn zur Umgrenzung unserer Aufgabe oben erläutert haben. Das ist der Fall auf der Baltimore-Ohiobahn in Nordamerika und auf der Einführungsstrecke der Orléansbahn in eine der schönsten Stadttheile von Paris. Auf der erstgenannten Bahn werden Vollbahngüterzüge in ganzer Stärke mittelst elektrischer Lokomotiven von 1 400 PS Leistungsfähigkeit, die ihre Energie von blanken Leitern entnehmen, durch eine Tunnelstrecke von 5 850 m Länge gezogen; auf der Orléansbahn, welche bei den Amerikanern ihre Studien gemacht hat, handelt es sich um eine 3 700 m lange Strecke in der Stadt Paris, wovon 3 100 m unterirdisch geführt sind. Weder die Baltimore-Ohio-, noch die Orléansbahn scheinen zu beabsichtigen, den elektrischen Betrieb auf weitere Strecken als die vorgenannten auszudehnen, für welche die Einführung elektrischer Zugkraft lediglich dem Zwange besonderer Umstände zuzuschreiben ist.

Alle Versuche zur allgemeineren Einführung des elektrischen Betriebes auf Vollbahnen, namentlich die mit der Heilmann'schen Lokomotive und die der französischen Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, haben praktische Erfolge bisher nicht gehabt. Es ist auch keine Aussicht vorhanden, dass dies in absehbarer Zeit der Fall sein wird; denn nur ganz augenfällige und bedeutende wirthschaftliche Vortheile könnten die Eisenbahnverwaltungen veranlassen, eine Betriebsweise aufzugeben, die nicht nur bisher ihre Schuldigkeit gethan hat, sondern auch der Vervollkommnung durchaus fähig ist und daher selbst wesentlich erhöhten Ansprüchen zu genügen imstande sein wird. Mit Recht wird auch gegen den elektrischen Betrieb auf Vollbahnen das Bedenken geltend gemacht, dass Leitungsstörungen oder Störungen in dem Kraftwerk von dem weittragendsten Einfluss auf den gesammten Betrieb sein müssen, während das Schadhaftwerden einer Dampflokomotive nur ganz örtlich und vorübergehend Bedeutung haben kann. Nur in einem Falle scheint die allgemeine Einführung des elektrischen Betriebes auf Vollbahnen einigermaassen aussichtvoll, wenn es nämlich gelingen sollte, das Gewicht der gegenwärtigen wegen ihrer Schwere unwirthschaftlichen Akkumulatoren so weit herabzusetzen, dass die wirthschaftlichen Bedenken fallen müssen.

Die betheiligten Kreise sind aber durch die bisherigen äusserst beschränkten Erfolge und Aussichten des elektrischen Betriebes auf Vollbahnen nicht entmuthigt und nicht abgebracht von der Ueberzeugung, die Elektrizität sei trotz allem berufen, für die Zugförderung auch im Fernverkehr zukünftig eine besondere Rolle zu spielen. Das lehren uns zwei Ereignisse aus jüngster Zeit, nämlich die schon eingangs erwähnte Bildung

einer deutschen Studiengesellschaft für elektrischen Schnellverkehr und die für die diesjährige Beuthaufgabe vom Verein deutscher Maschineningeniöre getroffene Wahl. Beide Ereignisse zeigen uns kühne Zukunftspläne. Man ist nach den bisherigen Erfahrungen zu der Erkenntniss gekommen, dass auf den vorhandenen Vollbahnen der elektrische Betrieb allerdings vor dem Betriebe mit Dampflokomotiven keine ausschlaggebenden Vortheile zu bieten vermag, dass vielmehr die unbestrittenen Vorzüge des ersteren nur bei Geschwindigkeiten zur Geltung kommen können, welche die Dampflokomotive voraussichtlich nicht zu leisten vermag, welche aber auch auf den gegenwärtigen Vollbahnen mit ihren gesammten baulichen Anlagen, Neigungs- und Krümmungsverhältnissen, zahlreichen Wegeübergängen in Schienenhöhe, zahlreichen Haltestationen und Weichen, vielfach noch unvollkommenen Sicherungsanlagen, mit ihren jetzigen Betriebsverhältnissen, die häufige Ueberholungen bedingen, und mit den vorhandenen Betriebsmitteln nicht ausführbar sind.

Die deutsche Studiengesellschaft stellt daher an die Spitze ihres Programms die freilich nicht unanfechtbare Behauptung, dass die gegenwärtigen Bahnen in Bezug auf Schnelligkeit und Sicherheit an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angekommen seien. Das heutige Verkehrsleben erfordere aber gebieterisch eine Abkürzung der Fahrzeiten und eine häufigere Fahrgelegenheit. Namentlich litten die persönlichen Beziehungen der Bevölkerung grosser Industriestädte unter dem Mangel beschleunigter und häufiger Fahrgelegenheit. Das Bedürfniss hierzu sei ein so grosses, dass bei entsprechenden Fahrpreisen auch die Verzinsung ungewöhnlich grosser Anlagekosten gesichert sei. Zur Lösung der hiernach auftretenden Aufgaben reichen die bisherigen Erfahrungen nicht aus; es sei also nöthig, besondere Versuche anzustellen und neue leistungsfähigere bauliche Anlagen und Betriebsmittel zu ersinnen. Hierzu die Anregung zu geben und die Mittel bereit zu stellen, ist der Zweck der Gesellschaft.

In unmittelbaren Zusammenhang mit dem Gedankengange, welcher diese Gesellschaft leitet, ist wohl die erwähnte Beuthaufgabe zu bringen, welche die Verbindung zweier volkreichen Städte durch eine elektrisch zu betreibende zweigleisige Bahn zum Gegenstande hat, auf der Züge, aus einem Trieb- und einem Anhängewagen bestehend, mit 200 km Stundengeschwindigkeit in kurzer Folge verkehren sollen. Nicht nur durch die hohe Geschwindigkeit, sondern auch durch die Forderung, dass die Bahn innerhalb der Städte zum Theil in 25 m Höhe über Strassenpflaster, also über den Häusern hinweggeführt werden soll, kennzeichnet sich die Aufgabe als eine aussergewöhnliche, nicht nur den Elektrotechniker, sondern alle technischen Kreise im höchsten Maasse interessirende. Dass die Aufgabe nicht eine rein akademisch-phantastische ist, beweist die Annahme derselben als Prüfungsaufgabe für Regierungsbaumeister seitens des technischen Oberprüfungsamtes in Berlin.

Das Gebiet der Verwendung der Elektrizität als Zugkraft auch im Fernverkehr liegt also nicht auf den bestehenden, sondern auf besonderen Bahnen mit ganz eigenartigen baulichen und Betriebseinrichtungen sowie Betriebsmitteln und mit einer Betriebsweise, welche derjenigen des städtischen Verkehres in wesentlichen Punkten — Bildung ganz kurzer Züge und damit Einstellung zahlreicher Motorwagen, kurze Zugfolge — durchaus ähnlich ist.

Die Einschienenbahn zwischen Liverpool und Manchester, für welche das Konzessionsgesuch dem englischen Parlament bereits vorliegen soll und für welche eine Geschwindigkeit von 144 km in der Stunde geplant ist, bildet ein Beispiel dafür, dass auch in anderen Ländern die gleiche Erkenntniss Boden gewinnt.

Möge die deutsche Technik, angespornt durch die ihr in letzterer Zeit mehrfach gewordene Anerkennung aus kaiserlichem Munde, erfolgreich mitarbeiten an der Lösung der eben erörterten gewaltigen Aufgaben, welche die nächste Zukunft voraussichtlich der Technik aller Länder stellen wird.

Bromberg, im März 1900. **Struck.**

Zur Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz.

Das eidgenössische Parlament in Bern ist zu einer Frühjahrstagung zusammengetreten, welche hauptsächlich den Zweck hat, mit dem Rückkauf der Hauptbahnen zusammenhängende Vorlagen zu erledigen. Damit ist die Erörterung der Eisenbahnfragen in der Schweiz wieder lebhaft an der Tagesordnung. Erwähnung verdient zunächst der Bericht des eidgenössischen Eisenbahndepartements über seine Geschäftsführung im Jahre 1899. Es wird darin festgestellt, dass durch die Urtheile des Bundesgerichtes in den Rekursstreiten gegen die Centralbahn und die Nordostbahn die grundsätzlichen Differenzen zwischen dem Bundesrathe und den Bahnverwaltungen über die Berechnung des konzessionsmässigen Reinertrages und des Anlagekapitals entschieden worden sind, und zwar im wesentlichen zu Gunsten der Auffassung des Bundesrathes. Im Falle der Centralbahn wurde festgestellt, dass unter dem für den Rückkauf laut Konzession maassgebenden Reinertrag der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben zu verstehen sei. Es kommen somit nur die mit dem Eisenbahnbetriebe, mit dem Transportgeschäft zusammenhängenden Rechnungsposten in Betracht, nicht aber die auf die Finanzverwaltung der Aktiengesellschaft sich beziehenden Einnahmen und Ausgaben. Bei seinen Entscheidungen hat das Bundesgericht allerdings erklärt, dass für die Beurtheilung nicht die Vorschriften des Rechnungsgesetzes von 1896 maassgebend seien, wie der Bundesrath angenommen hatte, sondern auf den Wortlaut und Inhalt der Konzessionen zurückzugreifen sei; insoweit zwischen beiden Normen Widersprüche bestehen, seien die Konzessionen für den Richter verbindlich. Damit ist grundsätzlich nicht nur der Bundesrath, sondern auch die schweizerische Gesetzgebung, welche das Rechnungsgesetz zur Erleichterung der Verstaatlichung gegen den Widerspruch der Gesellschaften und der Aktionäre erliess, einigermaassen ins Unrecht gesetzt. Die sachliche Entscheidung des Bundesgerichtes ist aber doch in den wesentlichsten Punkten zu Gunsten der Forderungen des Bundesrathes ausgefallen, weil nach der Ansicht des Gerichtes die Vorschriften des Rechnungsgesetzes in der Hauptsache mit den allgemein gültigen Rechts- und Verwaltungsgrundsätzen und mit den Bestimmungen der Konzessionen übereinstimmen. Aehnlich lautete das Urtheil des Bundesgerichtes im Falle der Nordostbahn; bei beiden Bahnen sind noch Differenzen nicht entschieden worden. Unterdessen sind bekanntlich Verhandlungen über den freihändigen Ankauf der Centralbahn gepflogen. Der Staat hat sein Angebot wesentlich über den von ihm in der Rückkaufsbotschaft ausgerechneten Liquidationserlös von 543 Franken erhöht, nämlich auf 680 bezw. 700 Frcs., unter der Voraussetzung, dass der Uebergang der Bahn schon am 1. Januar 1901 erfolgt (wodurch den Aktionären bis 1903 zwei Dividenden zu 45 Frcs. entgehen würden) und der Kaufpreis nicht in baar, sondern in 3,5 % Bundesobligationen, zu pari gerechnet, ausgezahlt werde. Unter den Gründen wird angeführt, dass der Reinertrag für die Jahre 1896 und 1897 erheblich grösser ist, als in der Botschaft geschätzt wurde, da eine unerwartet hohe Verkehrssteigerung eintrat. Uebrigens war für diese Verhandlungen Artikel 2 des Rückkaufgesetzes entscheidend, und mit Rücksicht auf diese zwingende gesetzliche Vorschrift mussten weitergehende Ansprüche der Centralbahn abgelehnt werden und blieben die Verhandlungen für diesmal ergebnisslos. Die Rekurse der vereinigten Schweizerbahnen, der Jura-Simplonbahn und der Gotthardbahn gegen die Bundesrathsbeschlüsse, betreffend die Berechnung des Reinertrages und des Anlagekapitals sind bisher vom Bundesrath noch nicht behandelt worden.

Das Rückkaufgesetz hat bestimmt, dass die Besoldungen der Direktoren, Beamten und ständigen Angestellten der künftigen Bundesbahnen durch ein besonderes Bundesgesetz festgestellt werden sollen. Die Botschaft, mit welcher

den eidgenössischen Räthen dieses Gesetz zugegangen ist, führt aus, dass soweit möglich die Grundsätze des allgemeinen Besoldungsgesetzes von 1897 maassgebend gewesen sind. Diesem Gesetze nachgebildet ist das Klassensystem mit Mindest- und Höchstbetrag der Besoldungen und das System der regelmässig eintretenden Gehaltsaufbesserungen. Zugleich ist aber wesentlich Rücksicht genommen auf die zur Zeit bei den Bahnverwaltungen bestehenden Besoldungsverhältnisse, da der Bundesrath davon ausging, dass die Personalausgaben bei den Bundesbahnen für den Anfang nicht höher sein dürfen als bei den zurückzukaufenden Privatbahnen. Es ist folgende Eintheilung der Gehaltssätze vorgesehen: 1. General- und Kreisdirektoren von 10 000 bis 15 000 Frcs. (Ein neues Gesetz erhöht die Gehälter der Bundesrathsmitglieder auf 15 000 Frcs., so dass also das Höchstgehalt der obersten Eisenbahnbeamten ihnen gleichstehen würde.) 2. Dienstchefs bei der Generaldirektion, Generalsekretäre, Oberingeniöre, Maschinenmeister usw. von 6 000 bis 10 000 Frcs. 3. Betriebsinspektoren, Obertelegrapheninspektor usw. von 5 000 bis 8 000 Frcs. 4. Stellvertreter der Dienstchefs zu 2., Dienstchefs bei den Kreisdirektionen, Direktionssekretäre, Ingeniöre, Architekten, Bahnhofvorstände I. Klasse, Lagerhausverwalter usw. von 4 000 bis 7 000 Frcs. 5. Bürovorstände, Departementssekretäre, Tarifbeamte bei der Kreisdirektion, Bahnhofvorstände 2. Klasse, Depotchefs usw. von 3 000 bis 5 000 Frcs. 6. Bürogehilfen 1. Klasse, Stationsvorstände 1. Klasse, Chefs der Güterexpeditionen 1. Klasse, technische Gehilfen 1. Klasse von 2 400 bis 4 800 Frcs. 7. Bürogehilfen 2. Klasse, Stationsvorstände 2. Klasse, technische Gehilfen 2. Klasse, Lokomotivführer, Dampfbootkapitäne usw. von 1 800 bis 3 600 Frcs. 8. Bürogehilfen 3. Klasse, Stationsvorstände 3. Klasse, Zugführer usw. von 1 500 bis 2 400 Frcs. 9. Bürogehilfen 4. Klasse, Kamionöre (Bestätterer), Weichenwärter 1. Klasse, Konduktöre, Lokomotivheizer usw. von 1 200 bis 2 100 Frcs. 10. Weichenwärter 2. und 3. Klasse, Güterarbeiter, Bremser von 1 200 bis 1 800 Frcs.

Bei den Beamten der 1. und 2. Klasse können die vorstehenden Höchstsätze überschritten werden. In der Besoldung sind die Nebenbezüge (Kilometergelder, Ersparnissprämien, Reiseentschädigungen) nicht inbegriffen. Die Besoldung steigt bis zur Erreichung des Höchstbetrages nach Ablauf eines dreijährigen Zeitabschnittes bei den Direktoren und Oberbeamten um 500 Frcs., beim mittleren Personal um 300 Frcs., beim unteren Personal um 200 Frcs. — Im wesentlichen scheint das Personal der schweizerischen Eisenbahnen mit diesem Besoldungsgesetze ziemlich zufrieden zu sein, da die Aufbesserungen günstiger sind als bei den bisherigen Privatgesellschaften. Doch hat der Verein des Personals der schweizerischen Transportanstalten den eidgenössischen Räthen eine Reihe von Abänderungen bezw. Wünschen unterbreitet, wonach hauptsächlich die Bezüge der unteren Klassen etwas erhöht werden sollen. Bemerkenswerth ist der Wunsch, dass bei gleichen Arbeitsleistungen das weibliche Personal — abgesehen von den Schrankenwärterinnen — in der Besoldung dem männlichen gleichgestellt werde, um das Herbeiziehen weiblicher Arbeitskräfte zum Zwecke des Lohndrückens zu verhindern. Eine Neigung hierzu besteht angeblich bei den jetzigen Privatbahnverwaltungen. Beanstandet wird weiter die Eintheilung und Menge der Klassen. In dieser Beziehung finden sich auch in gemässigten schweizer Blättern Ausstellungen, welche vom demokratischen Standpunkte aus nicht von vorn herein eine solche weitgehende bürokratische Klasseneintheilung und Regelung wünschen. Im ganzen erkennt der dem Bundesrath nicht fernstehende Berner „Bund“ an, dass „das Personal sich durchaus in bescheidenen Schranken gehalten habe und deshalb auch die bestimmte Hoffnung hegen dürfe, dass man ihm, wo immer möglich, entgegenkommen werde“. Allerdings sei man der Meinung, dass mit der Zeit, wenn die Betriebsverhältnisse der Bundesbahnen es erlauben, eine völlige Gleichstellung des Eisenbahnpersonals in der Besoldung mit dem übrigen Bundespersonal stattfinden werde, da doch gewiss kein Grund vorliege, dieses Personal, das den gefährlichsten und verantwortungsvollsten Dienst hat, weniger gut zu stellen, als z. B. das Postpersonal. Wir bemerken im allgemeinen hierzu, dass die Besoldungen der schweizer Beamten im ganzen geringer sind als in Deutschland, besonders staatliche Pensionen kaum bestehen, sondern das Personal nur auf genossenschaftliche Hilfskassen usw. angewiesen ist. Zur Zeit ist aber eine Erhöhung der Besoldungen der Bundesbeamten wie auch der Beamten in verschiedenen Kantonen im Werke.

Betreffs der Ausbildung der künftigen Beamten der Bundesbahnen ist ein Streit entstanden wegen einer Fachschule für Eisenbahnbeamte. Es war von Zürich aus beantragt worden, eine solche beim kantonalen Technikum in Winterthur zu errichten. Gegen diesen Plan hat sich die Staatsrechnungsprüfungskommission energisch ausgesprochen. Sie wendet sich gegen den Kantönligeist und sagt: „Im Jahre 1903 werden die schweizerischen Hauptbahnen an den Bund übergehen und er wird sie auf Grund des Gesetzes vom 15. Oktober 1897 selbst betreiben. In diesem Gesetze hat er zugleich mit der Verstaatlichung es als seine Pflicht übernommen, dafür zu sorgen, dass die Beamten und Angestellten der Bundesbahnen die ihrem Dienst entsprechende Ausbildung erhalten . . . Es entspräche aber nicht der Stellung des Bundes, wollte er die Fachbildung seiner Beamten und Angestellten den Zufälligkeiten des kantonalen Wettbewerbs und damit einer schädlichen Zersplitterung überlassen und als Eisenbahnherr die Kantone hierfür in Kontribution setzen.“ Es soll also in erster Linie der Bund selber eine Eisenbahnfachschule schaffen. Auch uns scheint dies durchaus eine Aufgabe der Bundesregierung zu sein!

Der Rechenschaftsbericht des bayerischen Eisenbahnerverbandes für das Jahr 1899

spricht sich in seinem Eingang über die Fortschritte des Verbandes folgendermaassen aus:

„Der Verband hat an Mitgliedern zugenommen, er ist nach Innen und Aussen gekräftigt ins neue Jahrhundert eingetreten. In der Oeffentlichkeit hat der Verband immer mehr Beachtung gefunden. Einen besonderen Erfolg erblicken wir darin, dass die höchsten Behörden anerkennen, dass unser Verband in seiner Thätigkeit nie die Grenzen überschritten hat, die Gesetz und Subordination dem Staatsbediensteten in seinem Bestreben um Verbesserung seiner Verhältnisse gesteckt haben. In der Sitzung der Kammer der Abgeordneten vom 14. März 1900 erklärte Excellenz Minister von Crailsheim: Dem Eisenbahnerverband kann ich nur meine vollste Anerkennung aussprechen. Er hat wirklich Schönes geleistet. Der Verband kann ruhig in die Zukunft blicken; wenn er auf diesen Bahnen weiter fährt, dann kann er der Unterstützung der Regierung jederzeit sicher sein.“

Dem Bericht entnehmen wir weiter, dass der zu Weihnachten 1896 auf einer von 17 Eisenbahnern als Vertretern von 1 200 ihrer Kollegen gegründete Verband jetzt 92 Obmannschaften mit 18 083 Mitgliedern zählt. Das Verbandsvermögen beträgt etwa 6 000 ℳ, das Verbandsorgan „Der Eisenbahner“ zählt 14 000 Abnehmer. Die allgemeine Thätigkeit des Verbandes hat sich u. a. auf die Herbeiführung einer Revision des Gehaltsregulatives erstreckt. Es ist zu diesem Zweck s. Zt. eine Denkschrift ausgearbeitet und den zuständigen Behörden und den Abgeordneten übermittelt. Ueber die Erfolge dieses Schrittes spricht sich der Bericht so aus:

„Abgeordneter Dr. Casselmann stellte im Finanzausschuss den Antrag, es solle das Gehaltsregulativ einer Aenderung unterzogen werden. Die Eisenbahner sind Herrn Abgeordneten Dr. Casselmann für die Stellung dieses Antrages zu besonderem Danke verpflichtet. Die Kammer der Abgeordneten hat nach zweitägiger Debatte den folgenden Antrag des Finanzausschusses fast einstimmig angenommen:

‚Die königliche Staatsregierung sei zu ersuchen, die Gehaltsregulative für die Staatsbeamten und Staatsbediensteten einer Revision zu unterziehen und dem Landtage s. Zt. eine entsprechende Vorlage zu machen.‘

Die königliche Staatsregierung hat sich bereit erklärt, in kürzester Zeit der Kammer der Abgeordneten einen diesbezüglichen Entwurf zu unterbreiten. Wir danken der hohen königlichen Staatsregierung für diese Erklärung und besonders auch jenen Herren Abgeordneten, die so warm für die Revision des Gehaltsregulatives eingetreten sind.“

Auch auf die Hebung der Wohnungsnoth unter dem Eisenbahnpersonal hat die Verbandsleitung ihr Auge gerichtet.

„Unter der Rubrik ‚Baugenossenschaften‘ ist berichtet, was auf dem Gebiete der Selbsthilfe gearbeitet und erreicht wurde. Die Denkschrift über ‚die Wohnungsverhältnisse der Eisenbahnbediensteten und Arbeiter‘ wurde den zuständigen Behörden und der Kammer der Abgeordneten unterbreitet. Wie in den letzten Tagen verkündigt wurde, wird die königliche Staatsregierung der Kammer der Abgeordneten nach Ostern einen Entwurf unterbreiten über die ‚Regelung der Wohnungsgeldzuschüsse‘. Es wird also auch auf diesem Gebiete eine Besserung eintreten.“

Der Bericht enthält dann am Schluss des allgemeinen Theiles folgenden Satz:

„An dieser Stelle wollen wir nicht unterlassen, der hohen königlichen Staatsregierung unseren besonderen Dank dafür auszusprechen, dass sie in den Budgetentwurf die grosse Zahl von über 2000 neuen statusmässigen Stellen und die Summe von über 1000000 ℳ für Lohnregulirung einsetzte."

Ueber die Wohlfahrtseinrichtungen des Verbandes wird dann im einzelnen berichtet: über die Unterstützungskasse, die jetzt fast 10000 Mitglieder zählt und im Jahre 1899 38095 ℳ an Unterstützungen, namentlich Sterbegeldern gezahlt hat, über die erst eben begründete Darlehnskasse, über die Genossenschaftsvereinigung des bayerischen Eisenbahnerverbandes, der sich 10 Baugenossenschaften angeschlossen haben.

„Die Genossenschaftsvereinigung hat den Zweck, die einzelnen Baugenossenschaften durch Rath und That zu unterstützen, die nöthigen Geldmittel zu beschaffen, die Geschäftsgebahrung zu überwachen und die gesetzlichen Revisionen vorzunehmen. Die Genossenschaftsvereinigung hat im Vorjahre 57000 ℳ Darlehen an die Genossenschaften vermittelt, um den betreffenden Genossenschaften den Grundankauf zu ermöglichen. Die Genossenschaften in Simbach, Neu-Ulm, Kempten und München-Laim haben mit dem Bau der projektirten Häuser bereits begonnen. In München-Ost, München-Süd, Rosenheim, Nürnberg, Regensburg und Augsburg soll heuer noch mit dem Bau begonnen werden. Die königliche Staatsregierung hat im Vorjahre den Betrag von 4000000 ℳ in das Budget eingesetzt zum Bau von Dienstwohnungen und zu Darlehen an die Baugenossenschaften. Die Genossenschaftsvereinigung hat auf dieses hin an den Landtag eine Petition um Erhöhung dieser Summe gerichtet und hat zugleich eine umfangreiche Broschüre beigegeben über die von den Baugenossenschaften des bayerischen Eisenbahnerverbandes projektirten Bauanlagen. Diese Schrift enthält zahlreiche Pläne und Zeichnungen. Die Kammer der Abgeordneten hat sich bereits mit dieser Petition befasst und den Betrag von 4000000 auf 6000000 ℳ erhöht. Der Vorstand der Arbeiterpensionskasse hat beschlossen, 3000000 ℳ seines Vermögens den Baugenossenschaften als Darlehen zu überweisen."

Ganz eigenartig scheint uns die unter dem Stichwort „Rechtspflege" mitgetheilte Thätigkeit zu sein, die der Verband durch den Beitritt zu dem in München bestehenden Volksbüro entfaltet. Wir geben den Bericht hierüber wörtlich wieder:

„Das Volksbüro hat sich auch im vergangenen Jahre als ein grosser Segen für die Verbandsmitglieder erwiesen. Bekanntlich ertheilt das Volksbüro in München, Thal 76, unseren Mitgliedern Rath und Auskunft in allen Rechtsangelegenheiten. Im abgelaufenen Jahre hat das Büro unseren Mitgliedern 1445 mündliche und 409 schriftliche Aufschlüsse ertheilt und 694 Schriftstücke angefertigt. Der Verband ist dem Volksbüro am 1. Mai 1897 beigetreten. Von diesem Tage an bis zum 31. Dezember 1898 hat das Volksbüro unsern Mitgliedern 2908 Aufschlüsse mündlich und schriftlich ertheilt und 1071 Schriftstücke angefertigt. In den 2⅔ Jahren hat das Volksbüro an unsere Mitglieder 4362 Aufschlüsse ertheilt und für dieselben 1765 Schriftstücke angefertigt. Die Schriftstücke beziehen sich zumeist auf Gesuche an die vorgesetzten Stellen auf Einbringung von Guthaben, Dispensationsgesuchen in Ehesachen, Befreiung von der Militärpflicht usw.

Zahlreiche Erfolge waren zu verzeichnen bei Gesuchen um Beförderung, Versetzung, Regelung des Urlaubes unter Lohnfortbezug, Regelung des Dienstes, Gewährung einer leichteren Beschäftigung an Halbinvalide, Aufnahme in die Abtheilung B der Pensionskasse, Lohnerhöhung, Erhöhung der Unfallrente, Gewährung der Pension, der Alters- oder Invalidenrente, Erlass von Geldstrafen (Nachzahlungen bei verschuldeten Sachbeschädigungen), Wiederanstellung Entlassener, Verleihung des unentgeltlichen Heimathrechtes usw. Dazu kommt noch eine Reihe von Prozessen, die durch das Volksbüro auf friedlichem Wege geschlichtet wurden, oder bei denen durch die Hilfe des Volksbüros ein günstiger Erfolg herbeigeführt wurde; mehrere Gefängnissstrafen wurden auf Verwendung des Volksbüros auf dem Gnadenwege erlassen, in Alimentationssachen wurden mehrere Fälle zu Gunsten der Mitglieder durchgeführt. In Verehelichungssachen wurden vielfach Heirathszuschüsse von den Gemeinden an die Gesuchsteller erwirkt. In sehr vielen Fällen wurden den Mitgliedern durch das Volksbüro schon verloren gegebene Guthaben eingetrieben. Die Summen, die dem Volksbüro als gerettet gemeldet wurden, beziffern sich für die 2⅔ Jahre auf über 18000 ℳ. Leider hat eine sehr grosse Anzahl von Mitgliedern dem Volksbüro von dem Erfolge ihrer Gesuche usw. keine Mittheilung gemacht; möge dies in Zukunft anders werden. Wir können zufrieden sein mit den Erfolgen, die das Volksbüro unseren Mitgliedern gebracht hat, es hat sich für uns unentbehrlich gemacht."

Schliesslich erwähnt der Bericht noch die Erfolge im gemeinsamen Bezuge von Brennstoffen und in der Einführung der Rabattgewährung. An Brennstoffen sind etwa 60000 Centner Steinkohle gemeinschaftlich bezogen worden, wobei ein Gewinn von 3247 ℳ erzielt ist.

Die Gründung von Konsumvereinen ist im Verband noch nie versucht. „Die Leitung eines Konsumvereins ist unseren Mitgliedern nicht gut möglich, der Dienst steht hindernd im Wege. Doch sind Versuche mit der Einführung der Rabattgewährung gemacht worden, die zur Zufriedenheit ausfielen und bald grössere Nachahmung finden dürften. Bei der Einführung der Rabattgewährung wird mit den Kaufleuten am Ort ein Vertrag abgeschlossen, wonach sie den Verbandsmitgliedern, die bei ihnen einkaufen, einen bestimmten Rabatt (schwankt zwischen 3—10 %) gewähren. Die Prozente, die ein Mitglied erhält, werden ihm am Jahresschluss hinausbezahlt. Jeder Kauf wird vom Kaufmann in ein eigenes Büchlein eingetragen. Als Beispiel, wie diese Rabattgewährung wirkt, sei der Bericht der Obmannschaft Buchloe angeführt. In Buchloe wurde die Rabattgewährung am 1. Juni 1899 eingeführt und betheiligten sich hieran 164 Mitglieder. Im ersten Halbjahre haben diese Mitglieder folgendes Resultat erzielt: Einnahmen durch die von den Lieferanten gewährten Prozente 1584 ℳ. An die Mitglieder wurden ausbezahlt für gutgemachte Prozente 1536 ℳ. Umgesetzt wurden von den Mitgliedern 23845 ℳ. Die Geschäftsleute gewähren folgende Prozente: Bier 10 %, Brot 10 %, Fleisch 5 %, Mehl 5 %, Spezereiwaaren 5 %."

So weit der Bericht. Ohne ein Urtheil darüber fällen zu wollen, ob nicht in einigen Einzelheiten die Bestrebungen des Eisenbahnerverbandes reichlich weit gehen, müssen wir jedenfalls anerkennen, dass der Bericht ein neues beredtes Zeugniss dafür ablegt, wie viel Gutes und Segensreiches durch den genossenschaftlichen Zusammenschluss auf der Grundlage der Selbsthilfe erzielt werden kann und wie weit das Gebiet ist, auf das sich die Wirksamkeit eines so organisirten Vereins zu erstrecken vermag. Wir wünschen, dass der Verband noch weitere schöne Erfolge erzielen möge, indem er seinem Grundsatz treu bleibt, „sich stets innerhalb der Grenzen zu halten, die Gesetz und Subordination dem Staatsbediensteten in seinem Bestreben um Verbesserung seiner Verhältnisse gesteckt haben".

Nachrichten.

Deutschland.

— **Kanalvorlage.** In der Sitzung des preussischen Abgeordnetenhauses vom 16. d. Mts. wurde bei Berathung des Bauetats von nationalliberaler Seite über die Lage der Kanalvorlage um Auskunft gebeten. Staatsminister von Thielen erklärte zunächst: „Ich muss nochmals, wie es im vorigen Jahre von sämmtlichen Ministern geschehen ist, auf das kräftigste betonen, dass das Staatsministerium in der Kanalfrage vollständig einmüthig dasteht. Insbesondere hat sich der Vizepräsident des Staatsministeriums fortlaufend auf das eifrigste an der Fortführung der Vorlage betheiligt. Auch die anderen Minister haben fortlaufend mit mir Fühlung gehabt. Von irgend einer Dissonanz oder Verschiedenheit der Auffassung innerhalb des Staatsministeriums zu sprechen, ist nicht gerechtfertigt." Im weiteren Verlauf kam er infolge wiederholter Anfrage auf die Sache zurück. „Die Wissbegierde des Herrn von Eynern, wann die Kanalvorlage kommt," sagte er, „kann ich spitz auf den Tag nicht befriedigen. Die Lage, in der sich die Kanalvorlage befindet, ist, soviel ich das beurtheilen kann, absolut nicht unklar. Dass die Staatsregierung sich über die Vorlegung des Kanalprojektes, und zwar mit dem vorjährigen Inhalt und einer wesentlichen Erweiterung bereits schlüssig gemacht hat, geht aus dem betreffenden Passus der Thronrede hervor. Diejenigen Annexe, welche auf dringenden Wunsch des Landes hinzugefügt werden sollen, bedurften naturgemäss einer sehr sorgfältigen technischen und wirthschaftlichen Vorbereitung. Wenn diese technischen Vorbereitungen nicht bereits seit Jahr und Tag in die Hand genommen wären, wäre es garnicht möglich gewesen, in diesem Jahre an die Fertigstellung der Vorlage zu denken. Herr von Eynern macht sich ganz falsche Vorstellungen von dem, was nöthig ist, um ein Projekt wie die Kanalvorlage, welches immerhin über 400000000 ℳ erfordert, vorzubereiten. Die technischen Vorarbeiten sind vollendet; aber es bedarf

naturgemäss auch der vollständigen wirthschaftlichen Vorbereitung der Vorlage. Damit sind wir zur Zeit noch beschäftigt, und ich habe gestern schon dem Abg. Schall bemerken können bezüglich eines Theils derjenigen Projekte, die neu hinzugefügt werden sollen, dass wir in den nächsten Tagen mit den Interessenten über das technische Programm und auch über die wirthschaftliche und finanzielle Seite verhandeln werden. Eine derartige Verhandlung muss auch vorhergehen mit den Provinzen bezw. Provinzialausschüssen. Wann dieselben zu einem Abschlusse geführt werden können, lässt sich zur Zeit noch nicht so sicher übersehen, dass ich in der Lage wäre, zu sagen, in der und der Woche werden Sie voraussichtlich die Vorlage erhalten.“

— **Der Landeseisenbahnrath** tritt am 6. April zu einer Sitzung zusammen. Auf der Tagesordnung stehen: 1. Kohlenausfuhrtarife, 2. Mittheilung über genehmigte Ausnahmetarife. Zur Vorberathung ist der ständige Ausschuss des Landeseisenbahnraths auf den 5. April d. J. eingeladen.

— Am 19. April d. J. findet in Berlin eine ausserordentliche Sitzung der **ständigen Tarifkommission** der deutschen Eisenbahnen und des ihr beigeordneten Ausschusses der Verkehrsinteressenten statt. Auf der Tagesordnung dieser Sitzung stehen folgende Berathungsgegenstände: Frachtberechnung für Privatkesselwagen; Frachtherabsetzung für denaturirten Spiritus; Tarifirung von Chilinit; Ergänzung der Güterklassifikation des deutschen Eisenbahngütertarifs durch Aufnahme einer Rubrik für diejenigen Güter, welche zur Beförderung in Kesselwagen zugelassen werden; Tarifirung von gebrauchten, leeren Calciumkarbidtrommeln.

— **Eisenbahnforderungen im Nachtragsetat** für das Deutsche Reich. Der Nachtragsetat ist dem Bundesrath zugegangen, er fordert an einmaligen Ausgaben 4 500 000 ℳ zur Vervollständigung des deutschen Eisenbahnnetzes im Interesse der Landesvertheidigung (Reichszuschüsse zu Bahnbauten Mombach-Kostheim, zum Anschluss an die Bahnlinie Frankfurt a. M. bis Kastel mit fester Ueberbrückung des Rheins bis Mainz; Gaualgesheim-Münster a. St.; Münster a. St.-Scheidt; Scheidt-Brebach).

— Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte **Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen** im Monat Februar 1900 ergibt für 69 Bahnen, die schon im Februar 1899 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 43 124,87 km.

Einnahme	im ganzen ℳ	gegen das Vorjahr ℳ	auf 1 km ℳ	gegen das Vorjahr ℳ	gegen das Vorjahr %
für alle Bahnen im Februar 1900					
aus dem Personenverkehre	27 126 714	+ 469 944	642	— 1	— 0,16
aus dem Güterverkehre	85 150 611	+ 6 263 574	1 980	+ 113	+ 6,05
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April 1899 bis Ende Februar 1900					
aus dem Personenverkehre	374 349 086	+ 18 917 504	10 470	+ 293	+ 2,88
aus dem Güterverkehre	886 822 436	+ 46 276 181	24 360	+ 757	+ 3,21
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Februar 1900					
aus dem Personenverkehre	8 454 073	+ 74 452	1 363	— 10	— 0,73
aus dem Güterverkehre	21 276 826	+ 1 290 265	3 377	+ 156	+ 4.84

— Die Einführung des **elektrischen Betriebes auf der Wannseebahn** ist wieder einen Schritt näher gerückt. Zwischen Berlin und Zehlendorf sind dieser Tage Probefahrten mit einem elektrischen Motorwagen gemacht worden. Der Motorwagen fuhr allerdings noch nicht durch eigene Kraft, sondern wurde durch eine Lokomotive geschleppt. Die Fahrt hatte den Zweck, festzustellen, ob die elektrische Leitungsanlage auch richtig funktionirt und ob namentlich die den Strom vermittelnden Taster die Leitschiene gleichmässig berühren. Die Probefahrt ist dem Vernehmen nach befriedigend ausgefallen.

— Ueber das **Eisenbahnunglück bei Bebra** wird den „Berl. N. Nachr.“ geschrieben: Der Schnellzug von Kassel nach Leipzig fuhr am Dienstag Abend gegen 8 Uhr vor dem Bahnhof Bebra auf einen eben in der Einfahrt begriffenen Güterzug auf. Der Zusammenstoss war schrecklich, obwohl der Führer der Eilzugslokomotive mit dem Heizer todesmuthig auf dem Posten geblieben war und Gegendampf und Bremsen mit aller Macht hatte wirken lassen. Der sperrende Güterzug war wegen einer Kurve und einer zwischenliegenden Brücke erst im letzten Augenblick zu bemerken gewesen. Vier Wagen des Güterzuges (hochbeladen) wurden völlig zertrümmert, Lokomotive und Postwagen des Eilzuges stürzten um. Zum Glück wurde kein Menschenleben gefordert, sondern es sind nur die beiden Lokomotivbeamten, 3 Postbeamte (2 Oberpostassistenten vom Bahnpostamt 26 Kassel und 1 Postschaffner vom Bahnpostamt 32 Leipzig) und 3 Reisende nicht lebensgefährlich verletzt worden. Am schwersten betroffen wurden die Postbeamten, welche infolge von Kopfverletzungen bewusstlos aus den zerschellten Wagen geborgen wurden. Die durch Anprall verletzten Reisenden befanden sich in dem ersten Abtheil des ersten Wagens hinter dem Postwagen. Der Materialschaden ist recht bedeutend. Infolge der mit aller Energie geförderten Bergungsarbeiten konnte der in Bebra neu aufgestellte Schnellzug schon nach dreiviertel Stunden weiterfahren und der eingleisige Verkehr nach Kassel usw. nach wenigen Stunden aufgenommen werden.

— Ein **schwerer Eisenbahnunfall** hat sich am 15. d. Mts. auf der der Friedenshütte bei Kneuttingen (Lothringen) gehörigen Privatbahn zugetragen Ein Arbeitszug entgleiste. Zwei Arbeiter, welche unter die Maschine geriethen, waren sofort todt, drei starben auf dem Transport; fünf weitere Arbeiter wurden theils schwer, theils leicht verletzt Die Ursache des Unglücks ist noch nicht aufgeklärt. Die Untersuchung ist eingeleitet.

— Für die **regelmässige Beförderung von Milch** und die Beförderung der leer oder mit Magermilch, Buttermilch oder Molken gefüllt zurückgehenden Gefässe auf den preussischen Staatsbahnen sind neue Bedingungen festgesetzt worden, welche auch die Frachtstundungen für diese Sendungen regeln.

— **Verkehrsstellen der bayerischen Staatsbahnen.** Nach der neuesten amtlichen Zusammenstellung ist der gegenwärtige Stand folgender: 32 Güterstationen, 38 Bahnstationen I. Klasse, 205 Bahnstationen II. Klasse, 206 Bahnstationen III. Klasse, 172 Bahnstationen IV. Klasse, 137 Bahnstationen V. Klasse, 94 Haltestellen an Nebenbahnen mit Wärtern, 155 Haltestellen an Nebenbahnen mit Güteragenten, 13 Güterdienststellen ohne Personenverkehr an Nebenbahnen, 2 Ladestellen mit Wagenladungs-, jedoch ohne Personenverkehr, 36 Halteplätze für den Personenverkehr an Haupt- und 169 desgleichen an Nebenbahnen, endlich 16 Halteplätze sowohl für Personen- als auch für Wagenladungsverkehr an Nebenbahnen, zusammen 1 275 Verkehrsstellen, mehr 47 Stellen gegenüber dem Vorjahre. Die Gesammtstreckenlänge der bayerischen Staatseisenbahnen ist um 80 km gestiegen und beträgt gegenwärtig 5 720 km; hiervon entfallen 4 077 km auf Haupteisenbahnen und 1 643 km auf Nebeneisenbahnen.

— Ueber die **Leistungen der bei den württembergischen Staatseisenbahnen in Verwendung stehenden Motorwagen** im Etatsjahre 1898 können folgende Angaben gemacht werden: Der Daimlermotorwagen hat in der Zeit vom 1. April 1898 bis 31. März 1899 in 302 Tagen fahrplanmässig 45 907 km zurückgelegt. Es betragen die Kosten des Materials 4 024 ℳ, die des Führers 2 679 ℳ, zusammen 6 703 ℳ, so dass auf ein Nutzkilometer 8,76 ₰ Material- und 5,84 ₰ Personal-, zusammen 14,60 ₰ Ausgaben entfallen. An Werkstättekosten sind erwachsen 1 879 ℳ (4,09 ₰ auf 1 km). Der Serpolletwagen hat in 213 Tagen 25 274 km zurückgelegt. Verbraucht wurden an Heizmaterial 22 Raummeter Holz im Heizwerth von 5 500 kg Kohle und 69 650 kg Kohle, zusammen 75 150 kg Kohle oder 2,97 kg für 1 Nutzkm, 338 kg Oel oder 0,013 kg für 1 Nutzkm. Die Kosten dieser Materialien belaufen sich auf 1 328 ℳ oder 4,95 ₰ für 1 Nutzkm. Die laufenden Unterhaltungskosten des Wagens haben 1 968 ℳ (7,79 ₰ auf 1 km) betragen. Der Akkumulatorenwagen hat in der Zeit vom April bis November 1898 (von da ab war derselbe in Reparatur) 9 943 km zurückgelegt. Zum Betrieb wurden verbraucht an Elektrizität 16 197 Kilowattstunden mit einem Aufwand von 2 106 ℳ und 48 kg Schmiermaterial im Werthe von 32 ℳ, zusammen Materialaufwand 2 138 ℳ oder 21,50 ₰ für 1 km. Die Reparaturkosten des Wagens berechnen sich auf 329 ℳ oder 3,31 ₰ für 1 km. Die Unterhaltung der Akkumulatorenbatterie ging in diesem Jahre noch auf Rechnung des Lieferanten.

— **Bezeichnung der Lokomotiven der sächsischen Staatsbahnen.** Die bedeutende Vermehrung des Lokomotivbestandes der sächsischen Staatseisenbahnen hat die dienstliche Nothwendigkeit zur Folge, auch für die Lokomotiven eine thunlichst einfache Bezeichnung durchzuführen. Dies hat schon vor mehreren Jahren dazu geführt, die Lokomotiven für die Güterzüge und den Rangirdienst nur mit Nummern zu bezeichnen. In der nächsten Zeit sollen nun, wie die „Dresd. Ztg.“ meldet,

auch die Personen- und Schnellzugsmaschinen, welche in der Hauptsache Städtenamen tragen, nur noch die Dienstnummer (neben der Gattungsbezeichnung) führen. Die bisherigen Namen werden daher nach und nach abgenommen. Nur etwa 50 Lokomotiven, welche die Namen von bedeutenden Männern (Staatsmännern, Ingeniören, Gelehrten, Erfindern usw.) tragen, werden ihren Schmuck beibehalten. Es sind dies z. B. die Lokomotiven Bismarck, Borsig, Krupp, Kirchweger, Schiller, Geinitz, Erdmann usw.

— **Benutzung von Fahrkarten über kürzere oder gleich lange Bahnwege** auf den sächsischen und bayerischen Bahnen. Von jetzt an werden Fahrkarten, die auf eine längere Strecke lauten, auf den sächsischen Staatseisenbahnen ohne Umschreibung als für die kürzere Strecke gültig angesehen, wenn Reisende in durchlaufenden Zügen oder durchlaufenden Wagen von Anschlussbahnen auf die sächsischen Staatsbahnen gelangen und in dem sächsischen Anschlusszuge über die kürzere Strecke ohne Wagenwechsel weiterfahren, z. B. wenn ein Reisender mit Fahrtausweisen, die auf die Strecken Leipzig-Chemnitz und Chemnitz-Dresden lauten, in einem Kurswagen nach Leipzig (Dresdner Bahnhof) gelangt und von dort über Riesa nach Dresden fährt. Die gleiche Einrichtung ist für die bayerischen Staatseisenbahnen getroffen worden. Hiernach können z. B. Fahrtausweise von sächsischen oder vorgelegenen Stationen über Hof-Bamberg nach München und darüber hinaus gelegenen Stationen ohne Umschreibung auf dem kürzeren Wege über Hof-Regensburg oder über Hof-Bayreuth nach München benutzt werden, wenn der Reisende in einem durchlaufenden Wagen bis München oder weiter ohne Unterbrechung fahren will. („Dresd. Ztg.“)

— Das „Reichsgesetzblatt“ Nr. 9 enthält die internationale **Sanitätsübereinkunft, betreffend Maassregeln gegen die Einschleppung und Verbreitung der Pest.** Die Uebereinkunft, welche am 19. März 1897 abgeschlossen wurde, bezieht sich hauptsächlich auf den Wasserverkehr, trifft aber auch in seinem Titel V Maassnahmen an den Landgrenzen, welche für den Eisenbahnverkehr von einschneidender Bedeutung sind und daher hier wörtlich wiedergegeben werden.

„Titel V. Maassnahmen an den Landgrenzen. Eisenbahndienst. Reisende. Die zur Beförderung von Reisenden, der Post und des Reisegepäcks dienenden Wagen können an der Grenze nicht zurückgehalten werden. Ist ein solcher Wagen beschmutzt, so wird er, sobald es möglich ist, zwecks Desinfektion an der Grenze oder auf der nächsten Haltestation vom Zuge abgehängt. Ebenso ist mit den Güterwagen zu verfahren. Landquarantänen werden nicht mehr verhängt. Nur die Personen, welche Pestsymptome aufweisen, können zurückgehalten werden. Dieser Grundsatz schliesst nicht das Recht jedes Staates aus, nöthigenfalls einen Theil seiner Grenzen zu sperren. Es ist von Wichtigkeit, dass die Reisenden auf ihren Gesundheitszustand hin einer Ueberwachung durch das Eisenbahnpersonal unterzogen werden. Das ärztliche Eingreifen beschränkt sich auf eine Untersuchung der Reisenden und die Fürsorge für die Kranken. Findet eine ärztliche Untersuchung statt, so wird dieselbe thunlichst mit der Zollrevision verbunden, damit die Reisenden so wenig wie möglich aufgehalten werden. Es wird von grösstem Nutzen sein, die aus einem verseuchten Orte kommenden Reisenden nach ihrer Ankunft am Bestimmungsort einer 10 tägigen, vom Zeitpunkte der Abreise an zu rechnenden Ueberwachung zu unterwerfen. Die bezüglich des Grenzüberganges für das Eisenbahn- und Postpersonal zu treffenden Maassregeln sind Sache der betheiligten Verwaltungen. Sie werden so eingerichtet, dass sie den regelmässigen Dienst nicht stören. Die Regierungen behalten sich das Recht vor, besondere Maassnahmen für gewisse Kategorien von Personen zu treffen, namentlich für: a) Zigeuner und Vagabunden; b) Auswanderer und solche Personen, welche in Trupps reisen oder die Grenze überschreiten.“

— **Strafverfahren in der Hamburger Klosterthor-Unfallssache.** Im Anschluss an das von uns in voriger Nummer mitgetheilte Urtheil in dem Strafverfahren lassen wir nun einige Einzelheiten aus dem Gange der Verhandlung folgen.

Das Unglück, das sich am 2. Oktober 1899 zutrug, bestand bekanntlich darin, dass durch einen in den Klosterthorbahnhof vom Dammthor aus einfahrenden Zug eine grössere Anzahl (33) auf dem Gleise stehende, eben einem dort haltenden Zug entstiegene Rekruten verletzt wurden, von denen einer seinen Wunden erlag. Wegen dieses Unfalls hatte sich der Stationsassistent Scharf zu verantworten. Dem Angeklagten wurde zur Last gelegt, dass er die Erlaubniss zur Einfahrt des Zuges 1359 gab, bevor das Einfahrtsgleise dieses Zuges von dem zahlreich ausgestiegenen Publikum des Zuges 555 geräumt war. Da vom Stationsgebäude aus Abends ein Uebersehen der Bahnstrecke bis zu der tunnelartigen Altmannstrassen-Ueberführung, unter der ein Theil der Wagen des Zuges 555 stehen musste, nicht möglich ist, hätte sich der Angeklagte, da ihm die grosse Länge dieses Zuges bekannt war und in Anbetracht der Truppentransporte, die sich vorn, sowie am Ende des Zuges befanden, persönlich davon überzeugen müssen, dass auch der von seinem Standpunkt nicht zu übersehende Theil der Gleise frei war, ehe er die Erlaubniss zur Einfahrt des Zuges 1359 gab.

Der Angeklagte führte zu seiner Entschuldigung an, dass ihm die Anwesenheit von Rekruten im hinteren Theil des Zuges nicht bekannt gewesen sei und dass das Verlangen des vernommenen Sachverständigen, sich jedesmal persönlich davon zu überzeugen, ob auch der nicht zu übersehende Theil der Gleise frei wäre, nicht erfüllt werden könnte, da täglich mindestens 215 bis 218 Züge auf Bahnhof Klosterthor verkehrten. Die Meldung des Zugführers, dass Militär hinten und vorn im Zuge sei, müsse er bei dem herrschenden grossen Verkehr überhört haben. Der Unfall hätte niemals passiren können, wenn nicht die ganze Bahnhofsanlage eine für den jetzigen Verkehr in jeder Beziehung ungenügende sei. Auch die Beleuchtung der tunnelartigen Unterführung sei ungenügend gewesen.

Aus den darauf folgenden Aussagen der Zeugen und Sachverständigen ging hervor, dass die Achsenzahl des haltenden Zuges dem Angeklagten nicht vorgemeldet war, dass er mithin seine Anordnungen nicht rechtzeitig treffen konnte. Da er auch nicht wusste, dass Militär im Zuge sei, hätte er nicht annehmen können, dass es sich um etwas Aussergewöhnliches handle, und er hätte daher auch den Zug nicht abzuschreiten brauchen.

Als besonders entlastend für den Angeklagten, der im übrigen als ein tüchtiger und umsichtiger Beamter geschildert wurde, kam zur Sprache, dass der Führer des Militärkommandos, zu dem die Verunglückten gehörten, seiner Verpflichtung, sich von der Freiheit des Gleises zu überzeugen, bevor er die Leute aussteigen liess, nicht genügend nachgekommen war, insbesondere sich dieserhalb mit dem Angeklagten als diensthabenden Stationsbeamten nicht ins Einvernehmen gesetzt hatte.

Nach dem Ergebniss der Verhandlungen hob der Staatsanwalt hervor, dass der Angeklagte verpflichtet gewesen wäre, die dunkle Strecke am Schlusse des Zuges zu klären. Er hätte sich entweder selbst an das Ende des Zuges begeben oder einen seiner Untergebenen dorthin senden müssen. Als strafmildernd sei die für den jetzigen Verkehr unzulängliche Bahnhofanlage am Klosterthor, die mangelhafte Beleuchtung der Unterführung, das Verschulden des Truppenführers und eine Anzahl anderer Umstände zu berücksichtigen. Der Antrag lautete mit Rücksicht auf die schweren Folgen des Unfalls auf drei Monate Gefängniss. Der Vertheidiger beantragte Freisprechung, auf welche der Gerichtshof auch erkannte, weil er insbesondere annahm, dass der Angeklagte, welchem die Besetzung des haltenden Zuges mit einem zum Theil am hinteren Ende untergebrachten Militärkommando nicht gemeldet worden war, hätte annehmen können, dass der Zug sich in den vier Minuten bis zur Einfahrt des folgenden Zuges geleert hätte.

Indem wir vorstehend die Verhandlungen im Auszuge aus der Darstellung im „Hamb. Korr.“ wiedergeben, beschränken wir uns auf die Bemerkung, dass das Unzulängliche der Klosterthorbahnhofsanlage von der Staatseisenbahnverwaltung seit langen Jahren erkannt und dass der Umbau der Hamburger Bahnhofanlagen bekanntlich auch in Ausführung begriffen ist, nachdem endlich nach jahrelangen schwierigen Verhandlungen vor etwa einem Jahre zwischen den betheiligten zahlreichen Instanzen eine Einigung erzielt ist. Natürlich hat der im Laufe der Jahre immer wachsende Verkehr die Unzulänglichkeit weiter verstärkt und schliesslich zur Anlage von Untertunnelungen für den Fussgängerverkehr auf dem Platz zwischen Klosterthor- und Berliner Bahnhof geführt. Eine Erweiterung der eigentlichen Gleise- und Bahnhofanlagen am Klosterthor selbst ist bei dessen Einzwängung zwischen belebte Strassen und Plätze ausgeschlossen, wie jeder Ortskundige weiss. Abhilfe kann nur durch die grossartige Neuanlage des Hamburger Hauptbahnhofes und die gänzliche Beseitigung der jetzigen Anlage am Klosterthor geschehen, wie sie nach dem in Ausführung begriffenen Projekt in Aussicht genommen ist.

— **Unfallversicherung des Deutschen Eisenbahnbeamtenvereins.** Die am 4. d. Mts. stattgehabte Generalversammlung dieses Vereins hat die Einrichtung einer Unfalls-, Todes- und Invalidenversicherung als Ergänzung seiner bisherigen Wohlfahrtsveranstaltungen beschlossen. Mitglieder des genannten Vereins sind ohne weiteres Mitglieder der Unfallversicherungskasse, sofern sie den Versicherungsgeldzuschlag von 75 ₰ vierteljährlich zahlen und das Vereinsorgan, die „Deutschen Verkehrsblätter“ beziehen. Jedes Kassenmitglied ist versichert: a) mit 1 000 ℳ im Falle eines seinen Tod herbeiführenden Unfalles, der sich innerhalb der Grenzen des Deutschen Reiches, ausschliesslich dessen Kolonien, in und ausser seinem Berufsleben ereignet hat; b) mit 500 ℳ in dem Falle, dass unter den gleichen Voraussetzungen durch einen Unfall seine Invalidität, d. h. die Unfähigkeit zur weiteren Ausführung seines dienstlichen Berufes, verursacht wird. Eingeschlossen in die Versicherungen zu a und b sind auch solche Unfälle, die sich bei Dienstleistungen ereignen, welche seitens der Versicherten im

Auslande haben verrichtet werden müssen. Unter „Unfall“ wird verstanden eine körperliche Verletzung oder Beschädigung, von welcher der Versicherte durch äussere Gewalt unfreiwillig ohne sein Zuthun betroffen wird.

Zur Entscheidung etwaiger Streitigkeiten aus der Versicherung ist eine schiedsrichterliche Kommission vorgesehen. Die Anrufung der Gerichte ist ausgeschlossen.

Diese Unfallversicherung tritt mit dem 1. April d. J. in Kraft. Der mit der Versicherungs-Aktiengesellschaft „Sekuritas“ geschlossene Vertrag, nach welchem jedes Mitglied gegen Zuzahlung von 50 ₰ zum Bezugspreis des Vereinsorgans mit 1 000 ℳ gegen Unfall versichert war, erlischt mit demselben Tage; es hatten sich bei eingetretenen Unfällen wegen Zahlung der Versicherungssumme durch die Gesellschaft Schwierigkeiten und Misshelligkeiten ergeben, die den Erfolg der Versicherung in Frage stellten; aus diesem Grunde hat der Deutsche Eisenbahnbeamtenverein das Verhältniss zur Gesellschaft gelöst und selbst die Versicherung übernommen.

— **Die allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Staatsbauten sowie von Leistungen oder Lieferungen**, die bisher für den Bereich der staatlichen Verwaltungen in Preussen vorgeschrieben waren, bedurften infolge der Einführung des Bürgerlichen Gesetzbuches nach verschiedenen Richtungen hin der Abänderung. Es sind daher durch Ministerialerlass vom 17. Januar d. J. anderweitige „Allgemeine Vertragsbedingungen für die Ausführung von Staatsbauten“ und „Allgemeine Vertragsbedingungen für die Ausführung von Leistungen oder Lieferungen“ eingeführt. Die neuen Bedingungen schliessen sich im allgemeinen an die bisherigen an. Sie unterscheiden sich von diesen im wesentlichen sachlich nur dadurch, dass sie den einschlägigen Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches, sowie der Novelle zur Civilprozessordnung und zum Handelsgesetzbuch Rechnung tragen. Daneben ist bei der Abfassung der neuen Bedingungen darauf Bedacht genommen, entbehrliche Fremdwörter durch deutsche Ausdrücke zu ersetzen und beide Arten von Bedingungen, soweit angängig, im Wortlaute mit einander in Uebereinstimmung zu bringen.

(„Centralbl. f. d. Bauv.“)

— **Personalnachrichten.** Der Regierungsassessor Keindorff, bisher in Halberstadt, ist als Vorstand (auftragsweise) der Verkehrsinspektion nach Hamburg und der Regierungsbaumeister des Hochbaufaches Stubbe, bisher in Danzig, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Essen a. d. Ruhr versetzt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Uebergabe neuer oder verlegter Wege und Wasserläufe an die Interessenten aus Anlass eines Bahnbaues.** Das Eisenbahnministerium hat im Einverständnis mit dem Ministerium des Innern in betreff dieses Gegenstandes nachstehende Anordnungen getroffen:

Die zur kommissionellen Uebergabe der verlegten oder neu hergestellten Wege und Wasserläufe erschienenen Interessenten sind zu veranlassen, sich sowohl bezüglich der Uebernahme des in Frage kommenden Objektes in ihre Benutzung, als auch rücksichtlich der künftigen Erhaltung desselben bestimmt zu äussern. Sind die Interessenten entweder gar nicht erschienen oder haben sie keine Erklärung abgegeben oder die Uebernahme in ihre Erhaltung verweigert oder endlich sonstige Einwendungen erhoben, so ist dem Eisenbahnministerium unter Angabe der für die Entscheidung der strittigen Angelegenheit, insbesondere der Erhaltungsfrage, nach § 10 c des Eisenbahnkonzessionsgesetzes vom 14. September 1854 maassgebenden Grundlagen im Protokoll ein begründeter Antrag zu stellen. Insoweit die Bahnunternehmung vom genehmigten Projekte abgewichen ist oder über dasselbe hinaus weitere Herstellungen vorgenommen hat, ist dies unter genauer Beschreibung der Abänderungen oder Zubauten und unter Anführung der für oder gegen diese Maassnahme sprechenden thatsächlichen Umstände im Protokoll festzustellen. Liegt nicht schon eine zum Anschlusse an das Protokoll geeignete Zustimmungserklärung des Interessenten vor, so ist er zu einer protokollarischen Erklärung seines Einverständnisses bezw. seiner Einwendungen zu veranlassen.

Für alle Abweichungen vom genehmigten Projekte, sie seien denn ganz unwesentlich, und für alle im Projekte nicht vorgesehenen Herstellungen ist die Genehmigung des Eisenbahnministeriums, und zwar von der Bahnunternehmung (nicht aber von Seiten der Interessenten) einzuholen, wobei es keinem Anstande unterliegt, dass das bezügliche Ansuchen gleich im Kommissionsprotokoll gestellt wird.

Die politischen Bezirksbehörden haben nach den bestehenden Bestimmungen in Angelegenheit der Uebergabe verlegter oder neu hergestellter Wege und Wasserläufe nur in jenen Fällen einzuschreiten, wo die Interessenten die Uebernahme solcher Herstellungen in ihre Benutzung und Erhaltung auf Grund einer einfachen, von der Bahnunternehmung unmittelbar an sie gerichteten Aufforderung zur Uebernahme verweigert haben. Die bei den politischen Bezirksbehörden um die Einleitung kommissioneller Uebergabeverhandlungen einkommenden Bahnunternehmungen sind erforderlichen Falles anzuweisen, vorerst ohne Mitwirkung der politischen Behörde durch unmittelbare Fühlungnahme mit den Interessenten die Uebergabe der Wege und Wasserläufe sowie die Austragung der Erhaltungsfrage zu versuchen und erst nach Maassgabe des Ergebnisses dieser ausseramtlichen Verhandlungen neuerlich an die politische Bezirksbehörde heranzutreten, welche dann ihre Einflussnahme auf die noch offenen Fragen zu beschränken und hinsichtlich der bereits in die Benutzung und Erhaltung übernommenen Herstellungen an der Hand der von der Bahnunternehmung beigebrachten Belege lediglich die erfolgte Uebergabe festzustellen habe.

— **Stand der Eisenbahnbauten.** Am 1. Januar d. J. standen 135,2 km Hauptbahnen und 559,8 km Kleinbahnen im Bau. Durch die Inangriffnahme des Baues des 2. Gleises in der Strecke Grasstein-Franzensfeste der Südbahnlinie Kufstein-Ala sind im Januar 7,1 km Hauptbahnen zugewachsen, dagegen durch die Bauvollendung der Eisenbahn Przeworsk-Rozwadów (75,2 km), dann der Hauptbahn Wolfsberg-Zeltweg (49,7 km), ferner durch die Eröffnung des Flügels nach Traiskirchen der elektrischen Bahn Guntramsdorf-Baden (Leesdorf) (2,3 km), dann durch die Vollendung einer Schleppbahn der Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów (0,2 km) und durch die Eröffnung einer Linie der Wiener elektrischen Strassenbahnen (2,3 km), somit zusammen 124,9 km Hauptbahnen und 4,8 km Lokal- und Kleinbahnen abgefallen. Es verblieben am Schlusse des Monats Januar 17,4 km Hauptbahnen und 555 km Lokal- und Kleinbahnen in Bauausführung.

— **Eisenbahn von der Feuerwerksanstalt, Station der Schneebergbahn, nach Sollenau.** Vor Kurzem wurde die Ertheilung der Konzession für diese Lokalbahn an die Aktiengesellschaft der Schneebergbahn verlautbart. Die vollspurig herzustellende Lokalbahn von 8,6 km Länge ist binnen Jahresfrist fertig zu stellen. Auf die neu konzessionirte Bahn finden im Allgemeinen die Bestimmungen der Konzession der Schneebergbahn Anwendung. In Ergänzung der Konzessionsurkunde wird jedoch der Staatsverwaltung das Recht vorbehalten, den Betrieb der konzessionirten Bahnen, insbesondere für den Fall, dass sie eine direkte Anschlussverbindung mit einer der jeweilig vom Staate betriebenen Bahnen erlangen sollte, zu übernehmen und während der sodann noch übrigen Konzessionsdauer für Rechnung der Gesellschaft gegen Vergütung der aus Anlass dieser Betriebsführung erwachsenden Kosten zu führen. Die Bedingungen sind unter Berücksichtigung der Sicherheit der Verzinsung und Tilgung der von der Gesellschaft ausgegebenen Prioritätsobligationen durch einen mit der Gesellschaft abzuschliessenden Betriebsvertrag zu regeln. Die Konzession für die Lokalbahn trifft ferner in Ansehung des staatlichen Einlösungsrechtes neue Bestimmungen, und zwar sowohl für die Lokalbahn, als auch für die Schneebergbahn selbst.

— **Politische Bethätigung der Staatsbahnbediensteten.** Im österreichischen Abgeordnetenhause brachte ein Mitglied einen Vorfall zur Sprache, welcher sich nach Ansicht dieses Abgeordneten als eine Beschränkung der Vereinsthätigkeit der Staatsbahnbediensteten darstelle. Der Minister versprach über den Vorfall die Untersuchung einzuleiten. Er verwies zugleich darauf, dass er bei der Erlassung der neuen Dienstordnung für das Personal der Staatsbahnen mit aller Sorgfalt darauf Rücksicht genommen habe, dass dem Personale die Ausübung seiner staatsbürgerlichen Rechte nicht verkümmert werde. Diese Dienstordnung sei ja allgemein bekannt. Es sei von verschiedenen Seiten anerkannt, dass diese Dienstordnung in Bezug auf die Wahrung der persönlichen Rechte und die Bethätigung des Personales sehr weit gegangen ist. Eine ganz uneingeschränkte politische Bethätigung konnte auch diese Dienstordnung dem Eisenbahnpersonale nicht zuerkennen, denn das Eisenbahnpersonal habe grosse und wichtige Pflichten zu erfüllen und die Bethätigung der politischen Rechte des Personals könne nur insoweit stattfinden, als dies mit den Dienstpflichten vereinbarlich ist. Der Eisenbahndienst und die Eisenbahndisziplin stellen eine Grenze, über welche nicht hinausgegangen werden könne. Die dienstlichen Pflichten dürfen also nicht erschüttert werden und es sei gewiss, dass nur dann grosse und schwere Gefahren vom Eisenbahnbetriebe, aber auch vom Personale selbst abgewendet werden, wenn diese Schranken sorgsam im Auge behalten werden. Der Minister appellirte an die Abgeordneten, dass auch sie diese Schranken nicht übersehen mögen.

— **Bahnamtlicher Rollfuhrdienst in Salzburg.** Seitens der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung wurde mit Beginn dieses Jahres in der Station Salzburg ein bahnamtlicher Rollfuhrdienst für Gepäck- und Eilgut eingerichtet, da die privaten Einrichtungen in Bezug auf die Güterzustreifung durchaus unzulänglich und den Verhältnissen einer Fremdenstadt wie Salzburg nicht entsprechend waren. Mit Rücksicht darauf, dass durch diese Einrichtung eine Anzahl von Geschäftsleuten, insbesondere Dienstmänner, in ihrem Erwerbe geschädigt werden, richteten mehrere Abgeordnete an den Eisenbahnminister die Anfrage, ob er geneigt sei, den Rollfuhrdienst in Salzburg wieder aufzuheben. Der Minister erwiderte hierauf, dass ein verhältnissmässig sehr geringfügiger Verdienstentgang für einzelne Geschäftsleute die Einführung der fraglichen Maassregel nicht behindern oder gar die Wiederaufhebung derselben begründen könne, wenn anerkannt werden müsse, dass diese Maassregel der Gesammtbevölkerung zustatten komme. Letzteres treffe aber im vorliegenden Falle mit Rücksicht auf die rasche Zustellung, sowie auf die mässigen Rollfuhrsätze zweifellos zu, und liege der Rollfuhrdienst ganz besonders im Interesse jener zahlreichen Empfänger, welche nicht ständig, sondern nur fallweise Güter mittelst Bahn beziehen. Uebrigens erfolge das bahnseitige Zustreifen nicht obligatorisch, da die Parteien auch beim Bestande des bahnseitigen Rollfuhrdienstes in der Lage seien, für das Abholen ihrer Güter selbst Sorge zu tragen, falls sie eine bezügliche Erklärung in der Station Salzburg abgeben. Thatsächlich wird daher auch in zahlreichen Eingaben der dringende Wunsch nach Aufrechthaltung dieser Einrichtung, welche sich auch in einer Reihe anderer Stationen der österreichischen Staatsbahnen bestens bewährt habe, zum Ausdrucke gebracht, und zwar insbesondere auch von der Handels- und Gewerbekammer für das Herzogthum Salzburg, welche die Einführung des Rollfuhrdienstes als einen Fortschritt für Handel und Verkehr auf das Wärmste begrüsst, daher nicht nur für die Aufrechthaltung eintritt, sondern auch noch weiter dem Wunsche Ausdruck gibt, dass die Staatseisenbahnverwaltung auf eine Ausgestaltung der fraglichen Einrichtung, namentlich durch Eröffnung eines ständigen Stadtbüros für die Aufnahme und Abgabe von Eilgütern und Reisegepäck, bedacht sein möge. Auch die Landesregierung in Salzburg habe die Aufrechthaltung des Rollfuhrdienstes warm befürwortet, da diese Diensteinrichtung im Interesse der weitesten Kreise der Salzburger Bevölkerung liege. Bei dieser Sachlage sehe sich der Minister ausser Stande, dem Wunsche wegen Aufhebung des bahnseitigen Rollfuhrdienstes in Salzburg Rechnung zu tragen.

— **Frachttarife der österreichischen Staatsbahnen für Kohle.** In der Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses am 16. d. Mts. brachte eine Anzahl von Abgeordneten einen Antrag auf Ermässigung der Frachttarife für Kohle ein. Der Antrag lautet: Das Haus wolle beschliessen: „Das Eisenbahnministerium wird aufgefordert, auf den Staatsbahnen den Frachttarif für Kohlentransport infolge der durch den Kohlenarbeiterausstand entstandenen Kohlennoth und Kohlenvertheuerung zu ermässigen und für eine genügende Anzahl von rollendem Materiale Sorge zu tragen."

— **Tarifirung von Grubenholz.** Im „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt" wird eine Kundmachung der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung verlautbart, in welcher mit Wirksamkeit vom 1. Mai d. J. an neue Bedingungen für die Anwendung der für Holz zu Grubenzwecken bestehenden besonderen Frachtermässigungen auf Rundholz im Verkehre nach dem Auslande festgesetzt werden. Hiermit gelangt eine Frage zum Abschlusse, welche die Interessentenkreise in jüngster Zeit lebhaft beschäftigt und zuletzt auch einen Gegenstand der Berathung im Exportkomitee des Staatseisenbahnrathes gebildet hat. Entsprechend dem Standpunkte, dass die Anwendung der Frachtermässigungen für solche Hölzer hintanzuhalten sei, welche zur Erzeugung von Schnittmaterial geeignet sind, hat sich dieses Komitee dahin ausgesprochen, dass die Frachtbegünstigungen in der Ausfuhr nur für solche Rundhölzer gelten sollen, deren grösster Durchmesser des Querschnittes am stärkeren Ende nicht mehr als 30 cm beträgt. In diesem Sinne ist nunmehr auch die Entscheidung des Eisenbahnministeriums erfolgt, wobei auch auf Antrag des Exportkomitees an der bisherigen Forderung des Nachweises der Verwendung des Rundholzes in einer Grube festgehalten wurde.

— **Bestimmungen über direkte Beförderung von Kunst- usw. Gegenständen zur Weltausstellung nach Paris.** Nach dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr sind Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände von Erzguss, Antiquitäten von der Beförderung im internationalen Verkehre ausgeschlossen, demnach auf Umkartirung an der Grenze verwiesen. Auf Grund einer Zusatzvereinbarung zum Berner Uebereinkommen, nach welcher die Zulassung der vom internationalen Transport ausgeschlossenen Gegenstände durch Vereinbarung der Regierungen der betheiligten Staaten oder durch Tarifbestimmungen der betheiligten Bahnen unter aufsichtsbehördlicher Genehmigung erfolgen kann, wurde im österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverband mit Wirksamkeit vom 27. Februar d. J. die Abfertigung von Kunstgegenständen, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten, welche für die Weltausstellung Paris 1900 bestimmt sind oder von derselben zurückkehren, auf Grund von durch das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vorgesehenen Frachtbriefen als zulässig erklärt, und zwar nach Maassgabe folgender Bestimmungen:

1. Kunstgegenstände werden als Eil- oder Frachtgut zur Beförderung zugelassen. Sie müssen als solche im Frachtbriefe ausdrücklich bezeichnet werden. 2. Zum Zwecke der Entschädigungsberechnung wird für derlei Artikel der gemeine Handelswerth bezw. der gemeine Werth nicht höher als 150 Frcs. für 100 kg angenommen. 3. Eine Deklaration des Interesses an der Lieferung ist unzulässig. 4. Die Gegenstände müssen in in gutem Zustande befindlichen festen Kisten verpackt und darin so befestigt sein, dass sie sich nicht bewegen können.

Es verdient erwähnt zu werden, dass diese Bestimmungen vollständig denjenigen entsprechen, auf welche sich das auf Veranlassung der österreichischen Staatsbahnen zur Ausarbeitung einheitlicher Zusatzbestimmungen für den ganzen Geltungsbereich des Berner Uebereinkommens eingesetzte Komitee geeinigt hat.

— **Das Kartell der österreichischen Wagenfabriken** läuft Ende dieses Jahres ab. In der letzten Zeit haben Verhandlungen behufs Erneuerung des Kartells stattgefunden. Dieselben sind jedoch, wie gemeldet wird, ohne Ergebniss geblieben und dürften voraussichtlich erst in einiger Zeit wieder aufgenommen werden.

— **Wiener Verkehrsanleihe.** Die Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen (Stadtbahn usw.) hat den Restbetrag der 4 % Anleihe von 40 648 600 Kr. einer Bankengruppe auf feste Rechnung gegeben. Das neue Anlehen ist gleich der früheren Anleihe bis zum 1. Januar 1928 gesetzlich rentensteuerfrei. Von diesem Zeitpunkte angefangen übernimmt die Verkehrskommission die Rentensteuer zur Selbstzahlung. Diese Auflage bildet die Restsumme des gesetzlich vorgesehenen gesammten Anlehens der Verkehrskommission im Betrage von 228 648 600 Kr. Der Erlös der neuen Anleihe ist in erster Linie zum Ausbau der Donaukanallinie der Wiener Stadtbahn bestimmt.

— **Der Fehlbetrag der ungarischen Staatsbahnen.** Gelegentlich der Verhandlungen im ungarischen Abgeordnetenhause über das 1900er Budget des Handelsministeriums erwähnte der Handelsminister die Angriffe, welche gegen die Staatsbahnen in Ungarn aus dem Grunde erhoben werden, weil sie einen namhaften Fehlbetrag ergeben. Es handelt sich hierbei selbstredend nicht um einen Fehlbetrag in dem Sinne, dass die ungarischen Staatsbahnen kein Erträgniss liefern. (Der Betriebsüberschuss der ungarischen Staatsbahnen erreicht im Verhältnisse zum Anlagekapital die ansehnliche Höhe von 3—4 %.) Der Fehlbetrag ist vielmehr in dem Sinne aufzufassen, dass der Betriebsüberschuss der ungarischen Staatsbahnen nicht ausreicht, um den thatsächlichen Bedarf des Staates an Zinsen und Tilgungsquoten für das Anlagekapital der Staatsbahnen in seiner vollen Höhe zu decken. Der durch den Betriebsüberschuss nicht gedeckte Betrag der erwähnten Zinsen und Tilgungsbeträge belief sich beispielsweise für das Jahr 1897 auf mehr als 13 000 000 fl. Aehnlich liegen die Verhältnisse bei den österreichischen Staatsbahnen. Der durch den Betriebsüberschuss nicht gedeckte Theil des Gesammterfordernisses für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals der österreichischen Staatsbahnen wird in dem Staatsvoranschlage für das Jahr 1900 mit rund 44 000 000 Kr. beziffert.

— **Gemeindebesteuerung der Beamten der ungarischen Staatsbahnen.** Das ungarische Abgeordnetenhaus hat den Gesetzentwurf wegen Befreiung der Bediensteten der Staatsbahnen und der Staatsmaschinenfabrik von den Gemeindesteuern angenommen. (Vgl. Nr. 16 S. 246 d. Ztg.)

Vereinsausland.

— **Die Staatsaufsicht über die Eisenbahnen in Frankreich.** Dem an die Kammermitglieder vertheilten Gesetzentwurf des Ministers der öffentlichen Arbeiten über die Verwaltungsräthe der Eisenbahngesellschaften ist eine treffende Begründung beigegeben. Der Gesetzestext selbst besagt: „Art. 1. Die Ernennung der Mitglieder der Verwaltungs-

räthe der Eisenbahngesellschaften von allgemeinem Interesse ist der Bestätigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten unterworfen. Art. 2. Jede Berathung eines dieser Räthe, an welcher ein nicht bestätigtes Mitglied theilgenommen hat, ist von rechtswegen null und nichtig." In der Begründung wird zunächst darauf hingewiesen, dass Ende 1898 die französische Nation 15 Milliarden und 200 Millionen Franken dem Bau und der Ausrüstung ihrer Eisenbahnen von allgemeinem Interesse gewidmet haben; dann heisst es weiter: „Die Verwalter der Gesellschaften haben nicht zur einzigen Mission, das Erwerbsgeschäft zu betreiben, welches eine Eisenbahn ist. Es kommt ihnen auch zu, und zwar vornehmlich, den öffentlichen Dienst sicherzustellen, zu dessen Zweck die Eisenbahn genehmigt und gebaut worden und der ihre einzige Existenzbedingung ist, und für diesen zweiten Theil ihrer Aufgabe sind ihnen mannigfache Machtbefugnisse zuerkannt, deren Ausübung in Friedenszeiten direkt die wirthschaftliche Macht des Landes und in gewissem Maasse auch zu Kriegszeiten seine Vertheidigungs- und Angriffskraft beeinflusst. Dieser doppelten Rolle muss unserer Ansicht nach logischer Weise eine doppelte Obliegenheit entsprechen, und diese kann ihnen in aller Billigkeit und in allem Recht auferlegt werden. Die erstere würde auch künftig ihnen durch die freie Wahl der Aktionäre übertragen werden, die in dieser Eigenschaft nur finanzielle Interessen haben. Die zweite würde vom Staat ausgehen, der als der natürliche Hüter der nationalen Interessen nur allein geeignet ist, eine öffentliche Mission zu übertragen; es würde, um sie völlig vereinbar mit den Rechten der Aktionäre zu machen, genügen, dass sie nur auf die Erwählten der letzteren angewendet wird."

Mit dem Recht der Bestätigung der Aufsichtsräthe würde, was bei der gegenwärtigen Bewegung zum Rückkauf von Wichtigkeit, der Staat nicht nur eine gewisse Gewähr für die Einsetzung sachlich befähigter Persönlichkeiten schaffen, sondern er könnte immerhin auf diesem Wege auch der Verstaatlichung vorarbeiten. Behauptet doch gerade der Kammerberichterstatter Bourrat, dass gerade die leitenden Persönlichkeiten der Gesellschaften, Aufsichtsräthe und Direktoren, die bis zu 150 000 Franken Jahreseinkünfte beziehen und nach seiner Angabe meist durch Protektion in ihre hohen Stellen gelangen, die hauptsächlichsten Gegner der Verstaatlichung seien, weil sie daraus den Verlust ihrer Sinekuren befürchteten.

Auf Verlangen der Herren Bourrat und Pelletan hat die Budgetkommission ihren Vorsitzenden beauftragt, den Minister der öffentlichen Arbeiten zu ersuchen, die unterbrochene Veröffentlichung des „Bulletin de statistique et de législation comparée" fortzusetzen. Diese Veröffentlichung umfasst die Betriebsergebnisse der französischen und der ausländischen Eisenbahnen sowie die Eisenbahngesetzgebung aller Länder.

— **Gutachten über Rechtsfragen beim Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen.** Das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement hat sich von den Professoren Laband in Strassburg und Huber in Bern Gutachten über die Rechtsfrage betreffs der Obligationenanleihen erstatten lassen. Beide Gutachten gelangen in Uebereinstimmung mit den bundesgerichtlichen Entscheiden zu dem Schlusse, dass die rechtliche Natur des Rückkaufs den Uebergang der Eisenbahnobligationen auf den Bund nicht ohne weiteres zur Folge habe; gleichzeitig aber wird mit grösster Bestimmtheit festgestellt, dass den Inhabern der Obligationen trotz der Verstaatlichung der Bahnen ihr Pfandrecht erhalten bleibt. Sonach werden durch den konzessionsmässigen Rückkauf die Anleihen nicht fällig, es können also weder die Obligationsinhaber auf den 1. Mai 1903 die Rückzahlung verlangen, noch müssen sie eine Rückzahlung durch die Gesellschaft annehmen. Wohl aber habe letztere diese Anleihen zu sichern, sei es, dass sie das Geld hinterlegt oder in anderer Weise angemessene Sicherheit leiste. Da es aber im Interesse der Gesellschaften liegen werde, auf den Rückkaufstermin zu liquidiren, so werden sie gut thun, mit dem Bund ein Abkommen zu treffen, damit er die titelgemässe Rückzahlung übernehme.

In diesem Falle hätte die Eidgenossenschaft statt der rund 900 Millionen nur etwa 200 Millionen für den Rückkauf zu beschaffen, was das Geschäft bedeutend vereinfachen würde.

— **Bau der schwedisch-norwegischen Unionsbahn.** Wie der „Hamb. Korresp." mittheilt, bewilligten die schwedischen Kammern nach längerer Debatte am 14. d. Mts. die von der Regierung beantragten Summen für neue Eisenbahnanlagen, darunter einen Betrag von über 10 000 000 Kr. für den Weiterbau der Unionsbahn. Mehrere Redner behaupteten, dass in geschäftlicher Beziehung die Anlage der Bahn ein grosser Fehler sei, da sie den Untergang der Ostseeflotte und den Uebergang des ganzen Verkehrs in norwegische Hände herbeiführen würde. In politischer Beziehung würde die Bahn noch grössere Gefahren mit sich bringen, da sie einerseits fremdes Kapital und dadurch auch fremde Interessen in das Land bringen, andererseits aber auch den Vormarsch eines event. Feindes erleichtern würde. Dieser Schwarzmalerei trat der Staatsminister mit der Erklärung entgegen, dass s. Zt. sich die hervorragendsten und einsichtsvollsten Politiker zu Gunsten der Bahn ausgesprochen hätten. Und was die politischen Gefahren betreffe, könne er nur wiederholen, dass die Beziehungen Schweden-Norwegens zu sämmtlichen fremden Mächten nach wie vor die besten seien. Er könne daher die Unruhe der Kammer nicht theilen und sehe nicht ein, warum man sich durch eine eingebildete Gefahr davon abhalten lassen sollte, die Reichthümer Nordschwedens nutzbringend zu machen. Selbstverständlich könne die Bahn nicht ausschliesslich mit schwedischem Kapital fertiggestellt werden; dieser Umstand habe aber nichts zu bedeuten, da man in diesem Falle volle Garantie für die Zinsen wie für die Amortisation des Kapitals habe. Im übrigen habe man die Kapitalien sehr nöthig, die durch die Erzausfuhr über Ofoten gewonnen werden würden, da das schwedische Holz abnehme und bei den jetzigen vorzüglichen Eisenveredelungsmethoden des Auslands das schwedische Eisen lange nicht denselben Werth habe wie früher.

— **Projektirte Zufuhrbahnen: Werchnija-Artschaly-Sakobo und Darg-Koch-Ssadonsker Erzlager (Russland).** Im russischen Eisenbahndepartement hat die Kommission zur Prüfung neuer Projekte zu Eisenbahnbauten zwei Zufuhrbahnlinien, die von grösserer Bedeutung sind, eingehend berathen, und zwar 1. von der Station Werchnija-Artschaly der Transkaukasus-Eisenbahn über Achnaty, Talan, Signach bis Sakobo und 2. von der Station Darg-Koch der Wladikawkas-Eisenbahn nach dem Ssadonsker Erzlager am Kaukasus. Die beiden bezeichneten Linien sind von grosser Bedeutung, so dass die Ausführung dieser Projekte von der Kommission als sehr wünschenswerth bezeichnet worden ist. Die Frage des Baues der ersten Linie war schon vielfach angeregt worden, ohne jedoch zu greifbaren Ergebnissen geführt zu haben. Die letzten Vorarbeiten, die seitens des Ministeriums der Verkehrsanstalten angeordnet worden sind, wurden im Jahre 1897 vorgenommen, wobei eine ganz andere Linienführung als die Anfangs beabsichtigte in Aussicht genommen wurde. Schliesslich ist zu Ende des verflossenen Jahres vom Fürsten Tschawtschawadse und Ingeniör Simberg an das Ministerium ein Gesuch um Genehmigung zur Gründung einer Gesellschaft der kachetinischen Eisenbahnlinie gerichtet worden. Die Baukosten sind einschliesslich des rollenden Materials auf 8 500 000 R. veranschlagt worden. Das Kapital soll durch Ausgabe von Aktien (1 700 000 R.) und Obligationen (6 800 000 R.) aufgebracht werden. Ferner sucht die Gesellschaft um eine Beihilfe seitens der Regierung, falls ihre eigene Reineinnahme zur Zahlung der Zinsen für das Aktien- und Obligationenkapital nicht reichen sollte, nach. Die Gesellschaft soll die Bahn 60 Jahre besitzen dürfen, aber der Staatsregierung soll schon nach 20 Jahren das Recht zustehen, die Bahn unter gewissen näher bestimmten Bedingungen auskaufen zu dürfen.

Die Frage des Baues einer Zufuhrbahn zu dem Ssadonski-Erzlager ist von der Aktiengesellschaft „Alagir", für welche der Bau dieser Linie von grösster Bedeutung ist, angeregt. Die im Dorfe „Alagir" befindlichen Fabriken sind 25 Werst (= 27 km) von der nächsten Station der Wladikawkasbahn entfernt, wodurch z. Zt. die Beförderung des bearbeiteten Materials zu den Märkten sehr erschwert wird. Die Baukosten sind mit 5 296 000 Rubel veranschlagt, welche durch Ausgabe von Aktien (ein Drittel) und Obligationen (zwei Drittel) aufgebracht werden sollen.

— **Russlands Eisenbahnprojekte in Persien.** Aus Eriwan wird dem „Tifl. List." gemeldet, dass dort zu Ende Januar das Eintreffen des nach Persien abkommandirten Herrn Kukel-Krajewski erwartet wurde, der als Glied des Finanzministeriums zu der Kommission gehört, die die Vorarbeiten für die Anlage einer Eisenbahnlinie von der russischen Grenze nach Persien zu machen hat. Diese Linie wird jedenfalls eine Fortsetzung der Eriwan-Zweigbahn sein. Diese Zweigbahn geht von der Station Karakliss (der Hauptbahn Tiflis-Kars) über Nachitschewan nach Dschulfa. Die Kommission stellt das Projekt und den Kostenanschlag für eine Bahn von Dschulfa nach Täbris nebst einer Verlängerung bis Teheran und weiter auf. Es sind bis jetzt vier Linien projektirt. Herr Kukel-Krajewski beschäftigt sich insbesondere mit der Erforschung der wirthschaftlichen und handelspolitischen Verhältnisse des Landes.

Wir theilen die gegenwärtig vielfach amtlich und privat bekannt gegebenen Pläne zunächst mit, verweisen hierbei wiederholt auf unseren Aufsatz „Russland in Persien" in Nr. 14 S. 201 d. Ztg. und behalten uns vor, sobald endgültige Pläne bekannt werden, diese zusammenzustellen und dann eine erläuternde Uebersicht über das, was schliesslich in Persien russischerseits beabsichtigt wird, zu geben.

Es gewinnt im übrigen aber auch den Anschein, als wolle man ernstlich von den blossen Projekten zur That schreiten, was sich auch daraus entnehmen lässt, dass die deutsche „St. Petersb. Ztg." gegenwärtig meldet: Eine „Gesellschaft der persischen Eisenbahnen" wird sich voraussichtlich in allernächster Zeit in Petersburg konstituiren. Es steht ziemlich fest, dass einer der persischen Häfen unter ähnlichen Bedingungen wie Port Arthur gepachtet werden wird. Die nächste Zeit wird also aller Wahrscheinlichkeit nach nicht nur die für Persien wichtige, sondern auch die für Europa interessante Frage lösen, denn erst wenn Russland sich endgültig über die Lösung der Eisenbahnpläne entschieden, also auch den Punkt im Süden Persiens gewählt haben wird, bis zu welchem die Bahn gebaut werden soll, wird es sich zeigen, ob Russland und Persien den Eisenbahnbau als ausschliesslich nur diese beiden Staaten berührende innere Angelegenheit abwickeln können oder ob die Interessen anderer Staaten so weit in Mitleidenschaft gezogen werden, das Russland etwa das Gewicht seiner gewaltigen Macht mit in die Waagschale werfen muss, um die Persien in Aussicht gestellte Bahn bis zu dem erwünschten Endpunkte bauen zu können.

— **Russischer Eisenbahnbau in Kleinasien.** Zwischen der Türkei und Russland ist in der Angelegenheit des Baues von Eisenbahnen im nordöstlichen Kleinasien dem „Berl. Akt." zufolge nunmehr ein vollständiges Einvernehmen erzielt. Der türkische Ministerrath nahm die letzten Vorschläge Russlands an, worauf der Sultan ein Irade zur Unterzeichnung eines Uebereinkommens mit dem russischen Botschafter erliess. Die hauptsächlichsten Punkte des erzielten Einvernehmens sind folgende: Einem russischen Syndikat wird in derselben Weise, wie es gegenüber den anatolischen Bahnen geschehen ist, ein Vorrecht zum Bau und Betrieb aller Eisenbahnen in einer näher bezeichneten Zone gegeben. Diese Zone umfasst beinahe das gesammte Küstengebiet des schwarzen Meeres, nämlich die Vilajets Kastamoni und Trapezunt, ferner das Vilajet Erzerum sowie einen Theil des Vilajets Siwas, Karput und Bitlis mit einer genauen Abgrenzung im Süden durch die Linie Angora-Siwas, für welche die anatolischen Bahnen bereits das Vorrecht haben und Siwas bis Wan, ferner im Norden bis fast an Heraklea heran, wo die älteren Vorrechte der anatolischen Bahnen für den Bau einer Bahn Adabazar-Heraklea ebenfalls in loyalster Weise berücksichtigt wurden. Als besonders wesentlich erscheint die Ausdehnung der russischen Sphäre bis fast nach Konstantinopel.

— **Transportsteuer in Spanien.** Der Kongress hat einen Gesetzentwurf angenommen, wonach künftig an Stelle der bisherigen vorläufigen Verkehrssteuer endgültige Abgaben auf den Personen- und Waarentransport zu Wasser und zu Lande gelegt werden. Der Personenverkehr zur See ist zu dem Zweck in verschiedene Tarifklassen eingetheilt. Wichtiger ist aber noch die Seetransportsteuer auf Waaren, die in 3 Klassen zerfällt: 1. die Küstenschifffahrt, 2. der Verkehr mit europäischen und Mittelmeerhäfen und 3. der Verkehr mit allen übrigen Häfen. Uns interessirt vor allem die zweite Klasse, deren Tarif wie folgt lautet: Erze, Schlacken und Eisenpyrite bei der Ausschiffung 1 Peseta die Tonne, bei der Verladung 0,50, die übrigen metallischen Rohstoffe 1,50 bezw. 1,50, Steinkohlen und Koks 0,50 bezw. 0,50, Kalk, Cement und Baumaterial aus Thon und Cement 0,50 bezw. 0,50, Eisenbarren 2 bezw. 0,50, Blei und geröstetes Kupfererz 2 bezw. 1, Kochsalz 3 bezw. 0,10, Düngerstoffe 2 bezw. 0,25, Getreide und Wein 4 bezw. 2, leere Fässer frei bezw. frei, alle übrigen Waaren und Geld 5 bezw. 2,50. Im Verein mit den am 1. Januar eingetretenen Zolltariferhöhungen und mit dem bevorstehenden Ausfuhrzoll auf Erze stellt also dieses Gesetz eine weitere erhebliche Belastung und Erschwerung des Verkehres mit Spanien dar. Der Personenverkehr zu Lande und zu Fluss wird mit einem 20 %, der Waarenverkehr (auch das Uebergewicht beim Gepäck der Reisenden) mit einem 5 % Zuschlag bedacht. („Köln. Ztg.")

— **Eisenbahnbau in Schantung.** Ueber die Schwierigkeiten, die sich diesem Bahnbau entgegenstellten, enthält der „Hamb. Korresp." eine eingehende Schilderung, der wir folgendes entnehmen: Das im Juni 1899 angewandte Mittel, Respekt für die Arbeiten an der Linie zu schaffen, nämlich das Erschiessen von 30 aufrührerischen chinesischen Bauern, hatte eine Ruhe von einigen Monaten zur Folge, in denen trotz kleiner Störungen doch die Absteckungsarbeiten im Felde beendigt und die endgültige Linienführung bestimmt werden konnte. Allmählich begannen aber die Bauern in der Gegend hinter Kaumi sich zum Widerstand zu rüsten, sodass es nöthig schien, etwa 30 chinesische Soldaten zur Bewachung der Eisenbahnarbeiten in Kaumi einrücken zu lassen. Was von solcher Besatzung zu erwarten ist, zeigt schon der Anblick des zu Pferde steigenden Kommandanten; dieser wird nämlich von zwei Soldaten aufs Pferd gehoben, und die Unzahl seiner Gewänder verhindert das Tragen jeglicher Waffe.

Die Arbeiten vor Kaumi hatten indessen ungestört ihren Fortgang nehmen können und man begann mit den Vorbereitungen für den Bau der Strecke hinter Kaumi. Da aber schlossen sich die Bewohner von 20 Ortschaften zu gemeinsamem Handeln zusammen, und die Ortsvorsteher verloren jede Gewalt über ihre Mitbewohner. Der Aufruhr begann am 1. Januar d. J. damit, dass die Bauern von Man-dschia-dschoan die wehrlosen Arbeiter überfielen, in die Flucht schlugen und ausser den Arbeitsgeräthen alles zum Bahnbau bestimmte Holz, Bekleidungsgegenstände, Essvorräthe usw. davonschleppten. Die chinesische Besatzung von Kaumi wurde infolge dessen auf 500 Mann gebracht, unter deren Schutz die Arbeiten am 12. Januar wieder aufgenommen werden sollten. Nun aber folgte der Hauptaufruhr. Eine vielhundertköpfige Menge überfiel die Ingeniöre, die gerade mit den Absteckungsarbeiten beschäftigt waren, der Militärbefehlshaber erklärte nicht bleiben zu können, da er keinen Auftrag zu schiessen, sondern nur die Eisenbahnbeamten zu schützen hätte. Er zog sich sammt den Soldaten zurück, die Arbeiter nahmen ebenfalls Reissaus und die Ingeniöre, die sich, drei an der Zahl, etwa 500—600 chinesischen Bauern gegenüber sahen, konnten infolge dessen auch nichts anderes thun, als das Feld räumen. Die Absteckungsarbeiten wurden abermals zerstört. Es wäre das beste, wenn deutsche Soldaten endlich einmal Ordnung schafften, doch würde dadurch der Hass der Landbevölkerung gegen die deutschen Beamten immer grösser werden; deshalb will man warten, ob die Chinesen nicht selbst Ruhe herstellen können und hofft, dass der Weiterbau der Eisenbahnen auch ohne deutsches Militär thatsächlich erreicht wird.

Inzwischen schreiten die Bauarbeiten übrigens erfreulich voran. Die Unruhen hatten nur bei Kaumi eine mehrwöchentliche Unterbrechung zur Folge, während die Arbeiten auf der ersten Strecke von Kiautschou aus westlich ohne Störung verliefen.

Ende 1899 waren die Studien der ersten 149 km beendet. Die Erdarbeiten, welche Ende August bei Tsingtau begonnen hatten, waren auf den ersten 30 km zu 75 % fertiggestellt, während auf der wesentlich einfacheren Strecke von Kiautschou aus westlich vom September bis Ende Dezember 90 % der ersten Theilstrecke von 30 km hergestellt waren. Auch die Mauerungsarbeiten hatten einen guten Fortgang aufzuweisen; auf der ersten Strecke waren etwa 35 % dieser Arbeiten vollendet. Vor wenigen Tagen haben die ersten Lokomotiven der deutsch-chinesischen Schantungbahnen, zwei Tenderlokomotiven der Maschinenbauanstalt Humboldt in Kalk, die Probefahrten bestanden. Die Verschiffung des gesammten Materials wird durch die Hamburg-Amerikalinie und den norddeutschen Lloyd bewirkt. Als erster Dampfer ist am 28. Dezember 1899 die „Elisabeth Rickmers" hinausgegangen, welche für 30 km Gleismaterial an Bord hat und am 3. d. Mts. in Tsingtau vor Anker gegangen ist. Ihr ist zunächst am 21. Februar d. J. die „Suevia" mit 25 km Gleismaterial, sowie Weichen und Eisenbahnwagen an Bord gefolgt. Weitere Verschiffungen finden von jetzt ab in Monatsfristen statt.

— **Die Ergebnisse der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika** haben sich im letzten Jahre, entsprechend dem allgemeinen Geschäftsaufschwung, glänzend gestaltet. In dem jetzt veröffentlichten Ausweise des Newyorker „Financial Chronicle" werden für 1899 die Roherträgnisse von 172 Bahnen mit einer Länge von 146 261 Meilen auf 1 284 994 191 D. und die Reineinnahmen auf 425 887 194 D. berechnet; das wäre gegenüber den Ergebnissen des schon günstigen Vorjahres eine Zunahme von 122 624 103 bezw. 49 183 346 D. oder von 10,55 bezw. 13,06 %. Das amerikanische Fachblatt veranschlagt für sämmtliche Eisenbahnen der Vereinigten Staaten die Erhöhung der Einnahmen während des letzten Jahres auf rund 140 bezw. 45 Millionen Dollars, wonach sich die Betriebsunkosten um 85 Millionen Dollars gesteigert hätten. Im Jahre 1897 sollen gegen das Vorjahr die Roheinnahmen um 75, im Jahre 1898 um 90 Millionen Dollar gewachsen sein. In drei Jahren wären also die Roheinnahmen um 305 Millionen Dollar (mehr als 1200 Millionen Mark!) gestiegen, wovon 175 Millionen von erhöhten Betriebsunkosten beansprucht wurden, so dass ein Mehr der Roheinnahmen von 130 Millionen Dollar blieb. Der höhere Ertrag wird begründet mit einem strengeren Festhalten an den veröffentlichten Tarifen, einer grösseren Oekonomie des Betriebes und vor allem mit der ausserordentlichen Vergrösserung des Verkehrsumfangs. Erhöhungen der Tarifsätze seien erst am Schluss des vorigen Jahres vorgenommen worden. Es wird gerühmt, wie die amerikanischen Eisenbahnen in der letzten Zeit des Gedeihens sehr viel für Verbesserung der Verhältnisse nach verschiedenen Richtungen gethan haben. Bald nach der Panik von 1893 war die Zahl der Angestellten der amerikanischen Bahnen von 873 602 auf 779 608 Personen gefallen; am 30. Juni 1898 (Zahlen für die spätere Zeit fehlen noch) war die Zahl wieder

auf 874 558 gestiegen. Von den erhöhten Reinerträgnissen sei den Aktionären nur ein verhältnissmässig kleiner Theil zugefallen, das Meiste für Verbesserung des Bahnkörpers, des Betriebsmaterials usw. verwendet; zugleich habe mit dem Aufschwung eine Belebung der Neubauthätigkeit stattgefunden. So wird berechnet, dass die Eisenbahnen der Union während des laufenden Jahres aus ihren Betriebsergebnissen und Kapitalien 450 Millionen Dollar mehr verausgaben werden, als im Jahre 1896. Angesichts dieser Zahlen ist begreiflich, dass das „Financial Chronicle“ rühmt, welche ausserordentliche Befruchtung des Geschäfts im ganzen Lande das bedeute. Jedenfalls hat es auch schon andere Zeiten gegeben, wo die Willkür, die Spekulation und der Konkurrenzkampf der Eisenbahnen und ihrer Hintermänner in den Vereinigten Staaten das Erwerbsleben böse geschädigt haben.

Allgemeines.

— Ueber eine schreckliche **Acetylengasexplosion** enthält die „Hamburgische Börsenhalle“ folgende Mittheilung aus Biserta (Tunis) vom 12. Januar: In letzter Nacht ereignete sich im hiesigen Hafen ein Unglücksfall, der den Kapitänen Veranlassung geben dürfte, bei der Verladung von Kalciumkarbid an Bord von Schiffen vorsichtig zu sein. Es wehte gestern ein schwerer Sturm an unserer Küste, durch den der dreimastige Segler „Raphael“ gezwungen worden war, hier einzulaufen und im Vorhafen vor Anker zu gehen. Die Ankerketten brachen indess, das Schiff gerieth ins Treiben und strandete auf dem östlichen Hafendamm. Da die Lage des Schiffes bedenklich wurde, verliess der grössere Theil der Besatzung dasselbe und ging in die Stadt, um daselbst zu übernachten; nur der Kapitän, zwei Matrosen und der Kajütsjunge blieben an Bord zurück. In der Nacht gegen 1½ Uhr erfolgte dann plötzlich eine gewaltige Detonation, welche die ganze Umgebung in Aufregung setzte. Auf dem „Raphael“ hatte eine Explosion stattgefunden, durch die das Schiff förmlich in die Höhe gehoben und in zwei Theile gerissen wurde. Der Dreimaster hatte in der Ladung, die hauptsächlich aus Baumaterialien bestand, auch 132 Trommeln mit Kalciumkarbid, in die Wasser gedrungen war und die Explosion verursacht hatte. Dem Kapitän wurde durch die Explosion ein Arm abgerissen, die beiden Matrosen erlitten ebenfalls Verwundungen, jedoch geringerer Art; der unglückliche Schiffsjunge ist nicht wieder aufzufinden gewesen. Die „Hamburgische Börsenhalle“ knüpft an ihre Mittheilung folgende Erklärung für den Unglücksfall. Kalciumkarbid entwickelt durch Berührung mit Wasser das ausserordentlich brennbare und sehr hell leuchtende Acetylengas, das bereits mehrfach zu Beleuchtungszwecken verwendet wird und eine sehr grosse Lichtstärke entwickelt. Es ist anzunehmen, dass der eine oder andere Behälter, in denen sich das Kalciumkarbid befand, undicht geworden ist, so dass Wasser eindringen konnte, wodurch sich dann das Gas entwickelte. Es bedurfte dann nur noch des Hinzutretens eines Fünkchens von Licht, um die Explosion herbeizuführen, die möglicherweise von dem unglücklichen Schiffsjungen unwissentlich verursacht worden ist. Jedenfalls gibt dieser Unglücksfall allen Betheiligten Veranlassung, bei der Verladung und Beförderung von Kalciumkarbid die grösste Vorsicht anzuwenden, um ähnlichen Katastrophen vorzubeugen.

Die „Deutsche Verkehrszeitung“ gibt im Anschluss an diese Ausführungen ihrer Befriedigung darüber Ausdruck, dass die Reichspostverwaltung es allen Bemühungen der interessirten Kreise gegenüber ablehnt, Kalciumkarbid zur Postbeförderung zuzulassen.

Natürlich stellen sich die Eisenbahnen nicht auf diesen bequem ablehnenden Standpunkt, sie haben für Kalciumkarbid nur die Vorschrift (Anlage B der Verkehrsordnung Z. XLIX b) über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände, dass es in luftdicht verschlossene eiserne Gefässe verpackt sein muss und dass andere Stoffe in diese Gefässe nicht beigepackt sein dürfen. Immerhin zeigt obiger Vorfall, eine wie gefährliche Waare Kalciumkarbid ist. Für die jetzt von vielen Seiten angestrebte Tarifherabsetzung für Kalciumkarbid möchte auch dieser Gesichtspunkt im Auge zu behalten sein.

Bücherschau.

— **Das allgemeine Gesetz für die russischen Eisenbahnen vom 12. Juni 1885** mit den darauf bezüglichen Erläuterungen und Vollziehungsverordnungen. Nach der Sammlung von N. L. Brühl herausgegeben vom Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern auf Grund der ihm zur Verfügung gestellten Uebersetzungen. Luzern. Buchdruckerei H. Keller 1900. Preis 3,75 Frcs.

Das Centralamt in Bern hat sich durch die Herausgabe des vorstehend bezeichneten Gesetzes ein zweifelloses Verdienst erworben, denn auf diesem Wege wird es vielen Interessenten zugänglich werden, die es im Buchhandel beziehen können. Neu an der Ausgabe ist namentlich die Ergänzung des Gesetzes durch die verschiedenen, im Laufe der Jahre im Verordnungswege erlassenen Erläuterungen und Ausführungsbestimmungen, ebenso haben die zur Ausgestaltung des Gesetzes erfolgten gesetzlichen Bestimmungen Aufnahme gefunden. Auch sind einzelne Senatsentscheidungen, die aus Anlass von Prozessen erfolgt sind, zum Abdruck gebracht und auf solche Weise dem Leser des Gesetzes gleichzeitig die maassgebende Auffassung des höchsten Gerichtshofes in Russland bekannt gegeben. Kurz — alles in allem kann anerkannt werden, dass die Veröffentlichung in vielfacher Beziehung das lesende und am Verkehr interessirte Publikum dem Centralamt gegenüber zu grossem Danke verpflichtet sein kann, weil vielen erst jetzt die Kenntniss von Bestimmungen und Verkehrseinrichtungen vermittelt wird.

In letzterer Beziehung ist namentlich auf die Anlagen zu verweisen, in denen eine grosse Sammlung werthvoller Veröffentlichungen der Ministerien enthalten sind. Im besonderen finden wir da die Bestimmungen: a) über die Einführung des neuen ermässigten Personen- und Gepäcktarifes vom 1. Dezember 1894; b) über die Beförderung von Gütern in loser Schüttung; c) über die Beförderung von Gütern bei Verladen in zwei- und mehrstöckigen Wagen; d) über die Beförderung von Pferden; e) über den Geschäftskreis des geschäftsführenden Direktors für die internationalen Ueberland- und Ueberseeverkehre (in Petersburg); f) über die Anwendung der Tarife auf Güter, welche mit der Bezeichnung „Transit“ im Frachtbriefe aus dem Auslande ankommen.

Den Abschluss dieses Sammelwerkes bildet der Abdruck der sämmtlichen Bestimmungen über die Regierungsorgane, denen die Regelung, Bearbeitung und Genehmigung der Tarife übertragen ist (der Rath für Tarifangelegenheiten, das Tarifkomitee, das Departement für Eisenbahnangelegenheiten); ferner ein Auszug aus dem Gesetze über die Art und Weise der Erstellung von Tarifen auf den Staatsbahnen, sowie Vorschriften über Erstellung, Bekanntmachung, Einführung und Aufhebung der Tarife für die dem öffentlichen Verkehre übergebenen Eisenbahnen; sodann die Vorschriften für die Berechnung der Fracht für Gütersendungen, die unterwegs oder vor ihrer ersten Verladung auf den Versandstationen eingelagert werden; weiter ein Verzeichniss der Nebengebühren und Vorschriften über die Erhebung derselben (Stationsgebühren, Wiegegebühren, Auf- und Abladegebühren, Wagenstandgeld, Lagergeld, Benutzung von Lagerplätzen, Nachnahmeprovision, Werthdeklaration, Ueberführungsgebühren auf der Wolga); endlich die Bestimmungen über die Beförderung leicht entzündlicher usw. Stoffe.

Man sieht, dass der Inhalt sehr umfangreich und reiche Belehrung zu gewähren geeignet ist; allerdings darf bei allen derartigen Veröffentlichungen das Datum, also der Zeitpunkt, an dem die Veröffentlichung erfolgt ist, nicht übersehen werden, denn nur bis zu diesem sind die Bestimmungen, falls die Arbeit zuverlässig ausgeführt ist, was wohl mit Recht angenommen werden darf, als maassgebend anzusehen, während alle nach dem Zeitpunkte erlassenen Verordnungen usw. natürlich aus anderen Quellen ergänzt werden müssen.

Unter diesen selbstverständlichen Einschränkungen kann das Werk in sachlicher Beziehung nur empfohlen werden.

Störend wird jeder deutsche Leser ohne weiteres bei der Benutzung des Buches das auffallend starke Hervortreten der Uebersetzung empfinden, wobei ganze russische Redewendungen, Ausdrucksweisen usw. entgegentreten. Ausserdem aber hat sich der Uebersetzer Freiheiten gestattet, die bei einer derartigen Uebersetzung nicht vorkommen sollten. So wird das Buch z. B. betitelt: Allgemeines Gesetz usw.; seiner Wirkung und seiner Gattung nach ist es ein Gesetz, darüber kann kein Zweifel obwalten. Im vorliegenden Falle handelt es sich aber nicht um die Auswahl einer charakteristischen Bezeichnung für das Buch, sondern um die Uebersetzung eines Titels einer amtlichen Veröffentlichung; dieser ist aber nicht „Allgemeines Gesetz usw.“, sondern „Allgemeines Statut usw.“ genannt. Es hat auch einen durchaus berechtigten geschichtlichen Grund in dem vorliegenden Falle, die Bezeichnung Allgemeines Statut zu wählen, denn dieses allgemeine Statut hatte die Aufgabe, eine grosse Reihe wichtiger Bestimmungen der Statuten der einzelnen Gesellschaften zusammenzufassen, zu ergänzen und zu ersetzen. Es ist somit ein gewisser Zusammenhang zwischen dem neuen allgemeinen Statut (Gesetz) und den Satzungen der einzelnen Gesellschaften gekennzeichnet worden. Das durfte nicht beliebig geändert werden. Ebenso kommt fortwährend die Bezeichnung des Senates als „regierenden“ vor. Dem Uebersetzer einer solchen Arbeit musste es

aber bekannt sein, dass die amtliche Bezeichnung für den Senat „dirigirender" ist.

Sieht man aber von derartigen Ausstellungen ab, so haben wir es hier mit einer Veröffentlichung zu thun, die volle Beachtung verdient und gewiss vielen Rathsuchenden gute Dienste leisten wird. Wir können daher das Werk warm empfehlen und zwar namentlich denen, die der Handel zu den Eisenbahnen Russlands in nähere Beziehungen bringt.

— Eine erfreuliche Bereicherung hat die nicht gerade umfangreiche erzählende Eisenbahnlitteratur erfahren durch die **„Erinnerungen ernster und heiterer Art an den Eisenbahnbetrieb** im Kriege 1870/71" vom Geh. Regierungsrath Alb. Frank, Professor an der technischen Hochschule zu Hannover, welche soeben in einem hübschen Bändchen von 126 Seiten bei Kreidel-Wiesbaden erschienen sind. Uns älteren, die wir selbst die geschilderten Zeiten als Mitkämpfer oder sonst Mithandelnde erlebt haben, wehen die Schilderungen an wie ein frischer Hauch aus jener tief ernsten und doch köstlichen Zeit, in der auch der an sich friedliche Beruf des Eisenbahnmannes mit schweren kriegerischen Gefahren verknüpft war, in der die Verantwortung des leitenden Betriebsmannes zu einer Höhe wuchs, die Kühnheit, Festigkeit und Umsicht in höchstem Maasse erforderte. Offenbar hatten die leitenden Behörden zu dem Erzähler hohes Zutrauen, und sein Vortrag zeigt bei aller Bescheidenheit, dass man den rechten Mann für schwierige Aufgaben gewählt hatte. Sehr anschaulich sind die tückischen Gefahren geschildert, die das Franctireurwesen in den von deutschen Truppen entblössten Gegenden dem Eisenbahnbetriebe bereitete, und die Schwierigkeiten, mit denen dieser in fremdem Lande mit fremdem Material, auf fremden Strecken verknüpft war. Auch das Heitere kommt zu seinem Recht. Wenn wir es uns auch versagen müssen, den Inhalt des Werkchens im einzelnen durchzugehen, so glauben wir doch die Stelle, die von dem Eisenbahnbaumeister Tasch handelt, hier ihres liebenswürdigen Humors wegen wörtlich wiedergeben zu sollen. „Der Eisenbahnbaumeister Tasch, ‚le gros monsieur', wie ihn die Franzosen wegen seiner riesigen Körperfülle nannten, eine originelle, urwüchsige Natur, hatte sich nach unserem ersten Ausfluge nach Chaumont dort häuslich und dienstlich eingerichtet. Um an seinem Schreibtische arbeiten zu können, hatte er in diesen einen gewaltig grossen kreisförmigen Ausschnitt machen lassen, in welchen sein Bauch hineinpasste. In seinem bequemen Arbeitsstuhle konnte er dann mit ausserordentlicher Ausdauer arbeiten. Zur Zeit als die 14. Division unter Manteuffel über unsere Strecke befördert wurde, um gegen Bourbaki zu marschiren, bei welcher Gelegenheit die Züge auch Nachts fahren mussten, ging er oft tagelang nicht zu Bett, sondern blieb auf seinem Arbeitsstuhle, liess sich über alle Züge depeschiren und überwachte den Lauf der Züge."

Auch der Wirksamkeit einiger anderer ausgezeichneter Männer, die damals als Eisenbahnbeamte in Feindesland thätig waren und die dem jetzigen Leserkreise aus ihrer späteren Wirksamkeit im preussischen Eisenbahnwesen bekannt sind, erwähnt der Verfasser, so des damaligen Regierungsassessors Fleck, späteren Präsidenten der Eisenbahndirektion Breslau, des Bauinspektors Früh, späteren Geh. Baurathes und Abtheilungsdirigenten bei der Eisenbahndirektion Hannover. Wir wünschen und glauben, dass die Frank'sche Schrift in Eisenbahnkreisen gern gelesen werden wird.

— Dr. A. Glock, Landgerichtsrath, **Das Reichs- und badische Landesrecht in systematischer Zusammenstellung.** Karlsruhe. 1900. Verlag von G. Braun. 320 S.

Das vorliegende Werk verdient ganz besonders die Aufmerksamkeit der Nichtjuristen, aller Behörden und Verwaltungen, Staats- und Privatanstalten. Mit dem Fortschreiten der Kultur hat die Ausdehnung der Gesetzgebung gleichen Schritt gehalten und eine gewisse Gesetzkenntniss ist jetzt auch dem Nichtjuristen unentbehrlich. Es sei nur auf die Arbeiterversicherung verwiesen. Die Erlangung dieser Kenntniss ist aber durch die Zweitheilung unserer Gesetzgebung infolge der weitgehenden gesetzgebenden Befugnisse der Einzelstaaten sehr erschwert, dazu haben das neue Bürgerliche und Handels-, Versicherungs- und Prozessrecht mit ihren Nebengesetzen solche Umwälzungen hervorgerufen, dass es oft in Fragen des täglichen Lebens schwer ist, festzustellen, was Rechtens ist.

Verfasser theilt den gesammten Inhalt der Reichs- und Landesgesetzgebung in I. Staatsrecht, II. Justizwesen, III. Innere Verwaltung, wozu das Eisenbahnwesen gerechnet wird, IV. Militärwesen, V. Aeussere Verwaltung und VI. Finanzwesen. Es liegt naturgemäss ausserhalb des Rahmens eines Handbuchs, die gesammte Gesetzgebung wortgetreu hier einfügen zu wollen, zu einer solchen Arbeit bedürfte es eines mehrbändigen Werkes. Dazu liegt auch zunächst kein Bedürfniss vor, da die Gesetzblätter allgemein leicht und billig zu haben sind. Verfasser hat daher seine Aufgabe darin gefunden, die sämmtlichen Gesetze, Verordnungen usw. systematisch zu ordnen und nur nach Datum und der Seite des Gesetzblattes zu bezeichnen. Dadurch ist es jedermann ermöglicht, sich bei jedweder Frage leicht über die bestehenden Vorschriften zu unterrichten und deren Wortlaut im Gesetzblatt aufzufinden.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Schliessung von Stationen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Der Haltepunkt Georgenthal an der Linie Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg wird mit Einführung des diesjährigen Sommerfahrplans nicht wieder eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn. Die an der Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz gelegene Station Linden, welche bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Wagenladungsverkehr eingerichtet war, ist am 20. März d. J. für den Gesammtverkehr mit Ausschluss von Explosivstoffen eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Scheibmühl-Kernhof gelegenen Station Türnitz wird vom 1. Mai d. J. ab in Freiland-Türnitz und die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Strascha-Rudolfswert gelegene Station Strascha der Unterkrainer Bahnen vom gleichen Tage ab in Strascha-Töplitz abgeändert werden.

2. Entwurf der neuen, vom 1. Juni d. J. ab gültigen Fahrscheinverzeichnisse.

Den zur Prüfung der Entwürfe neuer Fahrscheinverzeichnisse berufenen Stellen sind mit Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung vom 15. März d. J. Nr. 520 die 2. Entwürfe eines neuen alphabetischen und arithmetischen Fahrscheinverzeichnisses zur Prüfung usw. übersandt worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 586 vom 13. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung der Bestimmungen im § 5 des Vereinswagenübereinkommens (abgesandt am 15. März d. J.).

Nr. 595 vom 13. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzungen der Festsetzungen in Ziffer 6 der Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 15. März d. J.).

Nr. 618 vom 14. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen: Begleitschreiben zum Protokoll der am 7./8. März d. J. in München abgehaltenen Sitzung des Ausschusses für technische Angelegenheiten (abgesandt am 19. März d. J.). (Die nächste Ausschusssitzung soll am 9. Mai d. J. in Dresden abgehalten werden.)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Expressguttarif Main-Neckarbahn-Direktionsbezirk Mainz, sowie hessische Nebenbahnen im Privatbetrieb.

Die Station Kirch-Beerfurth der Nebenbahn Reinheim-Reichelsheim hat die Bezeichnung „Kirch- und Pfaffenbeerfurth" erhalten.

Darmstadt, den 16. März 1900. (689)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckarbahn.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Dammrutschung zwischen Privlak-Ponikla und Jablonetz a. d. J. war der Gesammtverkehr in der Strecke Starkenbach-Rochlitz vom 28. Februar bis 7. März l. J. eingestellt.

Wien, am 16. März 1900. (690)

3. Güterverkehr.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.

Mit dem 1. April l. J. treten an Stelle der im Haupttarif enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 14 b (Papier zur Ausfuhr in Mengen von 10 000 kg) ermässigte Frachtsätze in Kraft. Die Höhe der betreffenden Sätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 13. März 1900. (691)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr,

Theil IV, Heft 1 vom 1. Januar 1894.

Mit Wirksamkeit vom 1. April lfd. J. wird die Station Hörpolding mit direkten Frachtsätzen aufgenommen.

München, den 14. März 1900. (692)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Frankfurt hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Wirkung vom 1. April d. J. ab wird die Station Mörlheim der pfälzischen Eisenbahnen in den direkten Güterverkehr des vorbezeichneten Verbandes einbezogen.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen. (693)

Frankfurt a/M., den 13. März 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr (Gruppen I, II/V) und thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Am 1. Mai 1900 tritt ein neuer Gütertarif für den ostdeutsch-mitteldeutschen Verkehr an Stelle des bisherigen Gütertarifs vom 1. April 1895 in Kraft.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Durch den neuen Tarif treten theilweise Entfernungsermässigungen, theilweise aber auch Entfernungserhöhungen um einige Kilometer ein. Die bei den Entfernungen für den Verkehr mit Station Görlitz eintretenden Aenderungen treten gleichzeitig auch bei den entsprechenden im thüringisch-hessisch-sächsischen Gütertarif für Station Görlitz enthaltenen Entfernungen ein.

Der in dem bisherigen Tarif enthaltene Ausnahmetarif 5 b für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau zwischen Görlitz und einigen Stationen des Direktionsbezirks Halle ist in den neuen Tarif nicht übernommen. Ebenso kommt der von Ilsenburg nach Neusalz a. O. bestehende Ausnahmefrachtsatz für Giessereiroheisen zu Aufhebung.

Neu einbezogen sind:

a) in die Eisenausnahmetarife 9, 9 S, E, E 1 und E 2
die Versandstation Aschersleben;

b) in die Eisenausnahmetarife 9 und E
die Versandstationen Immelborn, Liebenstein-Schweina, Salzungen, Sonneberg (Thür.);

c) in die Eisenausnahmetarife E 1 und E 2
die Empfangsstation Neufahrwasser.

Ausgeschieden sind:

a) aus dem Eisenausnahmetarif 9
die Versandstationen Ballenstedt, Bernburg, Braunschweig Ostbahnhof und Hettstedt;

b) aus dem Eisenausnahmetarif 9 S
die Versandstationen Ballenstedt, Bernburg, Braunschweig Ostbhf., Burg b. Magdbg., Cöthen, Cottbus, Gernrode a. H., Hettstedt, Ilsenburg, Merseburg, Nienburg a. d. S., Ortrand, Wernigerode, Antonienhütte, Beuthen O. S. E., Beuthen R. O. U. E., Grünberg i. Schles., Neusalz a. O., Pitschen und Sprottau;
die Empfangsstationen Driesen-Vordamm, Landsberg a. W., Landsberg a. W. Brückenvorstadt, Thorn, Tilsit und Halle a.S.;

c) aus dem Eisenausnahmetarif E
die Versandstationen Ballenstedt, Bernburg und Hettstedt;

d) aus den Eisenausnahmetarifen E 1 und E 2
die Versandstationen Ballenstedt, Bernburg, Braunschweig Ostbhf., Burg b. Magdbg., Cöthen, Gernrode a. Harz, Ilsenburg, Nienburg a. S. und Wernigerode.

Der neue Tarif kann durch die betheiligten Abfertigungsstellen käuflich bezogen werden.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen und das hiesige Verkehrsbüreau.

Magdeburg, den 15. März 1900. (694)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 21. März 1900 treten für die Beförderung von Dachsteinen (Dachziegel und Dachpfannen) in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für diese Gewichtsmenge ab Freiwaldau (Station der Lausitzer Eisenbahn) nach schweizerischen Stationen folgende Frachtsätze in Kraft:

Von Freiwaldau nach	Centimes für 100 kg
Altstetten b. Zürich	232
Buchs (Rheinthal)	211
Chur	232
Märstetten	213
Oerlikon	229
Romanshorn	194
Rorschach	206
Rüschlikon	234
St. Fiden	215
St. Gallen	215
St. Margarethen	193
Winterthur	223
Zürich (Hauptbahnhof)	231
Zürich-Tiefenbrunnen	233
Zürich-Wollishofen	233

Karlsruhe, den 16. März 1900. (695)
Namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen:
gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Militärbahn-Staatsbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. werden die direkten Frachtsätze zwischen den Stationen der königlichen Militär-Eisenbahn und der am 3. März d. J. in den Besitz der Rinteln-Stadthagener Eisenbahngesellschaft übergegangenen Station Osterholz bei Stadthagen ohne Ersatz aufgehoben. An deren Stelle kommen die höheren Sätze nach dem Tarife der Umkartirungsstation zur Anwendung.

Berlin, den 18. März 1900. (696)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen:

a) der k. k. österr. Staatsbahnen, der Aussig-Teplitzer und Buschtěhrader Eisenbahn und der k. k. priv. Südbahngesellschaft;
b) der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und
c) der k. k. priv. österr. Nordwest- u. südnorddeutschen Verbindungsbahn, böhm. Kommerzialbahnen etc.

Zu den Ausnahmetarifen für die vor-

bezeichneten Verkehre treten mit dem 1. April d. J. nachbenannte Nachträge in Kraft: zu a) und b) Nachtrag 2 und zu c) Nachtrag 3.

Durch diese Nachträge werden eine Anzahl Empfangsstationen in die Tarife neu einbezogen und für einige Empfangsstationen ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Druckabzüge der Nachträge können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 14. März 1900. (697)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 25 für Petroleum etc. im Verkehre nach den Stationen in Vorarlberg.

Die im Tarife, Theil II, Heft 2, gültig vom 1. März 1896 bezw. im Nachtrage II und V, gültig vom 1. Oktober 1897 resp. 1. April 1900 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 25 für die frachtgutmässige Beförderung von Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl etc. für den Verkehr nach den Vorarlberger Stationen: Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Feldkirch, Götzis, Hard = Fussach, Hohenems, Lustenau, Nenzing, Rankweil, Schwarzach und Strassenhaus werden mit 30. April 1900, vorläufig ohne Ersatz, ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 14. März 1900. (698)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Ausnahmetarife für die Beförderung von Stammholz, Bau- und Nutzholz (Tariftheil IV, Heft 1 und 2).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1900 gelangen im obenbezeichneten Eisenbahnverbande nachstehende Ausnahmetarife für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Stammholz, Bau- und Nutzholz bei Aufgabe von mindestens 10 000 Kilogramm oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen zur Einführung, und zwar:

1. Tariftheil IV, Heft 1 für den Verkehr von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg, Tirol und Vorarlberg), dann der k. k. priv. Südbahngesellschaft (österr. Linien, einschliesslich der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn) nach Stationen der französischen Ostbahnen.
2. Tariftheil IV, Heft 2 für den Verkehr von Stationen der königl. ungarischen Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungarische Linien), der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien) und der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn nach Stationen der französischen Ostbahnen.

Hierdurch werden die Tarife, Theil IV, Heft 1 vom 1. Juni 1894 sammt Nachträgen und Anhang und Theil IV, Heft 2 vom 1. Juli 1894 sammt Nachträgen und Anhang aufgehoben und ersetzt.

Insoweit durch die neuen Tarife Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 1. Mai 1900 in Kraft.

Exemplare der neuen Tarife sind bei den betheiligten österreichischen und ungarischen Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen zum Preise von 1 Krone = 1 Franc für das Stück zu beziehen.

Wien, am 14. März 1900. (699)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

(Einführung des Nachtrages I zum Theil I.)

Mit 1. April d. J. — für Frachterhöhungen und Erschwerungen mit 1. Mai d. J. — tritt der Nachtrag I zum Theil I für die Elbeumschlagsverkehre vom 1. März 1899 in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen, sowie bei der unterzeichneten Direktion ab 18. März d. J. zum Preise von 60 h. oder 50 ₰ per Stück erhältlich.

Wien, am 12. März 1900. (700)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Chinaclay treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Aussig=Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
nach Bubna St. E. G.	
„ Lieben (Oe.N.W.B. — St. E. G.)	
„ Prag (B. N. B. — Oe. N. W. B. — St. E. G.)	
„ Prag = Anglobank (Oe. N. W. B.)	42 ₰
„ Prag (St. B) trs. K. K. St. B.	
„ Vysocan B. N. B.	
„ Wysocan Oe. N. W. B.	
Von Schönpriesen=Umschlag	
nach Bubna St. E. G.	
„ Lieben (Oe.N.W.B. — St. E. G.)	
„ Prag (B. N. B. — Oe. N. W. B. — St. E. G.)	
„ Prag = Anglobank (Oe. N. W. B.)	37 ₰
„ Prag (St. B.) trs. K. K. St. B.	
„ Vysocan B. N. B.	
„ Wysocan Oe. N. W. B.	
Von Dresden=Elbkai	
nach Bubna St. E. G.	
„ Lieben (Oe.N.W.B. — St. E. G.)	
„ Prag (B. N. B. — Oe. N. W. B. — St. E. G.)	
„ Prag = Anglobank (Oe. N. W. B.)	64 ₰
„ Prag (St. B.) trs K. K. St. B.	
„ Vysocan B. N. B.	
„ Wysocan Oe. N. W. B.	

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz, Aussig=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag 5 ₰, bei Aussig=Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 15. März 1900. (701)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

Einführung eines neuen temporären Anhanges zum Lokalgütertarife, Theil II, vom 1. Januar 1898.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1900 bis auf Widerruf tritt zum Lokalgütertarife, Theil II, vom 1. Januar 1898, ein neuer temporärer Anhang in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel in verschiedenen Verkehrsrelationen enthält.

Exemplare dieses Anhanges werden bei der Generaldirektion und in den grösseren Stationen der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn zum Preise von 50 Hellern pro Stück erhältlich sein.

Hierdurch werden mit dem gleichen Termine aufgehoben, beziehungsweise ersetzt:

a) der bisherige temporäre Anhang vom 1. Januar 1898 und
b) der Nachtrag I hierzu vom 1. Januar 1900.

Prag, am 17. März 1900. (702)

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Frankfurt-hessisch-badisch-württembergischer Personenverkehr über Eberbach.

Am 1. Mai d. J. erscheint ein neuer Tarif. Es werden dadurch neue Verkehrsverbindungen eingeführt und bestehende aufgehoben, auch treten geringfügige Erhöhungen ein. Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Mainz, den 17. März 1900. (703)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

---

5. Generalversammlungen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft findet

am 23. April d. J., Nachm. 4 Uhr, im Saale der Breslauer Diskontobank in Breslau

statt.

Zur Verhandlung gelangen die unter 1, 3 und 4 im § 29 des Gesellschaftsstatuts gedachten Gegenstände.

Zur Theilnahme an der Versammlung berechtigt nur die rechtzeitige Hinterlegung der Aktien bei der Gesellschaftshauptkasse hierselbst oder die Beibringung von Hinterlegungsscheinen über die bei Staats- oder Kommunalbehörden, bei der Reichsbank oder einem deutschen

Notar niedergelegten Aktien der Gesellschaft.

Die Hinterlegung der Aktien kann auch erfolgen:

in Breslau:
1. bei der Breslauer Diskontobank,
2. bei den Herren Gebr. Guttentag, Bankgeschäft;

in Berlin:
1. bei den Herren Gebr. Guttentag, Bankgeschäft, Neustädtische Kirchstrasse 3,
2. bei den Herren Born u. Busse, Bankgeschäft, Behrenstrasse 31.

Diese Hinterlegung muss hier bei der Gesellschaftshauptkasse 3 Tage vor der Generalversammlung, spätestens am 20. April Abends, erfolgt sein, bei den auswärtigen Hinterlegungsstellen spätestens am 19. April d. J. Abends.

Die Aktien sind getrennt nach Gattung unter genauer Angabe der Nummern mittelst doppelten Verzeichnisses anzumelden, wozu Drucksachen vom Büreau abgegeben werden.

Wegen Vertretung der Aktionäre durch Bevollmächtigte wird auf §§ 33 und 35 des Statuts verwiesen.

Die gehörig beglaubigten Vollmachten sind spätestens einen Tag vor der Versammlung an das Büreau der Direktion einzureichen.

Oels, den 17. März 1900. (704)

Der Aufsichtsrath.

6. Verdingungen.

Verdingung von Gummischläuchen, und zwar: 12 590 Stück für Luftdruck- und Luftsaugbremsen in 9 Loosen, 2 663 Stück für Tender in 3 Loosen, 1 100 Stück zum Anfeuchten der Kohlen u. 2 510 kg zu Gasleitungen in je einem Loose, 6 520 m gummirtem Hanfschlauch u. 9 030 kg Plattengummi in je 2 Loosen, 95 900 Stück verschiedenen Gummiringen in 14 Loosen, 700 kg Gummibelag für Trittbretter in einem Loose, 18 120 kg Asbestpappe und Astbestschnur in 4 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. Angebote sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 10. April 1900, Vormittags 10 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420. eingesehen, auch von dort gegen post- u. bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ. baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 13. Mai 1900.

Berlin, den 17. März 1900. (705)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 392 500 kg Holzkohlen in 6 Loosen für die königl. Eisenbahndirektion Berlin. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 29. März 1900, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst Zimmer Nr. 420 eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ. baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 20. April 1900.

Berlin, den 15. März 1900. (706)

Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die Lieferung der pro 1900/1 erforderlichen Papiere und sonstigen Schreib- und Zeichenmaterialien soll im Submissionswege vergeben werden.

Bedingungen und Gegenstandsverzeichnisse können gegen Entrichtung von 0,40 ℳ. von der Direktionskanzlei dahier bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Papieren und sonstigen Schreib- und Zeichenmaterialien“

bis 31. d. Mts. hierher einzureichen.

Ludwigshafen a. Rh., 15. März 1900.

Die Direktion.

v. Lavale. (707)

7. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptmagazinen zu Vohwinkel und Hagen lagernden unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien und zwar ungefähr: 1 370,5 t Schienen aus Stahl und Eisen, 540 t Eisenschwellen, 325 t Stahlschrott (Herzstücke, Platten usw.), 66,5 t Gussschrott, 215 t Eisenschrott (Kleineisenzeug, Stangen usw.), 10 t Blechschrott, 0,09 t Messingschrott, 0,32 t Bleischrott, 2,42 t Zinkschrott und 0,095 t Kupferschrott sollen öffentlich verkauft werden. Angebote auf diese Materialien sind postfrei und verschlossen mit der Aufschrift: „Gebote auf Oberbaumaterialien“ vor der Eröffnung des Termins an uns einzusenden. Die Oeffnung der Angebote findet am 28. d. Mts., Vormittags 11 Uhr, im Hauptverwaltungsgebäude hierselbst statt. Die Zuschlagsfrist läuft ab am 11. April d. J. Die Bedingungen nebst Verkaufsnachweisung mit Angebotbogen können gegen postfreie Einsendung von 20 ₰ vom Kanzleivorsteher hierselbst bezogen werden.

Elberfeld, den 9. März 1900. (708)

Königliche Eisenbahndirektion.

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Verkaufsausschreibung für Altmetalle.

Die gefertigte Direktion beabsichtigt, nachstehend angeführte, im Materialhauptmagazine in Wien (bezw. Simmering) lagernde Altmetalle im Wege der öffentlichen Konkurrenz zu verkaufen, und zwar: ca. 1 100 kg altes Bruchkupfer, 1 000 kg altes Röhrenkupfer, 300 kg altes Bruchmessing, 2 000 kg alte Lagereinlagen von Rothgussmetall (Köln-Mindener Legirung), 2 500 kg Metallschlacke, 2 000 Kilogramm Kupferspähne, 50 kg Messingspähne, 3 800 kg Rothgussmetallspähne, 8 000 kg Rothgussmetallspähne mit Weissmetallspähnen gemischt, 9 900 kg altes Zink, 3 100 kg galvanisches Zink, 2 700 kg galvanisches Kupfer, 150 kg galvanisches Kupfer mit Blei, 300 kg Metallschlamm und 750 kg Siliciumbronzedraht.

Die Abgabe erfolgt gemäss der diesbezüglichen Offertenbehelfe, und zwar: Offertenformulare und Bedingnisse, welche bei der Abtheilung für Materialwesen der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft in Wien X/2, Hintere Südbahnstrasse Nr. 1, an Wochentagen zwischen 10 und 12 Uhr Vormittags eingesehen und behoben, beziehungsweise gegen Einsendung des Portos bezogen werden können.

Die Offerten, zu deren Verfassung die hierzu aufgelegten Formulare ausschliesslich benutzt werden müssen, sind mit einem Stempel à 1 Krone zu versehen und in dem hierzu bestimmten Couvert versiegelt längstens bis 2. April 1900, 12 Uhr Mittags, dem Einreichungsprotokolle der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, I., Schwarzenbergplatz Nr. 3, zuzustellen.

Die Offerten können auf die ganzen zum Verkaufe ausgeschriebenen Mengen oder nur auf Theilquantitäten derselben lauten und sind die Preise loko einer Station oder auch mehrerer Stationen der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft zu stellen.

Die nicht auf dem obenerwähnten Formulare verfassten, sowie die nach dem obigen Termine eingebrachten oder den aufgestellten Bedingungen nicht vollkommen entsprechenden Offerten bleiben unberücksichtigt.

Wien, im März 1900. (709)

Die Direktion der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Verkauf von Wagen.

10 Stück ausgemusterte Güterwagen (darunter 2 bedeckte) sollen — nach Loosen getrennt — verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Verwaltungsgebäude zur Einsicht aus, können auch gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ. bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Wagen“ werden in dem am 7. April d. J., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude hierselbst stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 28. April d. J.

Lingen, den 16. März 1900. (710)

Königliche Eisenbahn-Werkstätteninspektion.

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von 116 Stück alten ausgemusterten Personen- und Güterwagen, sowie Wagenuntergestellen — nach Loosen getrennt.

Bedingungen und Angebotsbogen können von unserem technischen Büreau, Zimmer 13 des oberschlesischen Bahnhofes hierselbst gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ. in baar bezogen werden.

Die an uns bis zum 5. April d. J., Vormittags 11 Uhr, einzusendenden Angebote werden in dem am vorbezeichneten Tage, Vormittags um $11^1/_2$ Uhr, im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes hierselbst stattfindenden Termin eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. April d. J.

Breslau, den 10. März 1900. (711)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 24. | 24. März 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Die Neuorganisation des äusseren Dienstes der württembergischen Staatseisenbahnen.

Die Organisation des äusseren Dienstes der württembergischen Staatseisenbahnen und der württembergischen Bodenseedampfschifffahrt ist durch eine königliche Verordnung vom 8. März d. J. neu geregelt worden. Diese Verordnung, welche am 1. April 1900 in Kraft tritt, enthält folgende Bestimmungen:

1. Für die Ausführung und Ueberwachung des äusseren Dienstes der Staatseisenbahnen sind in Unterordnung unter die Generaldirektion der Staatseisenbahnen nachstehende Behörden bestimmt: die Eisenbahn-Betriebsinspektionen, die Eisenbahn-Bauinspektionen, die Eisenbahn-Maschineninspektionen, die Eisenbahn-Werkstätteninspektionen, die Eisenbahn-Telegrapheninspektion.

2. Aufgabe der Betriebsinspektionen ist die Ausführung und Ueberwachung des gesammten Betriebs-, Verkehrs-, Abfertigungs- und Kassendienstes, insoweit nicht einzelne Zweige den Bauinspektionen, Maschineninspektionen oder der Telegrapheninspektion zugewiesen sind, sowie die Handhabung der Bahnpolizei.

3. Der Geschäftskreis der Bauinspektionen umfasst die Unterhaltung und Beaufsichtigung der im Betrieb befindlichen Bahnstrecken, einschliesslich der Hochbauten, die Verwaltung des Grundeigenthumes der Staatseisenbahnen sowie die Ausführung von Erweiterungs- und Neubauten, soweit nicht hierfür besondere Behörden errichtet werden.

4. Die Maschineninspektionen haben den Maschinendienst und den Dienst in den Betriebswerkstätten auszuführen und zu überwachen.

5. Die Werkstätteninspektionen haben den Dienst in den Hauptwerkstätten auszuführen und zu überwachen.

6. Aufgabe der Eisenbahn-Telegrapheninspektion ist die Unterhaltung, Ueberwachung und Ausgestaltung der elektrischen Telegraphen-, Signal- und sonstigen dem Eisenbahnbetrieb dienenden elektrischen Anlagen. Die Errichtung dieser Stelle bleibt späterer Entschliessung vorbehalten. Insolange für diesen Dienstzweig eine besondere Behörde nicht errichtet ist, werden die einschlägigen Geschäfte durch die von dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, bestimmten Organe wahrgenommen.

7. Die Abgrenzung der Geschäftskreise der einzelnen Dienststellen in sachlicher und örtlicher Hinsicht sowie die Feststellung der Dienstanweisungen für dieselben erfolgt durch das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten.

8. Für die Ausführung des Betriebes der Bodenseedampfschifffahrt ist in Unterordnung unter die Generaldirektion der Staatseisenbahnen (und der Bodenseedampfschifffahrt) die Dampfschifffahrtsinspektion bestimmt.

9. In allen den Geschäftskreis mehrerer Inspektionen berührenden Angelegenheiten haben diese Dienststellen zusammenzuwirken. Bei Meinungsverschiedenheiten entscheidet die Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

10. Den örtlichen Betriebs- und Verkehrsdienst der Staatseisenbahnen besorgen unter Aufsicht der Betriebsinspektionen und Bauinspektionen die Bahnstationen, welche in fünf Klassen eingetheilt und je mit einem Stationsvorsteher besetzt sind, und zwar: die Bahnstationen I. Klasse mit einem Bahnhofinspektor, die Bahnstationen II. Klasse mit einem Bahnhofverwalter, die Bahnstationen III. Klasse mit einem Stationsmeister, die Bahnstationen IV. Klasse mit einem Haltestellevorsteher, die Bahnstationen V. Klasse mit einem Haltepunktvorsteher. In Unterordnung unter die Stationsvorsteher werden zur Besorgung des Abfertigungs- und Kassendienstes, soweit erforderlich, besondere Dienststellen errichtet. Die Güterstellen Stuttgart, Ulm und Heilbronn sind den Betriebsinspektionen unmittelbar unterstellt.

11. Unter theilweiser Abänderung der Bestimmungen in den königlichen Verordnungen vom 13. Februar 1877 und vom 23. Juni 1896 wird bestimmt:

Die zulässigen Ordnungsstrafen, übrigens Geldstrafen nur bis zum Betrag von 20 ℳ oder Haft bis zu drei Tagen, können wegen Verfehlungen im Dienst selbst verhängt werden:

a) von den Vorständen der Eisenbahn-Betriebsinspektionen gegen das in ihrem Bezirk verwendete Stations-, Abfertigungs-, Eisenbahntelegraphen-, Zugförderungs- und Zugbegleitungspersonal, soweit nicht eine der in Ziffer c aufgeführten Dienststellen zuständig ist und wegen der in Frage kommenden Verfehlung Untersuchung eingeleitet hat;

b) von den Vorständen der Bau-, Maschinen- und Werkstätteninspektionen, von dem Vorstand der Eisenbahn-Telegraphen- und der Dampfschifffahrtsinspektion, sowie von den Vorständen der für Neubauten eingesetzten Behörden gegen das ihnen untergebene Personal;

c) von den Vorständen der Bahnstationen I. Klasse und den Güterstellen Stuttgart, Ulm und Heilbronn gegen das bei diesen Dienststellen verwendete Stationspersonal, von den Vorständen der Bahnstationen I. Klasse ausserdem gegen das Eisenbahntelegraphen-, das Zugförderungs- und Zugbegleitungspersonal wegen der auf der betreffenden Station begangenen Dienstverfehlungen.

Die Vorstände der Bahnstationen I. Klasse und der Güterstellen Stuttgart, Ulm und Heilbronn sind hinsichtlich der Ausübung der Disziplinarstrafgewalt der Generaldirektion der Staatseisenbahnen unmittelbar unterstellt. Für Beschwerden gegen die von diesen Dienststellen verhängten Ordnungsstrafen ist die Generaldirektion zuständig.

Zur Vollziehung der königlichen Verordnung ist von dem königlichen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, eine Verfügung ergangen, der Nachstehendes entnommen wird.

Im dienstlichen Verkehre der Eisenbahnbehörden unter sich ist das den Amtsbezeichnungen vorgesetzte Wort „Eisenbahn“ wegzulassen. Im Verkehre zwischen Eisenbahnstellen ist auch die Anwendung der telegraphischen Abkürzungen zulässig. Die Ausführung des Betriebsdienstes erfolgt nach den Anordnungen der Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Die Geschäftsaufgabe der Betriebsoberinspektoren erleidet im allgemeinen keine Aenderung, jedoch erfolgt künftig die Feststellung der Diensteintheilungen des Zugbegleitungspersonals durch die Generaldirektion und die Diensteintheilungen des Stationspersonals sind den Betriebsoberinspektoren nicht mehr vorzulegen.

Zur Ermöglichung einer gründlicheren Aufsicht und vermehrten Kontrole des Betriebs- und Verkehrsdienstes wird der Dienst der Betriebsinspektoren von dem des Stationsvorstehers getrennt. Die bisher unter der unmittelbaren Verwaltung der Betriebsinspektoren stehenden Stationen erhalten besondere Stationsvorsteher.

Aus dem Geschäftskreise der bisherigen Betriebsbauämter gehen in den Geschäftskreis der Betriebsinspektionen über: das Ausstattungswesen sämmtlicher Stationen, jedoch unter Vorbehalt der Mitwirkung der Bauinspektionen bei der Beurtheilung technischer Fragen, sowie die Anträge auf Festsetzung der Putzmaterialentschädigungen der Stationsvorsteher.

Die bisher mit einem Bahnhofverwalter I. Klasse besetzten und der Generaldirektion unmittelbar untergebenen Stationen werden den Betriebsinspektion unterstellt. Die Zuständigkeit dieser Stationen in Angelegenheiten des ihnen unterstellten Stationspersonals geht auf die Betriebsinspektionen über; jedoch sind die Bahnstationen I. Klasse zur Einstellung und Entlassung von Arbeitern, sowie zur Ertheilung von Urlaub an diese zuständig. Die Betriebsinspektionen sind zur Erlassung von Strafverfügungen wegen der in ihrem Bezirke begangenen bahnpolizeilichen Uebertretungen zuständig, soweit nicht eine Station I. Klasse zuständig ist und wegen der in Frage kommenden Verfehlung Untersuchung eingeleitet hat.

Die Geschäfte der Eisenbahn-Telegrapheninspektion werden bis auf weiteres durch die Werkstätteninspektion Cannstatt bezw. die Organe der Postverwaltung besorgt.

Die Bezirke der Betriebsinspektionen sind durch eine besondere Bezirkseintheilung festgestellt. Die Bezirke der Bauinspektionen, Maschineninspektionen und Werkstätteninspektionen werden nicht geändert.

Bei besonderen Vorkommnissen (Betriebsstörungen, Unglücksfällen) ist auch der Betriebs-, Bau- und Maschineninspektor eines angrenzenden Bezirks, falls er rascher als der zuständige Beamte einzugreifen in der Lage ist, berechtigt und verpflichtet, bis zum Eingreifen des zuständigen Beamten, welcher alsbald zu benachrichtigen ist, die dringendsten Vorkehrungen zu treffen.

Im schriftlichen Verkehre der Stationen unterbleibt der Beisatz der Klassenbezeichnung.

Die Vorsteher der Stationen I. Klasse sind zur Erlassung von Strafverfügungen wegen der auf den Stationen begangenen bahnpolizeilichen Uebertretungen zuständig.

Die Vollzugsbestimmungen und die neue Dienstanweisung für die Betriebsinspektionen treten gleichzeitig mit der oben angeführten königlichen Verordnung betreffend die Organisation des äusseren Dienstes in Kraft.

Die Verhandlungen des Reichstages über den Etat des Reichseisenbahnamts

am 19. d. Mts. boten wieder, wie schon in früheren Jahren, ein erhöhtes Interesse nicht in dem, was über den seit Jahren im ganzen unveränderten Etat selbst zu sagen war, sondern durch die erneute Gelegenheit, die zu einigen Erörterungen über allgemeine Eisenbahnfragen gegeben war. Der von freisinnigen Rednern gemachte Versuch, das Reichseisenbahnamt gegen das preussische Arbeitsministerium auszuspielen, wurde vom Präsidenten des ersteren kräftig und geschickt zurückgewiesen. Zunächst war wieder der Stand und Gang der Personentarifreform, über den im preussischen Landtage doch schon reichlich geredet war, Gegenstand der Angriffe. Präsident Dr. Schulz erwiderte dem ersten Redner, er werde sich noch etwas gedulden müssen. „Das Amt hat alles gethan, was es an seinem Theile thun konnte, um die Verhandlungen mit den Bundesregierungen über die Vereinfachung der Personentarife zu fördern. Zur Erreichung solcher Vereinfachung ist die Beseitigung einer grossen Anzahl verschiedener Sonderbestimmungen nothwendig. Den Ausgleich wird man nur darin finden können, dass man das Niveau der einfachen Tarife angemessen ermässigt, so bei den Rückfahrkarten. In Norddeutschland wird sich eine weitere Ermässigung dadurch herbeiführen lassen, dass man das Freigepäck aufhebt. Die grosse Schwierigkeit liegt in der Konstruktion des richtigen Niveaus für die künftigen Tarife. Darüber besteht keine Meinungsverschiedenheit, dass auf die Finanzen der Einzelstaaten Rücksicht genommen werden muss; in diesem Punkt ist noch keine Einigkeit erreicht. Ferner sind die Einzelstaaten in der Gestaltung ihrer Tarife unabhängig, und es kann von Reichs wegen kein Zwang auf sie ausgeübt werden. Mit dem, was der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten in diesem Punkte erklärt hat, muss auch das Reichseisenbahnamt rechnen; ich hoffe dennoch, dass das endliche Resultat noch etwas besser sein wird, als wir erwarteten. Ueber den einfachen billigen Gepäcktarif ist die Einigung nahezu herbeigeführt.“

Durch einen anderen Redner wurde die schon im preussischen Landtage gestreifte Frage, ob nicht die billigen Tarife,

welche für kommandirte Soldaten in geschlossenen Trupps seit Jahresfrist eingeführt sind, auch auf Beurlaubte ausgedehnt werden könnten. Präsident Dr. Schulz erwiderte: „Die Befugniss des Bundesraths, den Tarif für Militärpersonen festzusetzen, beruht auf dem Gesetz für die Naturalleistungen für die bewaffnete Macht im Frieden. Die frühere Unterscheidung zwischen ausgerüsteten und nichtausgerüsteten Mannschaften ist im Jahre 1887 beseitigt und der Satz allgemein auf 1,5 ₰ für das Kilometer normirt worden. Seitdem ist eine weitere Ermässigung eingetreten; für dienstliche Transporte ist der Satz auf 1 ₰ herabgesetzt, weil es sich dabei um grössere Kommandos handelt, welche eine gute Ausnutzung der Transportmittel gestatten. Dienstliche Einzelfahrten kommen kaum in Frage. Bei Urlaubsfahrten der einzelnen Soldaten ist die Ermässigung nicht gewährt worden, weil der eben angeführte Grund in Fortfall kommt und der Satz von 1,5 ₰ schon jetzt eine starke Ermässigung gegenüber dem gewöhnlichen Tarife darstellt. Die Stellungnahme des Bundesrathes zu der eventuell vom Reichstage zu fassenden Resolution wird abzuwarten sein. Die weitere Anregung, den Soldaten einmal im Jahre freie Fahrt nach der Heimath zu gewähren, findet in den bestehenden Gesetzen keinen Boden, der Bundesrath würde die Eisenbahn dazu nicht nöthigen können."

Von sozialdemokratischer Seite wurde dann von neuem die Frage der angemessenen Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten aufs Tapet gebracht und dabei die alte Behauptung von dem Zusammenhang der Betriebsunfälle mit der Ueberbürdung wieder aufgewärmt, der vom Präsidenten Dr. Schulz mit dem Hinweis auf die Abnahme der Unfälle begegnet wurde. Auf die von dem sozialdemokratischen Redner gegen die sächsische Eisenbahnverwaltung wegen ihrer bekannten scharfen Verfügung gegen sozialdemokratische Umtriebe geschleuderten Vorwürfe antwortete der sächsische Bundesrathsbevollmächtigte Graf Hohenthal scharf und deutlich. „Die königlich sächsische Regierung," sagte er u. a., „hat es mit der hohen Verantwortung, die sie für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes zu tragen hat, nicht für vereinbar erachten zu können geglaubt, dass durch Agitationen, wie sie von dem ‚Verband der Eisenbahner' getrieben werden und wie sie in dem bekannten ‚Weckruf' zu Tage getreten sind, die Disziplin auch in den Werkstätten gestört wird. Die Herren links — der Herr Abg. Stolle an der Spitze — werden mir selber zugeben, dass die Disziplin durch sozialdemokratische Agitationen nicht gefördert wird. Gerade zum Zweck der Aufrechterhaltung der Disziplin hat die königlich sächsische Regierung es für erforderlich erachtet, ein ernstes Wort in dieser Beziehung mit den Leuten zu sprechen. Es ist infolge dessen eine Verordnung erlassen worden, die der Herr Abg. Stolle nicht mitgetheilt hat. Er hat die preussischen und sächsischen Verhältnisse in dieser Beziehung mehrfach durcheinander geworfen, hat manchmal von Preussen gesprochen, wenn er Sachsen meinte, und umgekehrt. Ich will deswegen die sächsische Verordnung, die damals erlassen worden ist, hier zum Vortrag bringen; es sind nur wenige Worte: In neuerer Zeit wird theils in sozialdemokratischen Blättern, theils in öffentlichen Versammlungen wiederholt der Versuch gemacht, die Beamten und Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung zum Eintritt in den ‚Verband der Eisenbahner Deutschlands' zu veranlassen. Das Streben dieses Verbandes und seines Organs, des ‚Weckruf der Eisenbahner', ist lediglich darauf gerichtet, Unzufriedenheit bei den Angestellten der Eisenbahnverwaltung zu erregen und das gute Einvernehmen zwischen der Verwaltung und ihren Bediensteten zu stören. Im eigenen Interesse des Personals wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Betheiligung an dem Verbande der Eisenbahner Deutschlands oder an ähnlichen sozialdemokratischen Tendenzen huldigenden Vereinen und die Unterstützung derartiger Bestrebungen mit der Beschäftigung bei der Staatseisenbahnverwaltung nicht vereinbar ist und daher die Entfernung aus dem Staatseisenbahndienst im Kündigungswege zur Folge hat. Dresden, den 11. Dezember 1899. Königliche Generaldirektion der Staatseisenbahnen. gez. von Kirchbach. — M. H., diese Verordnung ist damals erlassen worden im Interesse der Aufrechterhaltung der Disziplin, und ich kann Ihnen die Versicherung geben, sie wird nicht aufgehoben werden, es wird bei der Verordnung auf alle Fälle bleiben. Im übrigen hat der Herr Abg. Stolle mit grosser Emphase vorhin betont: was dem einen recht ist, muss dem anderen billig sein. Dieses Wort möchte ich mir erlauben, ihm zurückzugeben. Er hat der Meinung Ausdruck verliehen, der ich auch bin, dass es einem jeden Arbeiter unbenommen bleiben müsse, seinen Verdienst zu suchen, wo er ihn glaubt am besten finden zu können. Dieses Recht nehme ich entsprechend auch für den Arbeitgeber in Anspruch; wenn der Arbeitgeber glaubt, dass den Interessen, die er in erster Linie zu fördern hat, eine gewisse Kategorie von Arbeitern nicht zuträglich ist, so sehe ich nicht ein, warum er nicht von dem ihm vertragsmässig zustehenden Rechte Gebrauch machen und die Arbeiter aus dem Dienst entfernen soll, von denen er annimmt, dass sie für ihn nicht geeignet sind."

Auf einen weiteren Angriffspunkt, den angeblich von Preussen auf Sachsen in der Verkehrspolitik ausgeübten Druck betreffend, erwiderte Graf Hohenthal dem Abg. Stolle folgendes: „Dann möchte ich noch auf eine andere Sache kommen, die Herr Stolle hier zur Sprache gebracht hat. Der Herr Abgeordnete hat heute plötzlich zu meiner Befriedigung sein sächsisches Herz entdeckt. Das hat ziemlich lange gedauert, denn er ist immer einer derjenigen gewesen, die die Verhältnisse in dem Lande, das ich hier zu vertreten die Ehre habe, mit einer wenig günstigen Kritik bedacht haben; es freut mich deshalb heute zu konstatiren, dass der alte Partikularist in ihm wieder aufgewacht ist. Allerdings muss ich sagen, er hat sich eine ziemlich ungünstige Gelegenheit dazu ausgesucht, denn ich kann alle diese Klagen, die er hier vorgebracht hat und die er durch Verlesung aus allen möglichen bürgerlichen Blättern bekräftigte, als berechtigt nicht anerkennen. M. H., ich nehme keinen Anstand hier zu bestätigen, und ich thue es sehr gerne, weil die Angelegenheit schon seit langer Zeit die öffentliche Meinung in einer Weise beschäftigt hat, die ich nicht für erwünscht halte, ich sage, zu bestätigen, was der Herr Minister von Thielen noch vor kurzem im preussischen Abgeordnetenhause gesagt hat: das Verhältniss zwischen der königlich preussischen und der königlich sächsischen Eisenbahnverwaltung ist das denkbar beste, kollegialischste, freundschaftlichste. Es versteht sich von selbst, dass bei der geographischen Lage des Königreichs Sachsen einzelne preussische Linien in einen Wettbewerb mit unseren Linien treten, der ja manchmal nicht sehr bequem ist. Dieser Wettbewerb wird aber in durchaus loyaler Weise geführt. Die preussische und sächsische Eisenbahnverwaltung haben sich über alle möglichen Verkehrsbeziehungen verständigt, und es liegt für uns kein Grund vor, uns über die Art und Weise, wie die königlich preussische Eisenbahnverwaltung prozedirt, zu beschweren. Ich habe geglaubt, das heute hier konstatiren zu sollen, weil die Angelegenheit vielfach aufgebauscht ist. Im übrigen möchte ich glauben, dass eigentlich der Herr Abg. Stolle keinen Grund hätte, sich über diesen Wettbewerb zu beklagen, er kommt ja nur dem Publikum zu gute."

Endlich theilte Graf Hohenthal auf Beschwerden desselben Abgeordneten über die Bahnhofsverhältnisse in Leipzig mit, dass über eine Besserung zwischen den beiden Regierungen seit Jahren verhandelt werde. Pläne seien schon mehrfach ausgearbeitet, die Angelegenheit werde allem Anschein nach in absehbarer Zeit einer Lösung entgegengeführt werden. „Die Schwierigkeit liegt eben in den Verhältnissen von Leipzig. Die alten Bahnhöfe in der Mitte der Stadt sind mit der Zeit zu klein geworden und sind nicht ausdehnungsfähig. Man muss deshalb aus der Stadt herausgehen, und es ist schwer zu entscheiden, wo man hingehen wird. Wie die Sache schliesslich werden wird, kann ich wenigstens heute noch nicht sagen."

Auf den wiederholten Vorwurf des Abg. Stolle, dass die sächsische Staatsbahnverwaltung für ihre Beamten und Arbeiter schlecht sorge, wies Präsident Dr. Schulz unter statistischer Begründung darauf hin, dass die sächsische Staatsbahnverwaltung nicht allein in der Zahl der Eisenbahnbeamten und Arbeiter, sondern gerade auch in Bezug auf deren Bezahlung über dem Durchschnitt der deutschen Bahnen steht. Auch Graf Hohenthal ergriff zu nochmaliger scharfer Erwiderung das Wort. Im übrigen wurde der Etat des Reichseisenbahnamts, in dem sich diesmal auch 2 400 ℳ zur Beschickung der Pariser Weltausstellung finden, ohne weiteres bewilligt.

Zur Frage des Koalitionsrechts der Eisenbahnarbeiter hat inzwischen aus Anlass dieser Verhandlungen die halbamtliche „Berl. Korr." das Wort genommen. Sie schreibt:

„Bei der Berathung des Etats für das Reichseisenbahnamt im Reichstag haben die Sozialdemokraten für das Koalitionsrecht der Eisenbahnarbeiter eine Lanze gebrochen, wobei sie insbesondere die disziplinaren Maassnahmen der sächsischen und preussischen Staatsbahnverwaltungen zur Zielscheibe ihrer Angriffe machten. Ein Vertreter der sächsischen Regierung hat den Beschwerdeführern hierauf die gebührende Antwort ertheilt. Er konnte darauf hinweisen, dass die eigentlichen Eisenbahnarbeiter überhaupt nicht unter die Gewerbeordnung, also auch nicht unter den Koalitionsparagraphen der letzteren fallen. Was aber die Werkstättenarbeiter anbetrifft, so haben die Staatsbahnen von ihrem Kündigungsrecht Gebrauch gemacht in der Erwägung, dass die Betriebssicherheit der Bahnen auf die Dauer nur verbürgt werden könne, wenn den Aufhetzungen, welche der sozialdemokratische ‚Verband der Eisenbahner' und deren publizistisches Organ ‚Der Weckruf' in die Reihen der Beamten und Arbeiter unablässig hineintragen, mit allen zulässigen Disziplinarmitteln entgegengetreten wird.

In Preussen wird die Nothwendigkeit der Aufrechterhaltung einer straffen Disziplin unter den Eisenbahnarbeitern als ebenso dringlich anerkannt wie in Sachsen. Die Verwaltungen der preussischen Staatsbahnen befinden sich in dieser Frage mit

denjenigen Sachsens ebenso in Uebereinstimmung wie bezüglich der Verkehrsregelung, welche bisher keineswegs zu den von der Sozialdemokratie behaupteten unfreundlichen Beziehungen Anlass geboten hat. Die Sozialdemokratie gibt sich den Anschein, als wolle sie durch Gewährung des Koalitionsrechts an die Eisenbahnarbeiter letzteren die Möglichkeit verschaffen, eine Aufbesserung ihrer materiellen Verhältnisse anzustreben. Das ist ein abgenutzter Vorwand, um auch diese Arbeiterkategorie für die politische Organisation der Umsturzpartei zu gewinnen. Die Agitation der ‚Eisenbahner' hat es denn auch zu Wege gebracht, dass eine Anzahl Arbeiter ihre Brotstellen haben verlassen müssen, ohne dass die Sozialdemokratie den von ihr Bethörten etwas anderes als das Bewusstsein zu bieten vermochte, zum grossen Haufen dere zu gehören, die hinter der rothen Fahne einhermarschiren. Wenn die ‚Genossen' es wirklich ehrlich mit den Eisenbahnarbeitern meinen, so sollten sie an der Hand der amtlichen Materialien letztere gelegentlich darüber aufklären, in wie weitgehendem Maasse die sozialpolitische Fürsorge der Staatsregierungen zu ihren Gunsten wirksam ist.

Im übrigen ist nicht nur in Deutschland, sondern selbst in den wegen ihrer ‚Vorgeschrittenheit' vom Sozialismus ganz besonders gerühmten auswärtigen Staaten bestimmten Arbeiterklassen, zu denen die Eisenbahnarbeiter, Seeleute usw. gehören, das Koalitionsrecht nicht eingeräumt worden, weil man richtig erkannt hat, dass dasselbe in diesem Falle die grössten Gefahren in sich birgt. Denn hinter dem Koalitionsrecht steht allemal auch der Streik, der Handel und Verkehr völlig lahmlegen, bürgerliche Ordnung und Staatssicherheit in ernster Weise erschüttern könnte."

Die Bau- und Betriebsverhältnisse der Südbahn im österreichischen Abgeordnetenhause.

Im Herbste 1899 traten bekanntlich auf den Linien der Südbahn infolge des ausserordentlichen gesteigerten Verkehrs Störungen in der Verkehrsabwickelung ein, welche monatelang anhielten und die wirthschaftlichen Interessen auf das empfindlichste schädigten. Diese Unregelmässigkeiten gefährdeten auch die Betriebssicherheit in empfindlicher Weise und veranlassten in rascher Folge eine Reihe von Unfällen, welche das Publikum lebhaft beunruhigten. Die Beunruhigung fand insbesondere Ausdruck in einer Anzahl von Interpellationen, welche in betreff der bau- und betriebstechnischen Einrichtungen der Südbahn im Abgeordnetenhause angemeldet wurden. Der Eisenbahnminister unterzog diese Interpellationen in der Sitzung vom 17. d. Mts. einer zusammenfassenden Beantwortung. Eingangs seiner Antwort, deren Verzögerung auf die zu diesem Zwecke eingeleiteten, mit grossem Zeitaufwand verbundenen Erhebungen zurückzuführen ist, stellte der Minister das allerdings unerfreuliche Bild dar, welches die Verkehrsverhältnisse der Südbahn in den letzten Monaten des abgelaufenen Jahres geboten haben, sowie die Umstände, durch welche diese Verhältnisse herbeigeführt wurden. Bei einer ausserordentlichen Steigerung des eigenen Verkehres hatte die Südbahn um die angegebene Zeit auch die riesigen Verkehrsmassen zu bewältigen, welche ihr infolge der durch die Hochwasserkatastrophe herbeigeführten Störungen der westlichen Staatsbahnlinien zugeströmt waren. Diesen abnormen Anforderungen gegenüber haben sich die Anlagen und Einrichtungen sowie der Personalstand der Südbahn in jeder Beziehung als vollkommen unzureichend erwiesen. Güterstauungen, namentlich in den Knotenpunkten und Anschlussstationen, Stockungen in der Abwickelung des Zugverkehres mit allen die Betriebssicherheit gefährdenden Rückwirkungen, empfindliche Verzögerungen im Wagenumlaufe, eine bedauerliche, bis zur physischen Erschöpfung gesteigerte Ueberbürdung zahlreicher Kategorien von Bediensteten seien die unmittelbaren Folgen des plötzlich eingetretenen Verkehrsandranges gewesen, dessen Bewältigung späterhin durch den jähen Eintritt strengen Frostes, durch starke Schneefälle und heftige Borastürme neuen Hindernissen begegnete.

Wenn es unter diesen Umständen gleichwohl gelungen ist, die äussersten Folgen der eingetretenen Lage und damit eine kaum zu ermessende Schädigung unserer wirthschaftlichen Interessen hintanzuhalten, so gebühre das Verdienst hieran in erster Linie dem im Exekutivdienste verwendeten Personal der Südbahn, welches die in dieser kritischen und gefahrvollen Periode herantretenden Anforderungen mit beispielloser Hingebung erfüllt und einen neuen glänzenden Beweis seines unerschütterlichen Pflichtgefühls erbracht habe.

Anlangend die Ursachen, auf welche die in Rede stehenden Betriebsstörungen zurückzuführen sind, sprach der Minister unumwunden aus, dass den von ihm erwähnten, jenseits des Machtbereiches der Südbahnverwaltung gelegenen äusseren Ereignissen überwiegend nur die Bedeutung eines unmittelbaren Anstosses zu den fraglichen Kalamitäten beizumessen sei. Er gebe zwar ohne weiteres zu, dass dieser Anstoss mit einer Heftigkeit erfolgte, welcher auch ein stärkerer Organismus als jener der Südbahn nicht mit Erfolg hätte widerstehen können, andererseits sei aber auch klar, dass die eingetretenen Störungen nicht jenen Umfang, den sie thatsächlich erreicht haben, hätten gewinnen können, wenn innerhalb der Betriebs- und Anlageverhältnisse der Südbahn noch ein Spielraum bestünde, welcher in Zeiten ausserordentlicher Verkehrsbewegungen verwerthet und ausgenützt werden kann. Der Mangel eines solchen Spielraumes bilde nach Anschauung des Ministers die eigentliche und letzte Ursache der von den Interpellanten sowie von der Oeffentlichkeit, ganz besonders aber von der Staatsverwaltung beklagten Uebelstände.

Es könne nämlich nicht übersehen werden, dass in einer früheren Periode die Bahnverwaltung in Bezug auf die Ausgestaltung der baulichen Anlagen und der Fahrbetriebsmittel, sowie in Bezug auf die Vermehrung des Personals nicht jene Voraussicht bethätigt habe, welche hätte aufgewendet werden müssen, um unvermutheten Anforderungen des Verkehres auch nur einigermaassen entsprechen zu können. Dagegen könne der gegenwärtigen Verwaltung der Südbahngesellschaft das Zeugniss nicht versagt werden, dass sie nach Kräften bemüht sei, eine Besserung der bestehenden Verhältnisse herbeizuführen. Schon zu Beginn des Jahres 1898 sei von der genannten Verwaltung anlässlich der Verhandlungen behufs Bewilligung der Aufnahme eines Investitionszwecken dienenden Prioritätsanlehens im Betrage von 70- bezw. 80 000 000 *M.* ein bis zum Jahre 1912 reichendes Investitionsprogramm aufgestellt worden, nach welchem die Verausgabung eines Betrages von mehr als 37 000 000 Kr. für Bauarbeiten auf dem österreichischen Netze und von ungefähr 20 000 000 Kr. für die Vermehrung der Fahrbetriebsmittel in Aussicht genommen war. Thatsächlich habe auch die Südbahn, obschon die Begebung des vorerwähnten Anlehens wegen der ungünstigen Marktverhältnisse vorläufig noch nicht möglich war, in den Jahren 1897 bis 1899 mehr als 27 000 000 Kr. investirt und für das Jahr 1900 rücksichtlich des österreichischen Netzes mit Einschluss des auch für die ungarischen Linien bestimmten Güterwagenparks Investitionen im Gesammtbetrage von 10 100 000 Kr. in Aussicht genommen. Gleichzeitig haben die Betriebsausgaben in den Jahren 1896 bis 1899 alljährlich eine Steigerung von durchschnittlich 2 400 000 Kr. erfahren, welcher Mehraufwand zum nicht geringen Theile auf Personalauslagen entfiel.

Zeigen die eben angegebenen Daten, dass die derzeitige Verwaltung redlich bestrebt ist, die schwerwiegenden Versäumnisse früherer Jahre gutzumachen, so bedürfe es doch noch langjähriger und nachhaltiger Arbeit, um das angestrebte Ziel auch thatsächlich zu erreichen, ein Streben, welches durch die fortgesetzt in aufsteigender Richtung sich bewegenden Betriebsergebnisse der Gesellschaft zweifellos gefördert wird.

So weit bei den gedachten Sanirungsarbeiten die Staatsverwaltung in Betracht kommt, sei vor allem die fortgesetzte intensivste Ueberwachung der Betriebsverhältnisse und die nachdrücklichste Geltendmachung der vom Standpunkte der Betriebssicherheit zu stellenden Forderungen unbedingt geboten. In dieser Beziehung habe die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen infolge Auftrages des Eisenbahnministeriums seit dem Herbste vorigen Jahres die schon vorher geübte intensive Ueberwachung des exekutiven Dienstes bei der Südbahn zu einer dauernden gestaltet. Kommissionen dieser Behörde, verstärkt durch mit den Verhältnissen der Südbahn besonders vertraute Organe des Eisenbahnministeriums, haben die gesellschaftlichen Linien bereist und ein reiches Erhebungsmaterial gesammelt. Auf Grund dieser Erhebungen habe der Minister zu Beginn dieses Jahres einen Erlass an die Südbahngesellschaft gerichtet, in welchem alle auf die Sanirung der Betriebsverhältnisse abzielenden Forderungen zusammengefasst sind.

Durchdrungen von der Ueberzeugung, dass die Einführung geregelter Diensturnusse mit ausreichenden Ruhezeiten und insbesondere die Abschaffung der auf den Linien der Südbahn noch vielfach bestehenden vierundzwanzigstündigen Diensttour des Personals die erste Vorbedingung einer betriebssicheren

Abwickelung des Verkehres ist, sei die Forderung nach Vermehrung des Personals an die Spitze des Erlasses gestellt.

Weiter sei die Anlage von Ausweichgleisen für das Abstellen der Güterzüge, die unerlässliche Ausgestaltung der Sicherungsanlagen, namhafte Gleisevermehrungen und die Durchführung zahlreicher Stationserweiterungen, wie in Wiener-Neustadt, Marburg, Laibach, Pragerhof, Leoben, Innsbruck, Bozen und Ala, dann die Errichtung eines Rangirbahnhofes in Franzensfeste gefordert und insbesondere auch auf eine Beschleunigung des einen Kostenaufwand von 2 500 000 Kr. erfordernden Umbaues der Station Bruck an der Mur hingewirkt worden. Auch sei mit allem Nachdrucke die schon früher erlassene Weisung in Erinnerung gebracht worden, dass das Fahren der Züge in Raumabstand allgemein einzuführen sei und Strecken mit besonders dichtem Verkehre blockirt werden müssten. Schliesslich sei die Südbahn angewiesen worden, die vorbezeichneten, zum Theile auch von ihr schon in Aussicht genommenen Maassnahmen, so viel irgend thunlich, noch im Laufe des Jahres 1900 durchzuführen.

Der hierauf eingelangte Bericht der Südbahn, in welchem sie zu dem Erlasse Stellung nimmt, könne im grossen und ganzen als ein befriedigender bezeichnet werden. Die Südbahn verspreche darin, dass sie mit Hingebung und Anspannung aller Kräfte trachten werde, die thunlichste Vervollkommnung ihres Betriebes in möglichst kurzer Zeit und ohne Rücksicht auf finanzielle Erwägungen zu erreichen. Sie kündige an, dass in der Strecke Mürzzuschlag-Marburg noch in diesem Jahre 10 Stationen mit Vorfahr- und Abstellgleisen ausgestattet werden und dass es bereits im Laufe des Jahres 1901 möglich sein werde, auf der ganzen Strecke Wien-Graz das Fahren in Raumabstand durchzuführen. Der neue Frachtenbahnhof in der Station Bruck an der Mur soll zum kommenden Herbst vollendet sein, für die Erweiterung und Entlastung der Station Marburg soll noch im laufenden Jahre durch eine Reihe von Bauherstellungen vorgesorgt werden. Die Vorarbeiten für die Erweiterung der Stationen Wiener-Neustadt, Laibach, Ala und Franzensfeste seien im vollen Zuge.

Was besonders die Frage der Erweiterung und Umgestaltung des Bahnhofes in Wiener-Neustadt betrifft, so habe sich die Vorlage des bezüglichen Projektes trotz mehrfacher Betreibung verzögert, weil sich die Südbahn über die Grundlage, auf welcher der Umbau vorzunehmen wäre, längere Zeit nicht habe schlüssig machen können. Erst in jüngster Zeit habe sich die Verwaltung der Südbahn für die Lösung des Problems durch die Anlage einer Frachten- und Rangirstation im Norden von Wiener-Neustadt entschieden und die Vorlage eines Projektes auf dieser Basis noch für den April laufenden Jahres in sichere Aussicht gestellt. Das Eisenbahnministerium werde auf die rascheste Inangriffnahme der Bauarbeiten mit allem Nachdrucke hinwirken, und beabsichtige die Südbahn nach durchgeführter Prüfung des Projektes und im Falle eines anstandslosen kommissionellen Befundes desselben noch in diesem Jahre mit dem Bau zu beginnen.

Wie für Wiener-Neustadt, so seien auch für die Stationserweiterungen in Cilli, Innsbruck, Bozen und Leoben die Vorarbeiten bereits eingeleitet. Auch noch eine Reihe anderer Bauherstellungen, insbesondere die Legung des 2. Gleises in den Strecken Grasstein-Franzensfeste, Klausen-Waidbruck und Blumau-Bozen der Tiroler Linie werde noch im Laufe dieses Jahres durchgeführt werden. Da die Legung des 2. Gleises in der Strecke Brenner-Gossensass bereits vollendet ist, werde mit dem Ablaufe dieses Jahres der zweigleisige Betrieb nahezu auf der ganzen Strecke Innsbruck-Bozen aufgenommen werden können.

Diese Maassnahme im Verein mit der Ausführung namhafter, gleichfalls für das Jahr 1900 geplanter Stationserweiterungen dürfte für die Zukunft die geordnete Abwickelung des Verkehres auf der Brennerlinie überhaupt, insbesondere auch zur Herbstzeit, hinreichend sicherstellen, so dass die in den Interpellationen beklagten Uebelstände bei geeigneten Personal- und Wagendispositionen künftig hoffentlich nicht mehr wiederkehren werden.

Was die Fahrbetriebsmittel anbelange, so seien in den Jahren 1897 bis 1899 92 Lokomotiven, 265 Personen- und 1 299 Güterwagen neu angeschafft und für das Jahr 1900 weitere 20 Lokomotiven, 30 Personen- und 304 Güterwagen in Bestellung gegeben worden. In Bezug auf die Frage der Personalgebahrung sei amtlich erhoben worden, dass das Personal des exekutiven Verkehrs- und Zugförderungsdienstes in den Jahren 1898 und 1899 um 667 Organe vermehrt worden sei; gleichzeitig habe die Südbahnverwaltung ihre Bereitwilligkeit erklärt, weiter ausgiebige Vermehrungen im Stande ihrer Bediensteten vorzunehmen. Die Auflassung der 24 stündigen Diensttour habe nach Angabe der Verwaltung zwar noch nicht ganz durchgeführt werden können, doch seien verschiedene Maassnahmen zur Erleichterung des Dienstes des Exekutivpersonals, insbesondere der Weichenwärter und der Verschuborgane im Zuge. Der Turnus des Fahrpersonals entspreche den einschlägigen Normen bei den Staatsbahnen.

Der vom Minister besprochene Bericht der Gesellschaft stehe derzeit noch in amtlicher Behandlung, und werde das Eisenbahnministerium zu den einzelnen in Aussicht genommenen Maassnahmen, soweit dies nicht schon geschehen ist, demnächst schriftlich Stellung nehmen. Diesbezüglich glaubt der Minister schon jetzt ankündigen zu können, dass das Eisenbahnministerium auf der Durchführung der Blockirungsarbeiten in der Strecke Wien-Graz noch im laufenden Jahre bestehen und eine Reihe weiterer baulicher Herstellungen, wie Stationsumgestaltungen, Herstellung oder Umbau von Kasernen für das Personal, Oberbauverstärkungen usw. verlangen bezw. deren Ausführung zu beschleunigen trachten wird. Auch wegen des Ersatzes der zahlreichen sehr veralteten Lokomotiven der Südbahn durch neue, den modernen Errungenschaften der Technik entsprechende Maschinen werde der Minister mit detaillirten, bereits ausgearbeiteten Aufträgen an die Gesellschaft herantreten. Ferner habe er von der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen einen genauen Ausweis über jene Personalvermehrungen abverlangt, welche nothwendig wären, damit die Südbahn den thatsächlichen Anforderungen des ausübenden Dienstes zu genügen und die derzeit vielfach noch bestehenden langen Diensttouren zu beseitigen vermag. Auf Grund dieses Ausweises, nach welchem eine allerdings sehr ausgiebige Vermehrung des Personals und zwar namentlich im Verkehrs- und Streckendienst geboten erscheine, sei die Südbahn unter Bekanntgabe der Erhebungsdaten beauftragt worden, zunächst jenes Personal zu vermehren, welches unter den gegenwärtigen Dienstverhältnissen am empfindlichsten leide, und dessen dienstliche Thätigkeit auf die Betriebssicherheit von unmittelbarem Einfluss sei.

Im Anschlusse an das Gesagte erwähnte der Minister noch einen an die Südbahn gerichteten Erlass der Generalinspektion, in welchem diese Behörde eine Reihe von Maassnahmen zur Besserung der Zustände im Bahnerhaltungsdienste fordert. Die in diesem Erlasse enthaltenen Anregungen decken sich zum Theile mit einer von der Südbahn bereits ins Auge gefassten organisatorischen Reform, derzufolge die gegenwärtig von einander unabhängigen und daher der nothwendigen gegenseitigen Fühlung entbehrenden Inspektorate für die drei Zweige des exekutiven Dienstes mit einander vereinigt werden sollen, eine Maassnahme, welche eine wesentliche Verbesserung des bisherigen Zustandes bedeute und vom sachlichen Standpunkte daher willkommen geheissen werden müsse.

Der Minister fügte weiter bei, dass seitens des Eisenbahnministeriums und der Generalinspektion selbstverständlich auch die laufenden aufsichtsbehördlichen Agenden der Südbahn gegenüber mit der durch die Verhältnisse gebotenen besonderen Intensität wahrgenommen werden, und dass alle an die Südbahn ergangenen Spezialaufträge zum Zwecke allfälliger energischer Betreibung in genauer Evidenz stehen.

Nachdem der Minister die Verkehrsverhältnisse der Südbahn, wie selbe sich im letzten Viertel des abgelaufenen Jahres gestaltet haben, sowie die ihnen ursächlich zu Grunde liegenden Umstände in vorstehendem Sinne dargestellt und die Thätigkeit gekennzeichnet hat, welche das Eisenbahnministerium und die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen entfaltet haben und noch entfalten werden, um die von der Oeffentlichkeit mit Recht begehrte Vorsorge gegen die Wiederkehr ähnlicher Störungen zu treffen, gab er der Hoffnung Ausdruck, dargethan zu haben, dass seitens der Aufsichtsbehörden nichts verabsäumt werde, um innerhalb ihrer Zuständigkeit auf die Sanirung der Uebelstände in der Betriebsführung der Südbahn hinzuwirken, eine Aufgabe, welche durch die bekannten eigenartigen Verhältnisse des Unternehmens allerdings erheblich erschwert werde. Umsomehr müsse der Minister bei der eingeleiteten Aktion auf die fortgesetzte Bereitwilligkeit der Gesellschaft zählen, den ihr zukommenden aufsichtsbehördlichen Aufträgen unweigerlich und namentlich ohne Rücksicht auf finanzielle Erwägungen nachzukommen, und nehme er daher gerne Akt von der seitens der Gesellschaft in aller Form abgegebenen Zusage, auch weiterhin alle Mittel zur Beseitigung jener Mängel aufbieten zu wollen, an denen ihr Organismus leide. Auch halte er sich angesichts dieser Versicherung und des von der Gesellschaft bethätigten Verständnisses für die Erfüllung der ihr obliegenden Aufgaben der Nothwendigkeit überhoben, in die Beantwortung jenes Theiles einer der in Frage kommenden Interpellation einzugehen, welcher die Anwendung der äussersten, nur bei unabweisbarer Nothwendigkeit angebrachten Zwangsmaassregeln gegenüber der Gesellschaft zum Gegenstande habe.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Preussische Eisenbahnvorlage.** Die Budgetkommission des Abgeordnetenhauses berieth am 20. d. Mts. den Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Bau einer Eisenbahn von Treuenbrietzen nach Neustadt a. Dosse sowie von Kleinbahnen. Es wurden sämmtliche Forderungen zum Bau von Haupteisenbahnen und Nebeneisenbahnen ohne Widerspruch genehmigt.

— **Preussischer Staatshaushaltsetat 1900.** Im preussischen Abgeordnetenhause ist am 20. d. Mts. der Staatshaushaltsetat und damit auch der Eisenbahnetat für das Etatsjahr 1900 in dritter Lesung genehmigt worden. Die halbamtliche „Berl. Korr." gibt der Befriedigung darüber Ausdruck, dass der Voranschlag für das am 1. April beginnende neue Rechnungsjahr rechtzeitig habe festgestellt werden können. Sie fährt fort: „Der hervorragende Eifer, den das Abgeordnetenhaus bei der Erledigung dieser Aufgabe an den Tag gelegt habe, bezeugt, dass die Herren Abgeordneten der unerlässlichen Nothwendigkeit einer prompten Verabschiedung des Etats sich voll bewusst sind. . . Es haben eben in dem Staatshaushaltsetat für 1900 Ansprüche befriedigt werden können, die unter anderen Zeitumständen vielleicht noch lange offen hätten bleiben müssen. Da aber nun einmal die Gunst der Gegenwart dem nächstjährigen Ausgabenprogramm zugewandt war, hat die Finanzverwaltung keinen Anstand genommen, den preussischen Etat, bei aller Vorsicht in der Abmessung der Gesammtlage, ausserordentlich freigebig zu dotiren. Das Abgeordnetenhaus aber hat durch die Geringfügigkeit der von ihm an dem Voranschlage vorgenommenen Abänderungen zum Ausdruck gebracht, dass es dem Finanzplan sowohl in Bezug auf seinen Ausbau als auch auf seine Begrenzung die Anerkennung zweckmässiger und umsichtiger Veranlagung nicht vorenthält."

— **Etat der Reichseisenbahnverwaltung im Reichstag.** In der Sitzung vom 20. d. Mts. knüpfte sich an die Bewilligung grösserer Beträge für die Bahnhofsumbauten in Mülhausen i/E. und Colmar i/E. eine längere Erörterung. Schliesslich wurde die als zweite Rate für die Erweiterung des Personenbahnhofes Mülhausen geforderte Summe von 500 000 ℳ bewilligt, von dem als erste Rate für die Bahnhofserweiterung Colmar geforderten Betrage von 800 000 ℳ wurden nur 650 000 ℳ für den Grunderwerb bewilligt, der Rest dem Kommissionsantrage entsprechend abgesetzt, weil nach der Erklärung des Regierungskommissars über eine Reihe von Wünschen der Stadt Colmar zu dem Bahnhofsprojekt vorerst nochmals mit ihr verhandelt werden soll.

— **Preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft.** Die Einnahmen im Monat Februar d. J. stellen sich auf 95 917 000 ℳ und übertreffen die vorjährige Zahl um 7 329 000 ℳ. Der Personenverkehr brachte 20 471 000 (+ 365 000) ℳ, der Güterverkehr 67 606 000 (+ 5 653 000) ℳ und aus sonstigen Quellen flossen 7 840 000 (+ 1 311 000) ℳ. Für die Zeit vom 1. April 1899 bis 28. Februar d. J. sind 1 213 100 000 ℳ oder 67 113 000 ℳ mehr als im Vorjahre eingenommen worden. Das Mehr vertheilt sich mit 16 534 000 ℳ auf den Personenverkehr, mit 42 356 000 ℳ auf den Güterverkehr und mit 8 223 000 ℳ auf sonstige Quellen.

— **Anwendung grosser Heizflächen bei Lokomotiven.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat der Eisenbahndirektion Berlin eine Zusammenstellung über die Grössenverhältnisse einer Anzahl von Lokomotiven amerikanischer Bauart zugehen lassen, aus der ersichtlich ist, dass namentlich in Nordamerika vielfach Lokomotiven verwandt werden, deren Heizflächen im Verhältniss zur Leistung sehr reichlich bemessen sind, so dass die Dampferzeugung, bezogen auf 1 qm Heizfläche, kaum halb so gross ausfällt, als bei Lokomotiven gleicher Gattung der preussischen Staatseisenbahnverwaltung. Da es nicht ausgeschlossen ist, dass hierdurch seitens der Eisenbahnverwaltungen in Amerika erhebliche wirthschaftliche Vortheile erzielt werden, insofern einerseits bessere Verwerthung des Brennmaterials, andererseits geringere Ausbesserungskosten und höhere Ausnutzung der Lokomotiven erzielt werden, die geringere Beanspruchung der Heizfläche auch die Verwendung flusseiserner Feuerkisten ermöglichen dürfte, die sich bei den Lokomotiven der preussischen Staatseisenbahnverwaltung bisher nicht als haltbar erwiesen haben, so sollen, um festzustellen, inwieweit diese Annahmen zutreffen, eine Anzahl Lokomotiven in Dienst gestellt werden, deren Heizflächen so gross bemessen sind, wie dies bei dem grössten zulässigen Raddruck angängig ist. Zu einem solchen Versuch werden sich namentlich die 4/5 gekuppelten Güterzuglokomotiven sowie die 2/4 und 3/5 gekuppelten Personenzuglokomotiven eignen, da diese Lokomotiven eine Vergrösserung der Heizfläche ohne Ueberschreitung des zulässigen Raddrucks gestatten. Um nun gleichzeitig ein Urtheil zu gewinnen, ob und inwieweit überhaupt die in Nordamerika übliche Bauart der Lokomotiven der normalen vorzuziehen sein möchte, erachtet der Herr Minister es für zweckmässig, die zu erwähntem Versuch in Aussicht zu nehmenden Lokomotivgattungen im wesentlichen nach nordamerikanischem Muster zu erbauen, also namentlich auch mit Barrenrahmen und flusseisernen Feuerkisten auszurüsten. Die Eisenbahndirektion in Berlin ist daher beauftragt, im Lokomotivausschuss über diese Angelegenheit zu berathen und die Entwürfe zu solchen Lokomotiven bald vorzulegen. Der Minister hat dabei noch bemerkt, dass die bayerischen Staatseisenbahnen zwei 4/5 gekuppelte viercylindrige Güterzuglokomotiven nordamerikanischer Herkunft in Dienst gestellt haben, die, soweit bekannt geworden ist, bei tadelloser Ausführung erheblich weniger kosten, als Lokomotiven ähnlicher Gattung der preussischen Eisenbahnverwaltung.

— **Befugniss der Dienstvorsteher zu vorläufigen Kassenanweisungen.** Durch Allerhöchsten Erlass vom 30. Januar d. J. ist ein Nachtrag zur Verwaltungsordnung für die preussischen Staatseisenbahnen genehmigt, inhalts dessen nicht nur, wie schon bisher, den Vorständen der Inspektionen und Bauabtheilungen, sondern auch den Dienstvorstehern von dem Minister der öffentlichen Arbeiten die Befugniss zu vorläufigen Kassenanweisungen ertheilt werden kann. Unter Dienstvorstehern sind im Sinne der preussischen Staatseisenbahnverwaltung alle Vorstände von Dienststellen, z. B. Stationsvorsteher, Bahnmeister, Haltestellenaufseher usw. zu verstehen; sonach bedeutet der Erlass eine weitere bedeutende Erweiterung der Befugnisse dieser Dienststellen.

— **Eisenbahnbetriebsinspektionen Angerburg und Allenstein 4.** Im Bezirk der Eisenbahndirektion Königsberg i/Pr. wird am 1. April d. J. eine neue Eisenbahnbetriebsinspektion und zwar in Angerburg errichtet und gleichzeitig die Betriebsinspektion Allenstein 4 aufgelöst.

— **Vollspurbahn Münster i/W.-Frankfurt a/M.** Der westfälische Provinziallandtag beschloss in betreff einer Vollspurbahn Münster i/W.-Frankfurt a/M. den Minister der öffentlichen Arbeiten zu bitten, zwischen dem nördlichen Theile der Provinz Westfalen, begrenzt durch den Interessentenkreis Bochum, Dortmund, Hamm, Münster und den Häfen des Dortmund-Emskanals einerseits, der Ruhr-Siegbahn und oberen Ruhrthalbahn andererseits durch Einlegung von neuen Vollbahnverbindungsstrecken in nordsüdlicher Richtung neue Verbindungen für den Güter- und Personenverkehr zu schaffen, sowie auch durch Herstellung einer besseren Vollbahnverbindung mit Frankfurt durch die Linien Weidenau-Haiger und Wetzlar-Burbach einem dringenden Verkehrsbedürfnisse entsprechen zu wollen.

— **Allgemeine deutsche Kleinbahngesellschaft Akt.-Ges.** Der Geschäftsbericht bemerkt, dass sich das Unternehmen 1899 befriedigend entwickelte und schildert dann dessen Betheiligung an der westpreussischen Kleinbahnen-Aktiengesellschaft, der Teutoburger Wald-Eisenbahngesellschaft und der schlesischen Kleinbahn-Aktiengesellschaft. Durch die Einrichtung von Abtheilungen der Verwaltung in Frankfurt a/M., Danzig, Gleiwitz und Berlin wurde die Gesellschaft in den Stand gesetzt, den Bau und Betrieb von eigenen Bahnen sowie von Bahnen der von ihr gegründeten Gesellschaften selbst zu übernehmen. Es liege hierin ein wesentlicher Fortschritt und habe sich die Gesellschaft deshalb auch veranlasst gesehen, bestehende Bau- und Betriebsverträge mit Generalunternehmern zu lösen. Hieraus erwuchs auch für die Centralleitung eine Erweiterung des Umfanges der Geschäfte; die Zahl der Vorstandsmitglieder wurde daher von zwei auf drei erhöht. (Bekanntlich ist Eisenbahndirektionspräsident a. D. Todt in den Vorstand eingetreten.) In 1899 wurden die Geschäftsantheile der oberschlesischen Dampfstrassenbahngesellschaft m. b. H., der Spandauer Strassenbahn, ferner die Betheiligung an der elektrischen Bahn Pankow-Gesundbrunnen und an den badischen Bahnen Haltingen-Kandern und Krozingen-Staufen-Sulzburg mit Nutzen verkauft. Von dem Reingewinn von 1 405 700 ℳ sollen 500 000 ℳ einem neu zu bildenden Betriebsfonds überwiesen und 7,5 % Dividende vertheilt werden.

— **Ausbau des pfälzischen Bahnnetzes und Beschaffung von Betriebsmitteln für dieses Netz.** In den am 14. und 15. d. Mts. stattgehabten Sitzungen des bayerischen Landtages kamen a) der Entwurf eines Gesetzes, die Herstellung von Eisenbahnen lokaler Bedeutung

in der Pfalz und b) der Entwurf eines Gesetzes, Erweiterungs- und Ergänzungsbauten sowie Beschaffung von Fahrmaterial für die pfälzischen Bahnen betreffend, zur Berathung. In der Generalberathung zu a) wurde seitens des Berichterstatters im Namen sämmtlicher Abgeordneten aus der Pfalz dem Befremden Ausdruck verliehen, dass die Pfalz gegenüber dem rechtsrheinischen Bayern in dem vorliegenden Gesetzentwurfe zu karg bedacht worden wäre, da für letzteres 34 Lokalbahnlinien mit einem Aufwande von 46 000 000 ℳ. und einer Länge von über 600 km, für die Pfalz dagegen nur drei Linien mit etwa 2 000 000 ℳ. und nur 29,5 km Länge in Antrag gebracht worden seien. Der Vertreter der Staatsregierung wies jedoch in längerer Ausführung nach, dass diese für die Pfalz in Bezug auf das Eisenbahnwesen keine geringere Fürsorge entwickele, als für die übrigen bayerischen Landestheile. Nach Schluss der Einzelberathung wurde sodann der Gesetzentwurf a), enthaltend die Herstellung einer schmalspurigen Lokalbahn von Speyer nach Geinsheim im Betrage von 980 000 ℳ., einer Lokalbahn von Biebermühle nach Waldfischbach im Betrage von 714 500 ℳ. und einer schmalspurigen Lokalbahn von Alsenz nach Obermoschel im Betrage von 258 000 ℳ. einstimmig angenommen.

Für die nach Gesetzentwurf b) auszuführenden Bauten sowie für Beschaffung von Fahrmaterial ist der Gesammtgeldbedarf auf 5 410 000 ℳ. veranschlagt. Begründet ist die Forderung mit der auch bei den pfälzischen Bahnen in gleicher Weise wie bei den bayerischen Staatseisenbahnen anhaltenden Verkehrssteigerung. Von vorgenanntem Gesammtgeldbedarf ist der Betrag von 1 890 000 ℳ. für die Durchführung des zweiten Gleises auf der Alsenzbahn bestimmt, während der übrige Theil zur Erweiterung von Bahnhöfen, Herstellung der jetzt vorgeschriebenen verbesserten Signaleinrichtungen und zur Beschaffung von Fahrmaterial, Werkstättenbedarf und Maschinen verwendet werden soll.

Von diesen Aufwendungen sind die nachstehenden grösseren besonders erwähnenswerth: 1. Bahnhof Zweibrücken; dieser hat durch das starke Anwachsen des eigenen und des durchgehenden Verkehres immer grössere Bedeutung gewonnen, weshalb im Einklange hiermit der Verbesserung und Erweiterung der vorhandenen Einrichtungen besondere Aufmerksamkeit gewidmet und für Beschaffung der noch fehlenden vorgesorgt werden muss; die Kosten hierfür sind auf 107 500 ℳ. veranschlagt. 2. Bahnhof Pirmasens; hier erheischt die ausserordentlich rasche Entwickelung der Stadt auch eine sehr rasche Steigerung der Leistungsfähigkeit des Bahnhofes und beträgt der Gesammtbedarf hierfür 52 500 ℳ. 3. Bahnhof Eisenberg; durch den Ausbau dort befindlicher Klebsandgruben und Anlage von Thonwaarenfabriken und des dadurch sehr in die Höhe gehenden Güterverkehres ist eine gründliche Erweiterung der Gleisanlagen nebst Zubehör nicht mehr zu umgehen, und beträgt das Gesammterforderniss hierfür 250 000 ℳ. 4. Hauptbahnhof Kaiserslautern; für die dringenden Erweiterungen desselben, nämlich Verlängerung der Güterhalle sowie Errichtung einer weiteren Kohlen- und Wasserstation beträgt der vorgesehene Aufwand 159 000 ℳ.

Um ferner den Vorschriften der mit 1. Oktober 1898 eingeführten neuen Betriebsordnung für die Hauptbahnen Bayerns zu entsprechen, sind eine grössere Anzahl von Stationen mit Ausfahrts-, Durchfahrts- und Vorsignalen zu versehen, wobei die bestehenden Stellwerksanlagen entsprechend abzuändern und zu ergänzen sind; hiervon treffen auf die Linien der neueren Ludwigsbahn 37, auf jene der Maximiliansbahn 17 und auf die der Nordbahnen 30 Stationen mit einem Gesammtkostenaufwand von 840 000 ℳ. Sodann mussten in den beiden Centralwerkstätten zu Ludwigshafen und Kaiserslautern, um den an sie herangetretenen gesteigerten Anforderungen entsprechen zu können, Erweiterungsbauten ausgeführt werden, deren Kostenaufwand sich auf 204 082 ℳ. beziffert.

Endlich erfordert der von Jahr zu Jahr rasch zunehmende Verkehr naturgemäss auch immer wiederkehrende Vermehrungen des Fahrmaterials und sollen deshalb beschafft werden: 6 Personenzuglokomotiven im Kostenbetrage von 408 000 ℳ.; 12 dreiachsige Personenwagen I./II. Klasse, drei vierachsige D-Wagen I./II. Klasse und drei vierachsige D-Wagen III. Klasse im Kostenbetrage von 432 300 ℳ.; 12 dreiachsige Gepäckwagen zu 109 200 ℳ. und 150 bedeckte Güterwagen (darunter 50 Bremswagen) mit 15 t Tragkraft, veranschlagt auf 504 500 ℳ.; ausserdem für die schmalspurigen Lokalbahnen noch 2 Tenderlokomotiven, 15 Personenwagen III. Klasse und 5 bedeckte Güterwagen, zusammen im Kostenbetrage von 154 700 ℳ. — Auch dieser Gesetzentwurf fand nach Antrag des Berichterstatters der Abgeordnetenkammer einstimmige Annahme.

— **Bahnverbindung Lindau-bayerisch-württembergische Landesgrenze gegen Friedrichshafen.** Für die Herstellung dieser Verbindung wurde mit Gesetz vom 1. April 1896 ein Gesammtkredit von 1 426 200 ℳ genehmigt. Bei der Ausarbeitung der Einzelentwürfe dieser Bahnstrecke hat sich jedoch gezeigt, dass diese Linie auf einer Gesammtlänge von etwa 1,5 km tiefgründige Moore von 2,5 bis 4,5 m Mächtigkeit zu überschreiten hätte; es war daher zu befürchten, dass bei diesen äusserst ungünstigen Untergrundverhältnissen sowohl für den Bau als auch für die zukünftige Unterhaltung dieser Bahn übermässig grosse Kosten erwachsen würden und deshalb dringend geboten, diesen Moorgründen thunlichst auszuweichen. Bei der demzufolge geänderten Bahnführung haben sich nun durch die erhebliche Steigerung der Grundwerthe, der Materialpreise, der Arbeitslöhne usw. Mehrausgaben im Gesammtbetrage von 470 000 ℳ. ergeben, deren nachträgliche Deckung die bayerische Staatsregierung beim Landtage beantragte. In Würdigung der Begründung dieser Forderung hat die Kammer der Abgeordneten in ihrer Sitzung am 16. d. Mts. den ihr vorgelegten diesbezüglichen Gesetzentwurf einstimmig angenommen.

— **Die Verkehrsverbindung nach den Badeorten Teplitz und Karlsbad** wird vom 15. April ab durch Einlegung des D-Schnellzuges von Dresden wieder vermehrt. Dieser Schnellzug — der auch einen Speisewagen führt — wird vom Hauptbahnhofe zu Dresden um 11 Uhr 50 Min. Vormittags (nach Eintreffen der Leipziger und Berliner Schnellzüge bezw. der Vormittags-Personenzüge von Leipzig, Berlin, Chemnitz und Görlitz) abfahren und in Teplitz um 2 Uhr Nachmittags, in Karlsbad um 4 Uhr 39 Min. Nachmittags ankommen.

— **Personalnachrichten.** Von den höheren ingeniör-technischen Beamten der bayerischen Staatsbahnverwaltung wurden ab 1. April d. J. die beiden Bezirksingeniöre bei der Generaldirektion August Freiherr von Esebeck als Staatsbahningeniör nach Buchloe und Kasimir Freiherr von Pechmann nach Rosenheim, ferner der Bezirksingeniör Ludwig Bassler in Buchloe zur Generaldirektion berufen und der Betriebsingeniör August Rexroth in Marktredwitz zum Bezirksingeniör dortselbst befördert.

Oesterreich-Ungarn.

— **Vorlage, amtliche Behandlung und Veröffentlichung der Fahrordnungen der österreichischen Bahnen.** Im Hinblick auf die Entwickelung des Eisenbahnverkehres seit Ausgabe der Verordnung des Handelsministers vom 1. April 1884 über Vorlage, amtliche Behandlung und Kundmachung der Fahrordnungen für Eisenbahnen mit normalem Betriebe und für Lokalbahnen, sowie mit Rücksicht auf die seither geänderte Organisation der staatlichen Eisenbahnverwaltung hat das Eisenbahnministerium diese Verordnung ausser Kraft gesetzt und mit Gültigkeit vom 1. Januar d. J. eine neue Verordnung betreffs Verfassung, Vorlage und Kundmachung der Fahrordnungen für Eisenbahnen mit normalem Betriebe und für Bahnen niederer Ordnung (ausschliesslich der Kleinbahnen im Sinne der Artikel XVI bis XXI des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, dann der auf Grund der Allerhöchsten Entschliessungen vom 25. Februar 1859 und vom 8. März 1867 konzessionirten Pferdebahnen, sowie der auf Grund der Allerhöchsten Entschliessung vom 6. Juli 1872 konzessionirten Bergbahnen) erlassen. Die neue Verordnung regelt den Gegenstand in weit umfassenderer Weise als die bisherige. Neu sind unter anderem die ausführlichen Bestimmungen über die den endgültigen Fahrordnungsentwürfen beizugebenden besonderen Fahrordnungen der einzelnen Züge, über die Vorlage der endgültigen Fahrordnungsentwürfe, insbesondere bei neu zu eröffnenden Bahnlinien, die Ausstattung der Fahrordnungskundmachungen, die auf ihnen anzubringenden Zeichen usw. Die meisten Bestimmungen der neuen Verordnung gelten gemeinsam für Staats- und Privatbahnen; ausserdem sind einzelne Sonderbestimmungen für Staatsbahnen einerseits und für Privatbahnen andererseits getroffen.

— **Petroleumtarife.** Wie bereits kurz mitgetheilt wurde (vergl. Nr. 22 S. 335 d. Ztg.), tritt mit 1. Mai d. J. eine Erhöhung der Petroleumtarife auf den österreichischen Staatsbahnen ein. Diese Tariferhöhung ist durch die Veränderung veranlasst, welche sich in den für die Absatzverhältnisse der österreichischen Petroleumindustrie maassgebenden Grundlagen infolge Erhöhung des Rohpetroleumzolles ab 1. Januar d. J., sowie der Einführung des Ueberweisungsverfahrens hinsichtlich der Petroleumsteuer, dann des Abschlusses eines Kontingentirungsübereinkommens zwischen den österreichischen und ungarischen Petroleumraffinerien ergeben hat. Mit Rücksicht auf diese wesentliche Aenderung in den bestehenden Verhältnissen musste sich der Staatseisenbahnverwaltung die Erwägung aufdrängen, ob die Aufrechterhaltung der bisherigen, ausserordentlich niedrigen Tarifirung für Petroleum auf den öster-

reichischen Staatsbahnen nach Ausnahmetarif II noch weiter erforderlich sei und ob es nicht vielmehr angängig erscheine, zur Hebung der Transporteinnahmen der österreichischen Staatsbahnen Tariferhöhungen für die Petroleumtransporte eintreten zu lassen. Nach langwierigen Verhandlungen mit den in dieser Frage mitbetheiligten Ministerien wurde beschlossen, die gegenwärtig ausserordentlich niedrige Tarifirung des in Rede stehenden Artikels auf den österreichischen Staatsbahnen der normalen tarifarischen Behandlung anzunähern. Die bezügliche Tarifänderung besteht darin, dass an Stelle der bis dahin gültigen Frachtsätze des Ausnahmetarifes II jene der Klasse C, und zwar unter Durchrechnung für getrennte Strecken der Staatsbahnen zur Einführung gelangen. Um jedoch der Entfaltung der Ausfuhr von raffinirtem Petroleum und Nebenerzeugnissen nach dem Auslande auch in Hinkunft die thunlichste Förderung zuzuwenden, werden für diesen Verkehr die bisherigen Frachtsätze auch fernerhin in Wirksamkeit belassen. Ebenso wird für die zur Erzeugung der Ausfuhrmengen nöthigen Rohölbezüge die bisherige Tarifirung nach Ausnahmetarif II beibehalten, und werden auch im Inlandsverkehre Frachtermässigungen gegenüber den Frachtsätzen der Klasse C überall dort zugestanden werden, wo dies zur Unterstützung der österreichischen Rohölerzeugung und Raffinirungsindustrie gegen fremden Wettbewerb nothwendig erscheine. In einer Konferenz mit den Petroleuminteressenten, bei welcher die Mehrheit der an dem Kontingentirungsübereinkommen betheiligten österreichischen Firmen vertreten war, wurden die vorstehend besprochenen Maassnahmen zur Kenntniss genommen, ungeachtet der eintretenden Tariferhöhung keine Aenderung in den gegenwärtig für die Preisbildung gegenüber dem Preise für russisches raffinirtes Petroleum maassgebenden Grundsätzen eintreten zu lassen.

Was die Tarifirung von Benzin anbelangt, so wird für Versand von steuerfreiem Benzin zum Motorenbetrieb ähnlich wie auf den ungarischen Staatsbahnen auch auf den österreichischen eine Tarifbegünstigung gewährt.

— **Versammlung von Aktionären der Südbahn.** Dieser Tage fand in Hamburg eine vom dortigen Schutzkomitee einberufene Versammlung von Aktionären statt. Hierbei wurde berichtet, dass das Komitee seit seiner Bildung eifrigst im Interesse der Sache gearbeitet und zunächst als seine Aufgabe betrachtet habe, die Ursachen der ungünstigen Finanzlage der Südbahn zu prüfen, Mittel zur Abhilfe und finanziellen Hebung vorzuschlagen und dahin zu streben, dass die als nothwendig erkannten Forderungen durchgesetzt werden. Die Revisionsbedürftigkeit und Revisionsmöglichkeit des Unternehmens seien allgemein anerkannt.

Die Ursachen der Missstände seien folgende: Das Aktienkapital betrage 15 %, während das fremde Geld, das in dem Unternehmen stecke, 85 % ausmache; weitere Ursachen seien die Machtlosigkeit der Aktionäre, der Einfluss der Obligationsbesitzer, die unerträglichen Lasten der Obligationenschuld und die starke Inanspruchnahme der Bahn durch Steuern und andere Leistungen für öffentliche Zwecke. Von den Einnahmen, welche mit der italienischen Annuität 64,75 Millionen betragen, bekommen etwa zwei Drittheile die Obligationsinhaber und der Staat. Für das Vorjahr haben die Aktionäre kaum ½ % der Einnahmen erhalten. Die Wünsche der Aktionäre gehen zunächst auf Aenderung der Satzungen und auf bessere Vertretung der deutschen Interessen im Aufsichtsrathe, dann auf Einigung mit den Obligationsinhabern und Verringerung der Steuerlasten. Um diese Ziele zu erreichen, seien die verschiedensten Mittel angewendet worden. Man habe sich zunächst ausser mit den Aktionären ausserhalb Hamburgs auch mit den bekannten Schutzkomitees, dem „Council of foreign bondholders“ in London und der „Association pour la défense des fonds publics“ in Verbindung gesetzt. Sodann habe man Gutachten eingeholt, ferner die gerichtlichen Schritte zur Feststellung der Rechte der 5 % Obligationen unterstützt, Finanzpläne ausgearbeitet und mit bedeutenden Banken Rücksprache behufs Unterstützung von ihrer Seite genommen. Das Komitee habe sich bemüht, nicht nur die Interessen der Aktionäre auf Verbesserung der Dividende wahrzunehmen, sondern Forderungen zu stellen, welche die Gesundung der Gesellschaft bezwecken und allen Faktoren: den Aktionären, den Obligationsinhabern und dem Staate zu gute kommen. Mit der Verwaltung, namentlich mit dem Leiter, Generaldirektor Dr. Eger, sei man durchaus zufrieden.

Nachdem der Redner noch über die Aenderung der Satzungen und das Abkommen von 1891, betreffend die Prioritäten gesprochen hatte, wurde folgender Beschluss einstimmig gefasst:

„Die für den 19. März in Hamburg einberufene Versammlung von Aktionären der österreichischen Südbahn erklärt sich mit den bisherigen Schritten des Komitees einverstanden und gibt demselben weitestgehende Vollmacht, die von ihm zur Gesundung des Unternehmens als nothwendig erachteten Forderungen zur gegebenen Zeit durchzusetzen, in erster Linie aber in Erwägung, dass die von der Regierung angeordnete umfassende Ausgestaltung der Bahn nur im Wege einer finanziellen Reorganisation durchführbar ist, sein Augenmerk darauf zu richten, dass eine Verminderung der Lasten der Gesellschaft durch entsprechende Abänderung des mit dem Kurator der Besitzer der „3 %“ Südbahnprioritäten geschlossenen Uebereinkommens vom 25. Juni 1891 herbeigeführt werde. Ausserdem bezeichnet es die Versammlung als unbedingt geboten, darauf hinzuwirken, dass die erledigte Verwaltungsrathsstelle durch eine Persönlichkeit besetzt werde, welche die Interessen der deutschen Aktionäre vertritt.“

— **Der Schnellabladewagen,** Patent der allgemeinen österreichischen Transportgesellschaft, System Wm. Nossian, welcher vom Eisenbahnministerium bereits am 23. Februar einer Erprobung unterzogen wurde, wird in der österreichischen Eisenbahnabtheilung auf der Weltausstellung in Paris zur Ausstellung gelangen. Am 17. d. Mts. hatten sich auf Einladung der allgemeinen österreichischen Transportgesellschaft Vertreter einer Reihe österreichisch-ungarischer Eisenbahnverwaltungen am Westbahnhofe in Wien zu einer neuerlichen Probe eingefunden. Diese ergab erneut, dass bei Verwendung von nur zwei Mann ein mit 100 dz in loser Schüttung beladener Wagen binnen 6 Minuten entladen und binnen weiteren 6 Minuten zur Abfahrt wieder bereit war. Ferner wurde festgestellt, dass die Vorrichtung an jedem alten Wagen mit Leichtigkeit, ohne besonderen Aufwand von Zeit und Kosten, die im Verhältniss zu der durch die rasche Entleerbarkeit der Wagen gewährleisteten Ersparniss nicht in die Waagschale fallen, angebracht werden kann. Die Inbetriebsetzung solcher Wagen in den Kohlenrevieren steht dem Vernehmen nach bevor.

— **Osteuropäische Tarifrundschau.** Dieses von dem Beamten der österreichischen Staatsbahnen Albert Maas in Wien herausgegebene Blatt hat mit Schluss des Vorjahres zu erscheinen aufgehört. Es wurde bekanntlich vor sieben Jahren in der Absicht gegründet, dem geschäftlichen Verkehre mit dem Osten einen verlässlichen Rathgeber rücksichtlich der bestehenden, oft sehr verwickelten und häufigen Aenderungen unterworfenen Tarif- und Verfrachtungsverhältnisse Russlands zu bieten; das Blatt erfreute sich in den Kreisen der Interessenten lebhafter Anerkennung. Infolge zahlreicher von den bisherigen Abnehmern der „Osteuropäischen Tarifrundschau“ geäusserten Wünsche haben sich der Oberinspektor Widimsky und der Inspektor Pohl der österreichischen Staatsbahnen entschlossen, die weitere Herausgabe der Zeitschrift — und zwar vom 1. April d. J. an — zu übernehmen.

— Die **Verkehrseinnahmen der ungarischen Bahnen** stellten sich im Monat Januar d. J. im Vergleiche zu dem gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

Hauptbahnen	im Januar 1900 fl.	gegen 1899 fl.
Ungarische Staatsbahnen	15 150 000	+ 1 029 066
Südbahngesellschaft (ungar. Linien)	1 098 873	+ 43 776
Raab-Oedenburg-Ebenfurter E.	163 580	+ 10 757
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linie)	852 531	+ 1 339
Mohács-Fünfkirchener E.	97 674	— 18 704
Fünfkirchen-Bárcser E.	85 400	+ 5 613
Hauptbahnen zusammen	17 484 058	+ 1 071 847
Lokalbahnen „	2 330 983	+ 167 604
insgesammt	19 779 041	+ 1 239 451

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug im Monat Januar d. J 9 170,9 (1899: 9 170,9) km und diejenige der Lokalbahnen 8 055,7 (1899: 7 442) km, zusammen 17 226,6 (1899: 16 612,9) km, stellte sich mithin gegen das Vorjahr um 613,7 km höher.

— **Personalnachrichten.** Dem Sektionschef im Eisenbahnministerium Ludwig Wrba, Vorstand der Sektion für die Eisenbahngesetzgebung und das Konzessionswesen, sowie für den finanziellen und statistischen Dienst, wurde die Würde eines Geheimen Raths verliehen.

Vereinsausland.

— Lokomotivenlieferung für Belgien. Nach den von der belgischen Staatsbahnverwaltung abgeschlossenen Verträgen erhalten die belgischen Staatsbahnen noch in diesem Jahre aus Belgien, Deutschland, Oesterreich und Amerika 158 Lokomotiven geliefert. Am 19. d. Mts. hat die Staatsbahnverwaltung weitere 42 starke Lokomotiven nach dem englischen Systeme Mackintosh, die mit Briketts geheizt werden, bei den Stahlwerken in Brügge, bei den Genter Konstruktionswerkstätten Carels und bei den Metallwerken Couillet bestellt. („Voss. Z.“)

— Eisenbahnunfall auf Bahnhof Lyon. Bei der Ausfahrt aus dem Perrachebahnhofe in Lyon ereignete sich kürzlich ein Zusammenstoss zwischen einem Personenzuge und einer Rangirmaschine. Diese wurde vollkommen zusammengefahren. Die Lokomotive des Zuges sprang aus den Schienen, und zwischen dem ersten Gepäckwagen und den Personenwagen rissen die Ketten, so dass die Personenwagen, den ersteren von dem Gleise wegschiebend, ihren Weg noch eine Strecke fortsetzten. Zum Glück waren nur 14 Reisende in dem Zuge. Alle wurden mehr oder weniger verletzt, drei schwer. Die Untersuchung hat ergeben, dass der Lokomotivführer der Rangirmaschine verantwortlich für das Unglück ist. Er sollte den Zug vorbeilassen, als er ihn aber nicht gleich kommen sah, befuhr er dessen Gleise. (Voss. Ztg.)

— Chinesische Ostbahn. Ueber den Fortgang des Bahnbaues erfährt die „Köln. Ztg.“ folgendes: Die Eisenbahnlinie von Port Arthur über Talienwan und Niutschwang nach Mukden ist mit grösstem Eifer ausgebaut worden; sie ist im Bau bereits vollendet, wenn auch der Betrieb vorläufig noch nicht geregelt ist. Die Fahrt nach Mukden wird etwa drei Tage in Anspruch nehmen; in der Nacht werden die Züge in Talienwan und Niutschwang liegen bleiben. Die russischen Bestrebungen, auch die in englischen Händen befindliche Eisenbahnlinie von Mukden nach Schanhaikwang zu erwerben, sind bisher gescheitert.

— Ostafrikanische Kolonialbahnen im Deutschen Reichstag. Am 20. d. Mts. stand die Forderung der Reichsregierung von 72 000 ℳ für die Fortführung der Usambarabahn Tanga-Muhesa über Korogwe hinaus nach Mombo und von 120 000 ℳ zu Vorarbeiten für die ostafrikanische Centralbahn und die Telegraphenlinie Dar-es-Salaam - Kilossa zur Berathung. Der erstere Betrag wurde bewilligt, der Betrag für die Vorarbeiten der Centralbahn aber zum lebhaften Bedauern aller Kolonialfreunde abgelehnt. Wir haben über die Verhandlungen in der Budgetkommission schon ausführlich berichtet. Der Referent Abg. Prinz v. Arenberg wiederholte zunächst das dort Vorgebrachte. Der Centrumsabgeordnete Dasbach und der deutschfreisinnige Abg. Richter erwiesen sich auch im Reichstag als die lebhaftesten Gegner der Kolonialbahnen. Der Direktor der Kolonialabtheilung Dr. v. Buchka trat nochmals warm für die Bewilligung ein, er bedauerte namentlich die dauernd ablehnende Haltung des Centrums. „Wenn man in jedem Konkurrenzkampf die Waffen streckt, so kann man nichts erreichen. Wenn der Abg. Richter und die Sozialdemokraten sich gegen Eisenbahnen in den Kolonien aussprechen, so ist das allerdings konsequent, aber ich denke, das Centrum stellt sich auf den Boden der gegebenen Thatsache, dass wir nun einmal Kolonien haben und sie entwickeln müssen. Die Herren verfahren nach dem Satz: Wasch mir den Pelz, aber mach' ihn nicht nass. Die Kolonien müssen stagniren, wenn nichts für sie geschieht, und andere Nationen können uns den Wind aus den Segeln nehmen. Es handelt sich hier doch nur um die Vorarbeiten, und der Reichstag verpflichtet sich für keine weiteren Forderungen für den späteren Ausbau der Bahn. Jetzt bleibt uns nichts übrig, als im nächsten Jahre die gleiche Forderung zu stellen. Die 120 000 ℳ können doch nicht mit Rücksicht auf die Finanzlage abgelehnt werden. Wenn die Sachlage auch nicht die gleiche ist wie vor 20 Jahren bei Samoa, so wäre die Ablehnung doch nicht unbedenklich. Wir wollen uns nicht dem Vorwurfe aussetzen: die Deutschen wissen wohl Kolonien zu bauen, aber sie wissen nichts daraus zu machen.“ Aber diese goldenen Worte hielten den Fall der Forderung nicht auf. Weder der Hinweis des nationalliberalen Abg. Hasse darauf, dass sich doch der Güterverkehr in Ostafrika nicht dauernd nur auf den Köpfen der Neger allein vollziehen könne, noch die Ausführung des Abg. v. Arnim (Reichspartei), dass man die grossen Ziele der Kolonien im Auge behalten müsse, dass sich zwar eine Rentabilitätsberechnung nach dem Schema für die Bahn nicht aufstellen lasse, dass aber die Grundlagen für ein gedeihliches Unternehmen unleugbar vorhanden seien, konnten die Umstimmung der Mehrheit erzielen.

Aber aufgeschoben ist nicht aufgehoben! Wir hoffen, dass nicht nur die Forderung für die Vorarbeiten wiederkehren, sondern auch eine erste Baurate für den Bau bis Mrogoro gefordert werden und im nächsten Jahr eine günstigere Stimmung des Reichstages finden wird. Hat doch der Centrumsabgeordnete Gröber erklärt, dass die Mehrzahl seiner politischen Freunde sich für die Zukunft die volle Freiheit vorbehalte. Man wolle abwarten, wie die weitere Entwickelung in den Kolonien überhaupt sich gestalte.

Wir unsererseits zweifeln nicht, dass die Nothwendigkeit des Bahnbaues in Ostafrika von Jahr zu Jahr dringender hervortreten wird und dass sich davon alle Vaterlandsfreunde, von einigen Unversöhnlichen abgesehen, mehr und mehr überzeugen werden.

— Einfluss der englischen Ugandabahn auf Deutsch-Ostafrika. Den Mitgliedern der Budgetkommission des deutschen Reichstags ist bei der zweiten Berathung über die ostafrikanischen Bahnen von der Reichsregierung eine Denkschrift vorgelegt worden, welche eine Menge bisher wenig oder gar nicht zur Sprache gekommener Gesichtspunkte enthält. Sie verweist mit Rücksicht auf die Centralbahn darauf, dass die Bestrebungen der Wettbewerber Deutschland über kurz oder lang dazu zwingen, durch die Centralbahn den Handelsverkehr der Kolonie sich zu erhalten. Der gegenwärtige Hauptkonkurrent Deutschlands ist die englische Ugandabahn. Die gegenwärtige Endstation der Ugandabahn ist der Ort Nyrobi, 521 km von der Küste entfernt. Bis hierher werden Personen und Frachten befördert, und Nyrobi bildet bereits jetzt den Mittelpunkt; sämmtliche Büros sind von Mombassa dorthin verlegt. Der Ort hat jetzt bereits einen ungeahnten Aufschwung genommen; er zählt 3 000 bis 4 000 Einwohner, etwa 40 Europäer und eine nicht unbedeutende Anzahl von Indern und Goanesen, welche bereits ein recht flottes Geschäft machen. Der Verkehr auf der Bahn hat einen ganz bedeutenden Umfang angenommen. Die Einnahmen sollen sich wöchentlich auf 21 000 ℳ und mehr belaufen. Insbesondere ist der Gütertransport sehr ausgedehnt, da an allen etwas grösseren Stationen Inder Geschäfte eröffnet haben und einen erheblichen Umsatz erzielen. Die Gebiete hinter Mombassa sind früher allgemein ungleich weniger gut beurtheilt worden, als das deutsche Hinterland, welches für die deutsche Centralbahn in Frage kommen würde. Zahlenmässig lässt sich der Aufschwung Mombassas bezw. Britisch - Ostafrikas ebenfalls feststellen. Das „Deutsche Handelsarchiv“ weist nach, dass die Einfuhr von Britisch-Ostafrika von 876 587 ℳ im Jahre 1897 auf 1 214 692 ℳ im Jahre 1898 gestiegen ist, die Ausfuhr aber in derselben Zeit von 2 139 164 ℳ auf 4 132 659 ℳ. Die letztere Steigerung ist zweifellos allein dem Bahnbau zu verdanken. Die Einwirkung der Ugandabahn auf das benachbarte deutsche Schutzgebiet ist bereits jetzt in ganz erheblichem Maasse bemerkbar; zunächst mit Rücksicht auf die Transporte nach und von dem Kilimandscharogebiet stellen sie sich über Mombassa und mit der Bahn über Taveta weitaus billiger, als im Karawanenverkehr von der deutschen Küste nach dem Kilimandscharogebiet und umgekehrt. Sobald die Ugandabahn den Viktoriasee erreicht haben wird, wird ein ausgedehnter Dampferverkehr auf dem Viktoriasee die unmittelbare Folge sein. Dieser Verkehr wird sich aber nicht nur auf das britische Uganda erstrecken, sondern auf alle Theile des Sees, ganz besonders aber auch auf den Süden, d. h. das deutsche Gebiet. Dadurch werden auch die Erzeugnisse aus dem nordwestlichen Theile Deutsch - Ostafrikas, d. h. aus dem gesammten Gebiete zwischen Tanganyika- und Viktoriasee in den Bereich der englischen Ugandabahn hineingezogen werden; der Verkehr aus diesen Theilen unseres Gebietes wird also völlig auf englisches Gebiet abgelenkt.

— Kleinasiatische Eisenbahnen. In Uebereinstimmung mit der von uns in der vorigen Nummer gebrachten Nachricht über den Abschluss der russisch-türkischen Verhandlungen über obige Frage erfahren die „Berl. Neuesten Nachr.“ über deren Inhalt noch, dass die Türkei innerhalb des russischen Interessenkreises auch selbst Eisenbahnen bauen darf. Sollte sie jedoch hierzu fremden Geldes bedürfen, so verpflichtet sie sich für diesen Fall, sich an ein russisches Kapitalistenkonsortium zu wenden. Mit der deutschen Bagdadbahn haben die russischen Forderungen nicht das geringste zu schaffen. Die von Russland vorbehaltene Zone liegt gänzlich ausserhalb des Interessenkreises der anatolischen Bahngesellschaft. Auf deutscher Seite hat man niemals Anlass zu der Annahme gehabt, dass Russland das Zustandekommen des deutschen Bagdadbahnprojekts, dessen Förderung durch die deutsche Diplomatie für niemand ein Geheimniss war, in irgend einer Richtung zu durchkreuzen versucht hätte. Die maassgebenden Kreise in Russland sind über den weiteren Stand der Dinge zu gut unterrichtet, um an dem rein wirthschaftlichen Charakter des deutschen Unternehmens zu zweifeln. Zu der diplomatischen Sicherstellung der oben bezeichneten Interessensphäre mögen hauptsächlich zwei politische Erwägungen den Anstoss gegeben

haben. Erstlich hat Russland ein direktes Interesse daran, zu verhindern, dass die Türkei durch irgend welche Kombinationen in den Stand gesetzt werde, rasch ein Bahnnetz nach Russisch-Armenien herzustellen und sich dadurch die strategischen Vortheile des schnelleren Aufmarsches in jenen Grenzgebieten zu sichern. Zum anderen musste Russland daran gelegen sein, eine Festsetzung irgend einer dritten Macht in den östlich von Eregli liegenden Häfen am schwarzen Meere auszuschliessen, von denen aus der Einbruch in die persische Einflusssphäre Russlands gelingen könnte. Vom deutschen Standpunkte ist hiergegen nichts einzuwenden, da es kein deutsches Interesse ist, der Ausbreitung des russischen Einflusses in Persien entgegen zu wirken.

— **Eine elektrische Eisenbahn** ist von **Kairo** nach den **Pyramiden** von Gizeh durch die belgisch-deutsche Gesellschaft der elektrischen Trambahnen in Kairo erbaut worden. Die neue Linie zweigt sich von dem Hauptnetz in der Nähe der Kasr-el-Nil-Brücke ab, begleitet den Nil auf etwa 3,5 km und endet dann 12 km vom Anfangspunkt entfernt am Fusse der Pyramiden von Gizeh. Die Linie hat Oberleitung und ist nach dem „Trolleysystem“ gebaut. Zwei Wagen zu je 28 Plätzen werden von einem Westinghouse-Motorwagen, und zwar mit einer Geschwindigkeit von 48 km die Stunde, gezogen, so dass die Fahrt von Kairo zu den Pyramiden nur 14 Minuten dauert. Maschinisten und Schaffner sind Araber.

(„Mon. delle strade ferr.“)

Bücherschau.

— Die Verlagshandlung des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien theilt uns mit, dass in ihrer Sammlung von „Meyer's Reisebüchern“ anlässlich der Eröffnung der Pariser Weltausstellung eine neue, die 4. Auflage von **Meyer's Paris und Nordfrankreich** rechtzeitig gegen Ende März erscheinen wird. Diejenigen unserer Leser, welche die Weltausstellung in Paris zu besuchen beabsichtigen, dürften gut thun, sich mit dem altbewährten Führer — für Nordfrankreich bekanntlich dem einzigen in deutscher Sprache — so frühzeitig wie möglich bekannt zu machen. Die Sorgfalt in der Bearbeitung der Meyerschen Reisebücher rechtfertigt zwar stets jede Empfehlung im voraus, wir behalten uns aber vor, später nochmals auf dieses Reisebuch zurückzukommen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Lieferfristen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Das beim Tunnel zu Pozsony bestandene Verkehrshinderniss ist behoben und der gesammte Personen- und Güterverkehr über Pozsony - Marchegg vom 8. März d. J. ab ohne Beschränkung wieder aufgenommen worden. Die in Nr. 9 der Vereinszeitung — Bekanntmachung vom 25. Januar d. J. unter Inser.-Nr. 277 — veröffentlichte dreitägige Zuschlagsfrist ist vom obigen Tage ab wieder ausser Kraft gesetzt. Die vereinbarten Hilfsrouten werden vom genannten Zeitpunkte ab nicht mehr in Anspruch genommen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Creisau.

Am 1. April 1900 wird die an der Strecke Königszelt-Camenz liegende Haltestelle Creisau für den gesammten Thierverkehr eröffnet, mit der Beschränkung, dass die Beförderung der Thiere von und nach Creisau nur mit Güterzügen erfolgt.

Breslau, den 21. März 1900. (712)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Station Scheune für den Güterverkehr.

Am 1. April d. J. wird die an der Abzweigung der Bahnstrecken Stettin-Pasewalk und Stettin-Angermünde gelegene Haltestelle Scheune, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Zur Abfertigung gelangen nur Güter von und nach Stationen der Kleinbahn Casekow-Penkun-Oder, sowie für die Zuckerfabrik Scheune.

Mit demselben Tage wird die Haltestelle Scheune in die Tarife für die Gruppen- und Gruppenwechselverkehre der preussischen Staatseisenbahnen, für den Wechselverkehr mit der oldenburgischen Staatsbahn, für den hanseatisch-ostdeutschen, Berlin-Stettin-sächsischen und den ostdeutschen Privatbahnverkehr, sowie in die Ausnahmetarife für Steinkohlen von Stationen der Bezirke Kattowitz und Breslau aufgenommen.

Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, im März 1900. (714)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Mit Gültigkeit vom 17. Februar/1. März 1900 wurde der Name der Station Kessarevo der Strecke Sofia-Kaspitschan bezw. der bulgarischen Centralbahnlinie in „Djulünitza“ umgeändert.

Sofia, den 17. März 1900. (713)

3. Güterverkehr.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Die gemäss unserer Bekanntmachung vom 31. Oktober 1895 für Sendungen eiserner Maschinen und Maschinentheile des deutschen Spezialtarifes I, welche schweizerischer Herkunft und nach Russland oder Finnland bestimmt sind, auf die tarifmässigen Frachtsätze zwischen den badisch - schweizerischen Grenzstationen einerseits und Eydtkuhnen tr., sowie Alexandrowo tr. andererseits gegen Vorlage von Duplikatfrachtbriefen zugestandene Rückvergütung von 9 ₰ für 100 kg wird fernerhin im Kartirungswege gewährt.

Karlsruhe, den 15. März 1900. (716)
Generaldirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Theil II, Heft 3 vom 1. November 1897.

Am 1. April 1900 treten im oben genannten Tarif für Eilgut und Stückgut folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

Nach und von	Berlin Anh., Dresd., Görl. u. Schles. Bhf.		
	Eilgut	Stückgutkl. I	Stückgutkl. II
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig		
Sagrado S. B.	1695	852	844

Breslau, den 20. März 1900. (715)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Saarbrücken - pfälzischer Güterverkehr.

Am 1. April d. J. tritt zum Gütertarif vom 1. März 1898 der Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften, Aenderungen der Abfertigungsbefugnisse der Stationen Beurig-Saarburg, Dudweiler, Ottweiler R. N. E. und Trier l. Mosel, des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken, sowie der Stationen Heiligenstein i. d. Pfalz und Kapellen-Niederhorbach der pfälzischen Eisenbahnen, Entfernungen für die neu aufgenommene Station Mörlheim der pfälzischen Eisenbahnen, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, insbesondere Neuaufnahme des Kalitarifs und des Ausnahmetarifs für Schiffsbaueisen nach binnenländischen Stationen. (717)

St. Johann-Saarbrücken, 19. März 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 15. März 1900 werden für die Beförderung von Spiritus von Schönbrunn (K. F. N. B.) nach Basel Bad. B. ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Dieselben betragen:
a) für Ladungen zu 5 t = 620 Cts.
b) „ „ „ 10 „ = 375 „
für 100 kg.

Karlsruhe, den 19. März 1900. (718)
Gr. Generaldirektion.

Magdeburg-Halle-bayerischer Verbandsgüterverkehr.

Vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Stendal-Eichstedt i. Altm., frühestens indess vom 1. Mai d. J. ab kommen im Verkehre zwischen den Stationen Düsedau, Eichstedt i. Altm., Goest-Gottberg, Goldbeck, Osterburg und Seehausen i. Altm. einerseits und sämmtlichen bayerischen Verbandsstationen andererseits anderweite, um 3 bis 4 km erhöhte Tarifentfernungen zur Einführung.

Ueber die Höhe der neuen Entfernungen ist das Nähere bei der unterzeichneten Verwaltung, sowie bei der Generaldirektion der königl. bayerischen Staatseisenbahnen in München zu erfahren.

Magdeburg, den 16. März 1900. (719)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung
und namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr (Gruppen I, II/V).

Vom 1. April 1900 ab wird die Station Sandersleben i. Anhalt als Empfangsstation in den Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen des ostdeutsch-mitteldeutschen Gütertarifs aufgenommen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 17. März 1900. (720)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband. 2. Heft. Elsass-lothringisch-luxemburgisch-württembergischer Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1900 wird die vorerst nur dem Wagenladungsverkehr dienende Ladestelle Deutsch-Oth (Villerupt) und die Station Meisenthal der Reichseisenbahnen in den obenbezeichneten Güterverkehr einbezogen; erstere wird ausserdem in den Ausnahmetarif Nr. 4 (für Düngemittel), letztere in den Ausnahmetarif Nr. 1 (für Holz) aufgenommen. Der Ausnahmetarif Nr. 14 Abtheilung 1 a und b (für Steinkohlen etc.) gilt vom gleichen Tage an auch für den Verkehr ab Lauterburg Hafen.

Stuttgart, den 17. März 1900. (721)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

In den besonderen Ausnahmetarif für phosphorhaltige Konverterschlacken (Thomasschlacken) etc. im Verkehr von den Stationen Deutsch-Oth etc. wird mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab die Station Deutsch-Oth (Villerupt) der Reichseisenbahnen als weitere Versandstation einbezogen.

Der Frachtberechnung werden die für die Station Deutsch-Oth bestehenden Frachtsätze zu Grunde gelegt.

Erfurt, den 20. März 1900. (722)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Preussisch-bayerischer Verkehr.
Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. April 1897.

Am 1. April d. J. wird die Station Schafstädt des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a/S. für die Abfertigung von Grossvieh (ausschliesslich Pferde) und Kleinvieh in Wagenladungen in den direkten Verkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Erfurt, den 17. März 1900. (723)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1900 an werden für die Beförderung von „Dynamoblechen“ in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht für jeden verwendeten Wagen nachstehende Frachtsätze eingeführt:

Von Schwientochlowitz nach	Centimes für 100 kg
Bern	349
Genf	457
Mönchenstein	264
Montreux	439
Nyan	440

Ueber die Anwendung dieser Frachtsätze ertheilen die Versandstation und die Empfangsstationen Auskunft.

Karlsruhe, den 19. März 1900. (724)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Auf den 25. März d. J. gelangt zum Tarif für den Güterverkehr zwischen den Rhein- und Mainhafenstationen Frankfurt a. M., Frankfurt a. M.-Sachsenhausen, Gustavsburg, Kastel, Ludwigshafen a. Rh., Mainz, sowie Mannheim einerseits und den württ. Stationen andererseits (4. Heft des württ.-südwestdeutschen Eisenbahnverbandes) der Nachtrag I zur Ausgabe. Dieser Nachtrag, welcher zum Preise von 25 ₰ das Stück käuflich bezogen werden kann, enthält Frachtsätze für die neue Station Mannheim Industriehafen und Ausnahmefrachtsätze für Steinsalz ab Kochendorf.

Stuttgart, den 21. März 1900. (725)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Theil IV, Heft 1 vom 1. Januar 1894.

Mit Gültigkeit vom 15. März lfd. Jhrs. sind für die Beförderung von Holz ab Bischofshofen nach Wiesmühl direkte Frachtsätze zur Einführung gelangt.

München, den 17. März 1900. (726)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-sächsischer Verbands-Güterverkehr.

Am 1. April d. J. scheidet die Station Mölln i. L. der Lübeck-Büchener Eisenbahn aus dem Verbandsverkehre aus und es tritt dafür die Station Mölln i. L. des Eisenbahndirektionsbezirks Altona ein. Die der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden, bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahrenden Entfernungen für diese neue Station sind kürzer, als die bisher angewendeten Entfernungen für die ausscheidende Station.

Dresden, den 20. März 1900. (727)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württ.-schweizer. Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. April d. J. tritt zum württ.-schweizerischen Getreide- etc. Ausnahmetarif (Verkehr mit der schweiz. Centralbahn etc.) vom 1. Dezember 1899 der Nachtrag I, enthaltend Frachtsätze nach Stationen der Burgdorf-Thunbahn in Kraft.

Stuttgart, den 16. März 1900. (728)
K. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Beförderung von Langeisen und Langholz.

Für den Bereich der preussischen Staatsbahnen können in der Zeit bis zum 15. September d. J. zur Beförderung von Gegenständen von mehr als 10,5 m Länge in Ermangelung von Plattform- oder Langholzwagen andere für den Zweck geeignete lange offene Wagen mit einem, nöthigenfalls auch zwei Schutzwagen ohne Erhebung der tarifmässigen Schutzwagengebühr verwendet werden.

Essen, den 17. März 1900. (729)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen königlichen Eisenbahndirektionen.

Rheinisch-westfälisch-österr.-ungarischer Eisenbahnverband.
Tarif Theil II, Heft 2 und 3 vom 1. Februar 1898.
Aufhebung von Frachtsätzen.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 13/b im Tarifhefte 2 und im Tarifhefte 3 (für Graphiterde, krystallinische, roh, auch pulverisirt) werden mit 5. Mai 1900 aufgehoben. — Die Einführung der betreffenden Ersatzfrachtsätze wird besonders verlautbart werden.

Wien, am 16. März 1900. (730)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-französischer Güterverkehr.
Einführung reglementarischer Bestimmungen.

Mit Gültigkeit ab 1. Mai 1900 findet der

Tarif-Theil I, Abtheilung A des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes vom 1. Januar 1893, enthaltend „Reglementarische Bestimmungen" auch für den Güterverkehr zwischen Stationen der rumänischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der französischen Ostbahnen andererseits Anwendung.

Wien, am 20. März 1900. (731)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Rumänien - Lindau und Vorarlberg. Rumänisch - süddeutscher Eisenbahnverband.

(Aufhebung von Frachtsätzen für Petroleum, Benzin etc.)

Die in diesen Blättern Nr. 76, vom 4. Oktober 1899, auf Seite 1253, unter Z. (2661), in Nr. 2, vom 6. Januar 1900, auf Seite 31, unter Z. (61), bezw. auf Seite 32, unter Z. (64) und in Nr. 3, vom 10. Januar 1900, auf Seite 48, unter Z. (92) verlautbarten Frachtsätze für Petroleum, Benzin etc. werden mit 30. April 1900 ausser Kraft gesetzt. — Neue Frachtsätze sind in den vom 1. April 1900 gültigen neuen direkten Tarifen für die obenbezeichneten Verbände enthalten.

Wien, am 15. März 1900. (732)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich.

(Ausnahmefrachtsätze für Baumwolle, rohe etc.)

Mit Gültigkeit vom 1. April 1900 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1900, gelangen für Baumwolle, rohe, Baumwollabfälle, auch Abfälle von Baumwollgarn und von Twisten, bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen zwischen den im deutsch-österr.-ungar. Seehafenverbande aufgenommenen Hafenstationen einerseits und den österr. Stationen Priwlak-Ponikla, Rochlitz und Teinitz a. d. Sazawa andererseits direkte Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung und können dieselben bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 20. März 1900. (733)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn Stargard-Cüstriner-Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. April d. J. ab erfolgt für den Verkehr zwischen der Station Stettin einerseits und der diesseitigen Station Bernstein andererseits direkte Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung über Stargard i/P.-Glasow.

Vom gleichen Zeitpunkte ab werden auch von Stettin nach Berlinchen und Bernstein über Arnswalde einfache Fahrkarten, gültig für alle Züge, ausgegeben.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Soldin, den 19. März 1900. (734)

Direktion der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

5. Verdingungen.

Verdingung von Werksteinen zu einem Personentunnel, sowie von drei eisernen Ueberdachungen für die Treppenaufgänge.

Für den Bau eines Personentunnels auf Bahnhof Wengerohr soll die Lieferung der hierzu erforderlichen Werksteine aus Basaltlava, ferner die Lieferung und Aufstellung von drei eisernen Ueberdachungen der Treppenaufgänge unter Zugrundelegung der bei Staatsbauten gültigen „Allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Staatsbauten" in zwei Loosen öffentlich verdungen werden.

Loos 1 umfasst rd.
212 lfd. m Treppenstufen,
12 cbm Auflagersteine,
74 lfd. m Abdeckplatten und
200 „ „ Bordsteine.

Loos 2 umfasst rd.
16 t Schmiedeeisen,
116 qm Bedachung aus Wellblech.

Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserm Verwaltungsgebäude zur Einsichtnahme aus. Verdingungshefte werden von hier gegen kostenfreie Einsendung von 0,75 ℳ für Loos 1 und von 1 ℳ für Loos 2 ohne Zeichnung und von 2 ℳ mit Zeichnung abgegeben.

Die Angebote sind mit der Bezeichnung: „Angebot auf Lieferung von Werksteinen, bezw. von eisernen Ueberdachungen für einen Personentunnel" bis zum 7. April d. J., Vormittags 11½ Uhr, an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzureichen. Die Eröffnung der Angebote findet zu der angegebenen Zeit statt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Trier, den 19. März 1900. (735)

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 3.

Die Lieferung von 600 000 kg Portlandcement in Säcken soll vergeben werden. Zu diesem Zwecke ist Termin auf den 5. April 1900, Vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bahnhofstrasse 23, wo dieselben auch zur Einsicht offen liegen, gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ in Baar, nicht in Marken, zu beziehen.

Zuschlagsfrist: 14 Tage. (736)

Königliche Eisenbahndirektion Erfurt.

Die Lieferung von Möbeln zur Ausstattung der Warteräume auf den Stationen der Neubaulinie Löwenhagen-Gerdauen soll öffentlich vergeben werden. Die Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt Nr. 55 a, Zimmer 131, und in dem Abtheilungsbüreau zu Friedland a/Alle zur Einsicht aus. Verdingungshefte mit Zeichnungen werden von dem Centralbüreau hierselbst für 1,0 ℳ für 1 Heft postfrei abgegeben. Angebote sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Lieferung von Möbeln" bis spätestens zum Termin, den 18. April d. J., Vorm. 11 Uhr, uns einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Königsberg, den 14. März 1900. (737)

Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Telegraphenstangen.

Die Lieferung von 2900 Stück hölzernen nicht getränkten Telegraphenstangen, und zwar
1 360 Stück von 10 m Länge
1 540 „ „ 8,5 „ „
soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen in unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1 hierselbst, zur Einsichtnahme offen und können dort gegen postfreie Einsendung von Baar 50 ₰ — nicht in Briefmarken — bezogen werden.

Mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Telegraphenstangen" versehene Angebote sind bis zu dem am 4. April 1900, Vormittags 11 Uhr, im Verdingungszimmer unseres Geschäftsgebäudes, Bismarckplatz Nr. 1 hierselbst, stattfindenden Eröffnungstermin an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Essen, den 15. März 1900. (738)

Königliche Eisenbahndirektion.

Neubau des Empfangsgebäudes auf Bahnhof Erkner.

Loos I die Erd-, Maurer-, Asphalt- und Eisenarbeiten,
Loos II die Steinmetzarbeiten,
Loos III die Zimmerer-, Staaker- und Dachdeckerarbeiten einschliesslich Materiallieferung sollen getrennt in einzelnen Loosen oder als ein Gesammtwerk öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Donnerstag, den 5. April 1900, Mittags 12 Uhr postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebotshefte nebst Zeichnung sind in unserem Centralbüreau, Zimmer 416, einzusehen bezw. soweit der Vorrath reicht, von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 9,00 ℳ in Baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Angebotshefte ohne Zeichnungen werden abgegeben zum Preise von 1,50 ℳ für das Stück.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin, den 17. März 1900. (739)

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf alter Lokomotiven.

Die in den Hauptwerkstätten Breslau 2, 3, 4, Lauban und Guben stehenden ausgemusterten 13 Stück Lokomotiven sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung am 5. April d. J., Vormittags 11½ Uhr, im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofes, hier, verkauft werden.

Verkaufsbedingungen, Angebotsbogen und Gewichtsverzeichniss können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 80 ₰ von unserem technischen Büreau (Zimmer 18 im O. S. Bahnhof) während der Dienststunden bezogen werden.

Die Angebote sind in versiegelten Hüllen mit der Aufschrift
„Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven"
versehen an uns einzusenden.

Breslau, den 21. März 1900. (740)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 25. 28. März 1900. XL. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 6 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Ein Mahnruf.

Unter der Ueberschrift: „Ein Mahnruf an die Industriellen Deutschlands" veröffentlicht die „Nordd. Allg. Ztg." in ihrer Nummer vom 23. d. Mts. die nachstehende Betrachtung:

„Im preussischen Landtage sind bei Gelegenheit der Etatsberathungen sowohl von Seiten der Minister wie einzelner Abgeordneten Stimmen laut geworden, welche dem Maasshalten auf allen wirthschaftlichen Gebieten das Wort reden. Unseres Erachtens kann dieser Mahnruf nicht laut genug ins Land hinein ertönen.

Woran lag es, dass die früheren Perioden wirthschaftlichen Aufschwunges ein so schnelles Ende nahmen? Wesentlich an der ungesunden Preis- und Kurstreiberei jener Zeiten. Die grosse Nachfrage nach Rohstoffen, insbesondere Kohlen und Eisen, verführte die Produzenten zu einer missbräuchlichen Ausnutzung der dadurch entstandenen Nothlage und riss alle anderen Industrien mit in diesen Strudel hinein, so dass das Ende nur ein grosser Zusammenbruch sein konnte. In den damaligen kritischen Zeiten fehlte es an der Erfahrung und guten Führung: allgemein galt die Loosung des Zugreifens und Sichsegnens.

Wir stehen jetzt wieder an einem solchen kritischen Wendepunkte. Ueber alles Erwarten glänzend hat sich die industrielle Entwickelung in Deutschland gestaltet. Trotz der fortgesetzt steigenden Kohlen- und Eisenproduktion kann die Nachfrage doch nicht befriedigt werden. Im Gegentheil: je mehr auf diesen Gebieten geschafft wird, desto grösser wird die Nachfrage. Wie der Eisenbahnminister jüngst im Landtage ausgesprochen hat und auch wir annehmen, werden sich diese Verhältnisse noch weiter verschärfen. Mit der Vermehrung der Nachfrage wächst aber auch die Gefahr, dass die Produzenten ihre Preise ins Ungemessene steigern, und dann sind wir wieder an der Klippe angelangt, die für Produzenten wie Konsumenten gleich verderblich ist.

Sollte die weitere Entwickelung der Dinge auf diesen tragischen Ausgang hintreiben, dann würden die Schäden diesmal schwerer sein denn je.

Seit Dezennien hat sich alle Welt sowohl in der Privatwirthschaft wie im öffentlichen Leben an ein stetiges Steigen der Einnahmen gewöhnt. Die Etats der Familien wie der Gemeinden und des Staates sind auf diese Entwickelung als eine gegebene zugeschnitten. Der Staat, welcher infolge seiner wesentlich auf der Einkommensteuer, der Grund- und Gebäudesteuer festgegründeten Finanzgebahrung an früheren Krisen — wenigstens direkt — weniger betheiligt war, würde jetzt als der grösste Betriebsunternehmer der Welt von einer solchen in erster Linie mit betroffen werden. Schon ein Nachlassen in der Verkehrssteigerung, vollends aber ein Verkehrsrückgang würde wichtigen Bedürfnissen des Staates, welche im Hinblick auf die wachsenden Eisenbahnüberschüsse für zulässig erachtet und von Jahr zu Jahr im steigenden Maasse befriedigt sind, plötzlich die Deckung entziehen. Auch die latenten Reserven, von denen vielfach gesprochen wird, würden nach unserer Ueberzeugung nicht stark genug sein, um die Verlegenheiten im Falle einer solchen Krisis abzuwenden.

Man wird sich in allen betheiligten Kreisen bewusst sein müssen, dass eine Ueberreizung auf wirthschaftlichem Gebiete

und ein darauf folgender Rückschlag diesmal eine heillose Verwirrung im Gefolge haben wird.

Um diese Gefahr abzuwenden, gibt es zur Zeit nur ein Mittel, das ist Maasshalten auf allen wirthschaftlichen Gebieten. Noch ist es Zeit! Es ist daher die erhöhte Pflicht aller Betheiligten, gemeinsam dieses Losungswort auszugeben.

In erster Linie werden die grossen Syndikate Posto fassen müssen, damit sie dem Massenandrange der hinter ihnen stehenden Interessentenkreise auf sprungweise Erhöhung der Preise den erforderlichen Widerstand entgegensetzen können. Um die Syndikate in dieser schwierigen und undankbaren Aufgabe zu unterstützen, muss ihnen die Autorität erhalten werden. Leider werden von gewissen Seiten tendenziöse Vorstösse gegen sie gemacht, welche darauf abzielen, ihre Wirksamkeit zu diskreditiren. Es wird so dargestellt, als wenn die Syndikate wohl für die Produzenten sorgten, die Konsumenten aber, besonders die kleineren, schnöde ausplündern liessen, als wenn sie für fernliegende Interessen, wie Versorgung des Auslandes mit Kohlen, sich lebhaft bemühten, näher liegende Rücksichten aber im eigenen Lande vernachlässigten. Uns treibt keine andere Kraft als der objektive Wunsch, gesunde Zustände im Lande zu erhalten, wenn wir diese Angriffe auf das richtige Maass zurückzuführen suchen. Ganz zweifellos befänden wir uns jetzt schon wieder in der Gewitterschwüle wilder fieberhafter Ueberspekulation und Ueberproduktion, wenn den Industrien in ihren Syndikaten nicht eine gute Führung zur Seite stände. Es ist ein erklärlicher Irrthum, wenn ein einzelner Kunde meint, nur er stosse hinsichtlich der Deckung seines Feuerungsbedarfs bei den Syndikaten auf Schwierigkeiten; wo diese helfen wollten, da könnten sie es wohl. Alle Welt muss sich diese Schwierigkeiten zur Zeit gefallen lassen. Die Bedürfnisse sind auf einmal so sehr gewachsen, die Möglichkeiten infolge Streiks, Betriebsstörungen sowie Mangels an Arbeitskräften so sehr begrenzt, dass dieser Zustand vorübergehend thatsächlich zu einer Kohlennoth geführt hat, unter welcher selbst die mächtigsten Werke und Unternehmungen, ja selbst die Staatsanstalten zu leiden haben. Der schlimmste Punkt dürfte in dieser Beziehung zwar überschritten sein, aber eine gewisse Kohlenknappheit wird noch immer fortdauern, und danach werden sich auch alle Betheiligten einrichten müssen. Es wäre kopflos, wollten die Syndikate sofort die Lieferungen nach dem Auslande abbrechen. Feste Verträge können doch nicht einfach gebrochen, alt eingelebte Beziehungen schroff abgeschnitten werden. Dagegen wird die Gesammtlage eine allmähliche Abschwächung, zum Theil sogar Einstellung der Lieferungen an das Ausland von selbst im Gefolge haben. Diese Wirkung ist sogar schon jetzt, soweit es verständigerweise geschehen konnte, eingetreten.

Wichtiger als diese Seite der Sache erscheint uns die nachdrücklichste Einwirkung auf die Zwischenhändler. Was können maassvolle Preise der Syndikate nützen, wenn die von diesen beziehenden Zwischenhändler ihrerseits keine Grenzen in der Preisstellung kennen? Ihnen gegenüber werden in erster Linie die Syndikate selbst strenge Maassregeln ergreifen und bei Abgabe von Kohlen geeignete Bedingungen zum Schutz gegen Uebervortheilung des Publikums stellen müssen. Wir glauben, dass bei zielbewusstem Vorgehen hier viel zu erreichen ist.

Eine weitere Ausgleichung der Kohlenknappheit ist dadurch zu erzielen, dass die Konsumenten, insbesondere die grossen und kleinen Industriellen, ihren Bezug an Kohlen mehr auf die ruhigere Jahreszeit verlegen und sich Kohlenlager halten, welche in kritischen Zeiten für den Einzelnen sowohl wie für die Gesammtheit wichtige Reserven bilden.

Einen mässigenden Einfluss auf das Uebersprudeln des Unternehmungsgeistes übt zweifellos auch der höhere Bankdiskont aus. So unerwünscht an sich eine Vertheuerung des Geldes ist, so bewahrt sie doch vor leichtsinnigen und unrentablen Unternehmungen, und insofern lässt sich gegen diese Erscheinung im Interesse der Erhaltung gesunder wirthschaftlicher Zustände zur Zeit nichts einwenden.

Es wird in nächster Zeit alles darauf ankommen, ob es gelingt, diesen Geist der Mässigung in möglichst weite Kreise hineinzutragen. Die nächste Herbstkampagne wird in dieser Beziehung die Probe auf das Exempel zu bestehen haben. Dem starken Rausch folgt bekanntlich ein starker Katzenjammer. Mässigung dagegen hält das ganze Wirthschaftsleben gesund, gewährt allen Betheiligten auf Jahre hinaus einen Antheil an dem sich über das ganze Vaterland ergiessenden wirthschaftlichen Segen. Auch Fernstehende, auch die Beamtenschaft und nicht zuletzt die Landwirthschaft haben von diesem Aufschwung Nutzen. Denn woher sollte der Staat sonst die Mittel nehmen, um überall stützend und fördernd einzugreifen, wenn ihm nicht aus jenen Quellen so reiche Fonds zuflössen? Wir meinen also, dass alle Glieder des Staates an der gegenwärtigen gesunden wirthschaftlichen Entwickelung ein Interesse haben, und dass jeder an seinem Theil dazu beitragen muss, dass krankhafte Auswüchse von dem Wirthschaftskörper fern gehalten werden. Es wird zunächst Aufgabe der Presse sein, das Verständniss hierfür allgemein zu wecken und dieser augenblicklich wichtigsten wirthschaftlichen Frage eine erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden. Hierzu eine Anregung zu geben, ist der Zweck dieser Zeilen. Mögen sie nicht unbeachtet bleiben!"

Soweit der Mahnruf der „Nordd. Allg. Ztg." Wem könnte seine Befolgung mehr zu Nutz und Frommen dienen als der Eisenbahnwelt! Ihre Aufgaben werden durch den an sich so erfreulichen Aufschwung des gesammten Erwerbs- und Wirthschaftslebens fortgesetzt gesteigert, ihre Leistungsfähigkeit muss sich diesen Anforderungen durch starke Aufwendungen aller Art immer mehr anpassen, welche, wenn eine wirkliche Krise eintritt, ihre Rente in den Einnahmen nicht mehr finden. Der Verkehr der Eisenbahnen hat sich von jeher als sehr empfindlicher Gradmesser für das Gedeihen des Erwerbslebens bewährt; die Gefahren aber, die mit dem Stocken beider für das gesammte Staatsleben verbunden sind, haben sich mit der allmählichen Ausbreitung des Staatsbahnsystems in Deutschland ausserordentlich vergrössert. Zur Zeit der grossen wirthschaftlichen Krise von 1873 hatten wir in Deutschland 10 326 km Staatsbahnen mit einem Anlagekapital von rund zweieinhalb Milliarden; jetzt ist ihre Zahl auf rund 45 000 km, das Anlagekapital auf rund zwölf Milliarden gestiegen! Nicht nur Preussen, auch Bayern, Württemberg, Sachsen, Baden, Mecklenburg, Hessen, Oldenburg und, wenn auch in geringerem Grade, selbst das Deutsche Reich als Besitzer der Bahnen in Elsass-Lothringen sind mit ihren Finanzen entweder auf die Ueberschüsse der Eisenbahnen angewiesen, oder sie würden doch Ausfälle aus anderweiten Staatsmitteln decken müssen. Ein Rückschlag würde um so schwerer wirken, als selbst bei der jetzigen blühenden Finanzlage Preussens wir sehen, dass die Deckung der Staatsausgaben ohne die starke Heranziehung der Ueberschüsse nicht möglich ist. Sinken aber die Eisenbahneinnahmen infolge von Stockungen des Erwerbslebens, so ist nicht etwa ein gleichzeitiges ebenso starkes Herabgehen der Ausgaben zu erwarten; diese steigen vielmehr oft zunächst noch, wie es 1873 der Fall war; jedenfalls können sie nur allmählich und niemals vollständig dem Fall der Einnahmen folgen, die Höhe der Ueberschüsse sinkt also noch viel rascher, als die der Einnahmen. Freilich noch ist, wie oben in der „Nordd. Allg. Ztg." ausgeführt, keine Gefahr vorhanden! Der jetzt seit 1896 dauernde Aufschwung unterscheidet sich von der Gründerzeit der 70er Jahre wohlthuend durch das Maassvolle, Allmähliche seines Auftretens. Erst in allerneuester Zeit sind mit ihm einzelne unerfreuliche Erscheinungen, zu denen vor allem die sog. Kohlennoth gehört, verbunden gewesen. Immerhin ist es wohl weise, darin eine eindringliche Mahnung zu erblicken, wie sie in den oben mitgetheilten Ausführungen enthalten ist.

Wenn wir also vom Standpunkt der Eisenbahnen aus allen Anlass haben, dieser Mahnung zuzustimmen, so frägt sich, ob die Eisenbahnen mit der Macht ihres Einflusses auch ihrerseits irgend etwas Greifbares thun können, um das Maasshalten

zu befördern. Gewiss wird das in erster Linie auf dem Gebiete des Tarifwesens zu geschehen haben, auf dem sich die Beherrschung des Wirthschaftslebens durch die Eisenbahnen am deutlichsten zeigt. Die vorsichtige, jedem Sprunghaften abholde Tarifpolitik, wie sie seit Jahren von den deutschen Eisenbahnen befolgt und durch die bekannten Einrichtungen der verschiedenen Arten von Eisenbahnbeiräthen sowie der unter Zuziehung eines Ausschusses der Verkehrsinteressenten berathenden ständigen Tarifkommission befördert wird, ist der richtige Ausdruck jenes Maasshaltens. Leitender Grundsatz dieser Politik ist, die Tarife überall den wirthschaftlichen Bedürfnissen der Nation anzupassen, vor jeder, auch der geringfügigsten Aenderung sorgfältig unter Anhörung aller Betheiligten abzuwägen, ob und welche Wirkungen und Verschiebungen eintreten. Irgend nennenswerthe Tariferhöhungen kommen ja kaum noch zur Erörterung; alle wichtigen Aenderungen bewegen sich in der Richtung einer Herabsetzung; auch hier hat sich die Vorsicht trefflich bewährt.

Was wir oben hauptsächlich mit Bezug auf die Gütertarife sagten, das gilt natürlich im gleichen Maasse von den Personentarifen, wenn auch ihre wirthschaftliche Bedeutung an die ersteren nicht heranreicht. Immerhin mag gegenüber dem Drängen breiter Volkskreise nach fernerer erheblicherer Verbilligung der Fahrpreise hier darauf hingewiesen werden dass dadurch die Gefahren, die in dem Mahnruf geschildert sind, geradezu verstärkt würden. In einer Zeit steigender Erwerbsmöglichkeit, steigender Preise würde eine erhebliche Herabsetzung der Personenfahrpreise kaum einem ernsten nationalen Bedürfniss entsprechen, wohl aber die Eisenbahnen zu grossen neuen Aufwendungen zwingen, die die Verlegenheiten des Geldmarktes, der Kohlennoth usw. nur noch vermehren könnten.

v. M.

Ueber die Eisenbahnen Deutschlands, Englands und Frankreichs in den Jahren 1895 bis 1897

sind auf S. 314 d. Ztg. nach Mittheilungen der berg- und hüttenmännischen Wochenschrift „Glückauf" bezw. des Archivs für Eisenbahnwesen Angaben enthalten, die besonders in einem Punkte, nämlich der Ausstattung des englischen Eisenbahnnetzes mit mehrgleisigen Linien, einen schweren Irrthum aufweisen. Es wird nämlich mitgetheilt, die mehrgleisigen Strecken der englischen Eisenbahnen, die im Jahre 1895 nur 54 % der Gesammtlänge ausmachten, hätten sich bis 1897 auf 64,2 %, d. h. um nicht weniger als 19 % erhöht, und zwar soll diese starke Zunahme fast vollständig im letzten Jahre eingetreten sein. Für jeden mit den Verhältnissen der englischen Eisenbahnen einigermaassen Vertrauten ist es unverkennbar, dass hier ein Rechenfehler untergelaufen sein muss, und in der That ergibt eine Nachprüfung der Zahlen nach der amtlichen Statistik, dass der Längenzuwachs an mehrgleisigen Strecken in England von 1896 zu 1897 nicht, wie mitgetheilt, 3 743 km, sondern nur 362 km beträgt, so dass die Zunahme gegen 1895 nicht 20,3, sondern nur 2,0 % ausmacht und die mehrgleisigen Strecken im Jahre 1897 nur 54,4 % (statt 64,2 %) der Bahnlänge betrugen.

Da inzwischen auch die deutsche und englische Statistik für 1898 vorliegt, mögen einige der in Nr. 21 gegebenen Zahlen, unter Berücksichtigung von vorstehenden wesentlichen und

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Laufende Nr.	Gegenstand	Deutschland				England				Frankreich*)		
		1895/96	1897/98	1898/99	Verschiebung seit 1895 in Prozenten ±	1895	1897	1898	Verschiebung seit 1895 in Prozenten ±	1895	1897	Verschiebung seit 1895 in Prozenten ±
1	Bahnlänge (Eigenthumslänge) . . . . km	45 261	47 119	48 280	+ 6,7	34 069	34 483	34 870	+ 2,4	40 226	41 569	+ 3,3
2	davon doppel- und mehrgleisig . . . . „	15 810	16 546	17 158	+ 8.5	18 401	18 763	19 146	+ 4,0	14 920	15 155	+ 1,6
3	oder in Prozenten der Bahnlänge	34,9	35,1	35,5	+ 1,7	54,0	54,4	54,9	+ 1,9	37,1	36,5	— 1,6
4	Lokomotiven auf 10 km Betriebslänge	3,54	3,57	3,61	+ 2,0	5,47	5,65	5,69	+ 4,2	2,64	2,58	— 2,3
4a	„ „ 100 000 Zugkm in allen Zügen . .	4,43	4,17	4,02	— 0.9	3,43	3,29	3,24	— 0,6	3,63	3,35	— 1,0
5	Personenwagen auf 10 km Betriebslänge für den Personenverkehr	6,92	7,25	7,49	+ 8,2	12,39	12,77	12,92	+ 4,3	6,65	6,62	— 0,5
6	Güter-, Gepäck- und sonstige Wagen auf 10 km Betriebslänge für den Güterverkehr	74,9	76,8	80,4	+ 7,3	186,3	192,8	196,5	+ 5,5	68,6	68,1	— 0,7
7	geleistete Zugkilometer im Personenverkehr . Mill.	192,7	207,6	261,4	+ 35,6	296,4	325,3	339,7	+ 14,6	189,6	194,9	+ 2,8
8	„ „ „ Güterverkehr . . „	133,6	152,5	172,3	+ 29,0	242,0	263,2	270,0	+ 11,6	—	—	—
9	„ „ überhaupt . . . . . „	363,8	405,3	438,2	+ 20,2	545,3	591,8	612,2	+ 12,3	292,4	302,7	+ 3,5
10	„ „ „ auf 1 km Betriebslänge	8 037	8 658	9 167	+ 14,1	16 005	17 162	17 560	+ 9,7	7 550	8 196	+ 8,6

*) Die Zahlen der Nr. 7, 8, 9 und 10 beziehen sich auf die Leistungen der Bahnen „d'intérêt général".

einigen weniger erheblichen, aber immerhin beachtenswerthen Berichtigungen auf das Jahr 1898 ergänzt werden; zugleich werden auch einige Angaben für die französischen Bahnen, die in jener früheren Nachweisung fehlten, nachgetragen.

Die Zunahme in der Ausgestaltung des deutschen Eisenbahnnetzes mit zweiten Gleisen ist hiernach in dem beobachteten Zeitraum eine viel reichlichere gewesen, als in den beiden anderen Ländern, und das Verhältniss wird nicht ungünstiger, wenn man den Vergleich auf einen noch weiter zurückgreifenden Zeitraum ausdehnt. Dass der Zuwachs an mehrgleisigen Strecken auf den deutschen Eisenbahnen seit 1893 im allgemeinen in jedem Jahre verhältnissmässig kleiner gewesen ist als der Zuwachs an neuen Bahnen, wie dies auf S. 315 dargelegt ist, hat seinen sehr einfachen Grund in der Thatsache, dass an neuen Bahnen fast nur Nebenbahnen, die verhältnissmässig verkehrsschwache Gebiete durchziehen, hinzutreten und

dass, namentlich in Norddeutschland, die besonders verkehrsstarken Bahnen schon mit zwei und mehr Gleisen ausgerüstet sind. Aber trotzdem war von 1895 bis 1898 der prozentuale Zuwachs an mehrgleisigen Strecken grösser als der an neuen Strecken (siehe die Spalte 6 der Nr. 1 und 2). Auch in Hinsicht auf die Verkehrsentwickelung nehmen die deutschen Bahnen die erste Stelle ein und auch die Ausstattung mit Betriebsmitteln schreitet (mit der einzigen Ausnahme der Lokomotiven gegenüber England) rascher voran als in den zwei anderen Ländern. Uebrigens sind Vergleiche gerade auf diesem Gebiete von sehr zweifelhaftem Werth, namentlich bei Zugrundelegung der Betriebslänge, denn dabei kommt die verschieden starke Belastung der Strecke mit Zügen nicht in Betracht und selbst bei Zugrundelegung der Zugkilometer zum Vergleich sind die Ergebnisse nicht einwandsfrei, weil die Länge und Geschwindigkeit der Züge, die Besonderheiten in der Gestaltung der Strecke usw. dabei immer noch unberücksichtigt bleiben. Uebrigens ist aber darauf hinzuweisen, dass die Ausstattung der deutschen Bahnen mit Lokomotiven, bei Zugrundelegung der Zugkilometer, reicher ist als die der englischen Bahnen. Als bester Vergleichsmaassstab für die Verkehrsentwickelung, für die Ausstattung der Bahnen mit Betriebsmitteln und für deren Leistungen würden Personen- und Gütertonnenkilometer zu verwenden sein, aber diese festzustellen, dazu hat die englische Eisenbahnstatistik sich bisher leider immer noch nicht aufschwingen können.

B—m.

Die schmalspurigen Bahnen in Bosnien und in der Hercegovina.

Als Oesterreichs Truppen im Jahre 1878 Bosnien und die Hercegovina besetzt hatten, war die erste Sorge der Verwaltung auf die Hebung des Verkehrswesens gerichtet, das sich in trauriger Lage befand. Wohl hatte die kaiserlich ottomanische Regierung im Jahre 1872 den Bau und Betrieb einer 87 km langen vollspurigen Eisenbahn von Banjaluka nach Novi in Angriff genommen, aber der Versuch war kläglich gescheitert; schon nach drei Jahren musste der Betrieb eingestellt werden. Gleich nach erfolgtem Einmarsche liess das k. und k. Reichskriegsministerium diese Bahnlinie wieder herstellen und schon am 1. Dezember 1878 wurde eine grosse Theilstrecke derselben dem Betriebe übergeben. Von nun an machte die Entwickelung des Schienennetzes verhältnissmässig rasche Fortschritte. Am 24. März 1879 erfolgte die Betriebseröffnung der Militärbahn Banjaluka-Doberlin und am 14. Juli desselben Jahres wurde die Linie Brod-Zenica dem gesammten öffentlichen Personen- und Güterverkehr übergeben. Diese Linie, ursprünglich nur als Rollbahn mit einer Spurweite von 76 cm ausgeführt und lediglich für den Nachschub von Kriegsmaterial und die ausnahmsweise Beförderung von Truppen bestimmt, ist die Stammlinie des heutigen umfangreichen Schmalspurnetzes in Bosnien und der Hercegovina. Ihre Betriebseröffnung erfolgte am 16. Juli 1879. Um die 190 km lange Linie dem allgemeinen Verkehre dienstbar zu machen, erschien eine durchgreifende Rekonstruktion nothwendig. Die Bahn trug in allen ihren Einzelheiten sehr deutlich die Kennzeichen eines feldmässig angelegten Schleppgleises an sich; der Oberbau war eine Musterkarte alter und schwacher Rollbahnschienen, der Fahrpark bestand aus hölzernen Güterwagen von 2 t Tragfähigheit ohne Federn, ohne elastische Zug- und Stossvorrichtungen. Sehr gewichtige Stimmen sprachen sich für die Anwendung der Vollspur aus, aber die Kriegsverwaltung hielt an der Schmalspur fest und das k. und k. gemeinsame Finanzministerium führte auch alle weiteren Bahnen in Rücksicht auf die gebirgige Bodenbeschaffenheit des Okkupationsgebietes mit der Spurweite von 76 cm aus. „Von welchen segensreichen Folgen diese Entscheidung für die weitere Entwickelung Bosniens und der Hercegovina begleitet war, ergibt sich“ — wie Zezula in der ‚Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie‘ so zutreffend sagt — „aus dem Umstande, dass gegenwärtig auf 100 000 Einwohner schon 49,2 km Eisenbahnen entfallen. Bei Anwendung der Vollspur hätte sich das Eisenbahnnetz nie so rasch entwickeln können, weil für den Bau weit grössere Beträge erforderlich gewesen wären und sich die sämmtlichen Linien bei dem äusserst schwachen Anfangsverkehre nicht sobald rentirt hätten. Den besten Beweis hierfür bieten die angrenzenden Balkanstaaten Serbien und Bulgarien, deren durchwegs vollspuriges Eisenbahnnetz weit hinter demjenigen Bosniens und der Hercegovina zurückbleibt und wo auf 100 000 Seelen nur 25,2 beziehungsweise 30,8 km Eisenbahnen kommen.“

Bis zum 27. Juli 1895 war für die wichtigste Bahnlinie Bosniens und der Hercegovina, für die unter dem Namen „Bosnabahn“ weit bekannte Linie Bosnisch-Brod-Zenica-Sarajevo das k. und k. Reichskriegsministerium die oberste Verwaltungsbehörde, während die übrigen, räumlich getrennt liegenden Bahnen, für welche die Bosnabahn nur das vermittelnde Glied bildet, der Civiladministration unterstellt waren. Seit der Mitte des Jahres 1895 steht das ganze Netz der Schmalspurbahnen des Okkupationsgebietes unter der Verwaltung des Landes, also unter einheitlicher Verwaltung. Die „Direktion der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen“ in Sarajevo hat über ihre bisherige Thätigkeit, also für die Jahre 1896, 1897 und 1898 ausführliche Berichte veröffentlicht, die in ihrem reichen statistischen Materiale einen werthvollen Ueberblick über die Leistungsfähigkeit der Bahnen mit schmaler Spurweite gestatten und daher wohl einer näheren Betrachtung und Erörterung werth sind.

Zu Ende des Jahres 1898 umfassten die bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen die Bahnlinien Bosnisch-Brod-Sarajevo-Metkovic, Doboj-Siminhan, Lasva-Bugojno, D.-Vakuf-Jajce und Vogosca-Cevljanovic in der Gesammtlänge von 638,246 km. Für fremde Rechnung werden die elektrische Stadtbahn in Sarajevo (5,672 km lang) und die Schleppbahn Podlugovi-Vares (24,707 km lang) betrieben. Die Anfangsstation dieses schmalspurigen Netzes — Bosnisch-Brod — ist eine Station der vollspurigen ungarischen Staatsbahnen, die Endstation Metkovic ist der Umschlagplatz für die Schifffahrtslinien des adriatischen Meeres. Bemerkenswerth ist die grosse Anzahl von Schleppbahnen, die an das Hauptnetz anschliessen, zu Fabriken, in Bergwerke und Wälder führen. Es zweigten zu Ende 1898 im ganzen 31 Schlepp-, Montan- und Industriebahnen mit einer Gesammtlänge von 25,461 km ab; es ist kein Zweifel, dass die schmale Spur den Bau solcher privater Zweiglinien ausserordentlich erleichtert und daher begünstigt. Alle Bahnlinien sind eingleisig; starke Neigungen und scharfe Bögen sind keine Seltenheiten. 145,522 km, d. s. 23 % aller Strecken liegen in der Wagerechten, der Rest in Steigungen von 1,0 ‰ bis 60 ‰; 23,177 km besitzen Steigungen von mehr als 25 ‰; sie finden sich auf den Linien Konjica-Sarajevo und Dolac-Bugojno; über die Rampen des Ivan und des Komar ermöglicht die Zahnstange in Steigungen von 45 ‰ und 60 ‰ die Fahrt der Lokomotiven. Der höchste Punkt, den die bosnisch-hercegovinischen Bahnen ersteigen, liegt in der Strecke Konjica-Sarajevo 876,35 m ü. d. M.; der tiefste Punkt — in der Strecke Metkovic-Mostar — erhebt sich nur 5,73 m über das adriatische Meer. Die Länge der geraden Strecken beträgt 385,629 km oder 61 % der Bahnlänge; mit Halbmessern von 60 bis 40 m sind auf der Linie Vogosca-Cevljanovic 68 Bögen in der Gesammtlänge von 2,676 km ausgeführt; die überwiegende Mehrzahl aller Bögen hat Halbmesser zwischen 200 und 300 m. Die Anzahl aller Bögen ist 2 823, ihre Länge 251,565 km; auf 1 km Bahnlänge entfallen 4,3 Bögen.

Von der Bahnlänge von 633,592 km liegen 488,296 km im Auftrage, dessen grösste Höhe 24,5 m beträgt, und 149,296 km im Abtrage, dessen grösste Tiefe 25,4 m erreicht. In 18 Tunneln von zusammen 3,502 km Länge unterfahren die Strecken der bosnisch-hercegovinischen Bahnen das Gelände; der grösste Tunnel (zwischen Dolac und Bugojno) ist 1 362 m lang. Die Durchlässe bis 10 m Lichtweite und die Brücken bis 30 m Lichtweite für jede Einzelöffnung sind theils mit hölzernen Widerlagern und hölzerner Tragkonstruktion, theils mit gemauerten Widerlagern und hölzerner Tragkonstruktion, zumeist aber ganz definitiv ausgeführt. Von den grösseren Brücken ist eine mit Eisenkonstruktion auf Holzjochen, 23 sind in Eisen und Mauerwerk erbaut. Die grösste Brücke ist 160 m lang, die grösste Lichtweite einer Einzelöffnung wird mit 75 m, die grösste Höhe der Brückenbahn über der Flusssohle mit 37,3 m angegeben. In der Strecke Mostar-Konjica befindet sich ein Viadukt mit 5 Oeffnungen von je 10 m Lichthöhe und 14,6 m Höhe über dem Thale. Die Wege übersetzen zumeist in Gleisehöhe den Bahnkörper; 5 Wege überbrücken, 113 Wege unterfahren die Bahn. 82 Stationen und 9 Haltestellen vermitteln den Verkehr des Publikums mit der Bahn.

Der Oberbau ist noch nicht auf allen Linien gleichmässig ausgeführt. Schrittweise, entsprechend den Bedürfnissen des Verkehrs und der Bedeutung der einzelnen Strecken, werden die älteren Systeme durch neue, kräftige Oberbautypen ersetzt. Verwendet sind ausschliesslich Stahlschienen. Zu Ende des Jahres 1898 lagen im durchgehenden Gleise:

System I, in Verwendung seit 1878, Eigengewicht 17,6 kg für 1 m, 96 mm hoch, fester Stoss auf 7,070 km;

System II, in Verwendung seit 1878, Eigengewicht 17,6 kg für 1 m, 79 mm hoch, fester Stoss auf 0,304 km;

System III, in Verwendung seit 1884, Eigengewicht 17,8 kg für 1 m, 90 mm hoch, schwebender Stoss auf 299,379 km;

System IV alt, in Verwendung seit 1878, Eigengewicht 14,5 kg für 1 m, 75 mm hoch, fester Stoss auf 16,972 km;

System IV neu, in Verwendung seit 1891, Eigengewicht 21,8 kg für 1 m, 100 mm hoch, schwebender Stoss auf 165,985 km;

System V, in Verwendung seit 1879, Eigengewicht 14,25 kg für 1 m, 75 mm hoch, fester Stoss auf 65,734 km;

System VI, in Verwendung seit 1881, Eigengewicht 13,9 kg für 1 m, 80 mm hoch, schwebender Stoss auf 81,750 km.

Die Abt'sche zweilamellige Zahnstange liegt seit 1891, zugleich mit Schienen des Systems IV neu auf 25,649 km und zwar auf 18,866 km in der Strecke Konjica-Sarajevo und auf 6,783 km in der Strecke Dolac-Bugojno. Sie ist auf eisernen Querschwellen befestigt. Ueberdies sind auf diesen beiden Strecken auch eiserne Querschwellen mit dem vorzüglichen Befestigungssysteme Heindl's verlegt, und zwar waren zu Ende des Jahres 1898 bereits 31 408 Stück vorhanden. Alle anderen Gleisestrecken, zusammen 611,545 km, sind mit hölzernen Querschwellen erbaut, und zwar liegen in ihnen:

getränkte Eichenschwellen . . .	9 399	Stück
„ Buchenschwellen . . .	775 538	„
nicht getränkte Kiefernschwellen	28 759	„
„ „ Eichenschwellen .	65 103	„
im ganzen	878 799	Stück

Bemerkenswerth ist die grosse Zahl getränkter Buchenschwellen. Dieser Umstand ist für die an Buchenwaldungen so reichen Länder von grösster Wichtigkeit. Sämmtliche Weichen, mit verschwindenden Ausnahmen Zungenweichen, liegen auf nicht getränkten Eichen- oder imprägnirten Buchenschwellen. Die Bettung der Gleise besteht aus Gruben-, Halden- und Schlägelschotter und ist unter den Schwellen mindestens 12 cm stark. Die Gleise sind voll eingeschottert. Die Bahnhöfe sind mit centralen Weichenstellvorrichtungen, in die 16 Weichen eingebunden sind, ausgestattet.

An Hochbauten entfallen auf 1 km Bahnlänge 116,2 qm verbaute Grundfläche. Die Bahnen sind mit Telegraphen, einzelne Linien auch mit Fernsprechern ausgerüstet. Glockensignale bestehen nicht. Von den 21 Stationsdeckungssignalen (Distanzsignalen) sind 10 für die Bethätigung von Hand aus, 11 für elektrische Bethätigung eingerichtet. Einzelnen Zügen werden tragbare Fernsprech- und Telegrapheneinrichtungen beigegeben.

Was die Lokomotiven anbelangt, so läuft auf den Schmalspurbahnen aus der Zeit des ältesten Betriebes — seit 1879 — noch eine Tenderlokomotive mit zwei gekuppelten Achsen von 11,3 t Dienstgewicht und mit einer Leistung von 60 PS. Im Jahre 1882 und 1884 wurden 16 Duplexlokomotiven angeschafft, die bekanntlich aus zwei mit den Rückseiten aneinander gekuppelten Lokomotiven bestehen; sie sind 24 t schwer und weisen eine Leistung von 75 PS auf. Das Bestreben, die Krümmungswiderstände zu vermindern, die Dampfentwickelung gleichmässiger zu gestalten und die Reparaturkosten herabzudrücken, führte im Jahre 1885 zum Bau von Tenderlokomotiven mit zwei gekuppelten Achsen und einer vorderen Laufachse (Bissel-Achse) und fast gleichzeitig zur Anschaffung von dreifach gekuppelten Radiallokomotiven nach Klose's Bauart. Diese letzteren Lokomotiven, die 24,5 t wiegen und 200 PS leisten, haben alle früheren Systeme verdrängt; es stehen gegenwärtig 34 solche Lokomotiven im Dienste. Die mit ihnen gemachten Erfahrungen sind überaus günstig. Klose's Lokomotiven befördern die Personenzüge mit einer Geschwindigkeit von 37 km in der Stunde. Sie besitzen vier Achsen, von denen die drei vorderen unter einander gekuppelt sind, während die vierte Achse im drehbaren Tenderrahmen liegt. Die mittlere Triebachse besitzt keinen Spurkranz und ist im Lokomotivrahmen fest gelagert; die erste und zweite Achse gestatten die radiale Einstellung in den Bögen, wobei die Kuppelstangen mit Hilfe eines als gleicharmigen Hebel ausgebildeten Lagers den Bewegungen dieser Achse leicht folgen können. Für die Gebirgsstrecke steht eine Berglokomotive mit fünf gekuppelten Achsen in Verwendung; die beiden Endachsen sind nach Klose's System radialstellbar eingerichtet; das mittlere Räderpaar hat keinen Spurkranz; die Spurkränze der angrenzenden zwei starren Achsen sind schmäler gedreht, wodurch ein Einklemmen der Achsen in den Bögen verhindert wird; das Dienstgewicht beträgt einschliesslich des einachsigen Schlepptenders 51 t, die Leistung 350 PS. Seit 1895 stehen acht Schnellzugslokomotiven mit zwei gekuppelten Achsen und 33,9 t Gesammtgewicht in Verwendung; sie arbeiten mit Verbundwirkung und leisten 165 PS. Der Betrieb der Zahnradstrecken erfolgt mit 8 älteren und 7 neueren Lokomotiven nach Abt's Anordnung; die älteren Maschinen wiegen 30,7 t und besitzen eine Leistungsfähigkeit von 250 PS, die jüngeren wiegen 36,5 t und leisten 350 PS. Diese letzteren Lokomotiven fördern über die Rampen des Komar in der Steigung von 45 ‰ Züge von 120 t und über die Rampen des Ivan in der Steigung von 60 ‰ Züge von 90 t Bruttolast. Im ganzen stehen 82 Lokomotiven, d. i. 0,124 Lokomotiven für je 1 km im Betriebe. 60 Lokomotiven sind mit Ejektoren für die automatische Luftsaugebremse System Hardy und 63 Lokomotiven mit der Einrichtung für die Dampfheizung versehen.

Von den altartigen Personenwagen, die überaus klein und unbequem und für geringe Fahrgeschwindigkeiten gebaut waren, wurden im Jahre 1898 27 Stück verkauft, so dass mit Ende dieses Jahres nur noch 3 solcher Wagen mit 28 Plätzen vorhanden waren. Die neuartigen Personenwagen besitzen ausreichend bemessene Sitzplätze, vorzügliche Lüftung, Dampfheizung, theilweise auch Klosets und Waschräume. Unter den mit Ende des Jahres 1898 vorhandenen 179 Personenwagen befinden sich 5 zweiachsige altartige Wagen — ausser den oberwähnten 3 Wagen auch 2 Salonwagen —, 76 zweiachsige Wagen neuerer Bauart, 79 dreiachsige und 19 vierachsige Wagen. Von den dreiachsigen sind 2 und von den vierachsigen Wagen 12 nur für den Sommerverkehr geeignet und bestimmt. Die Gesammtzahl der Plätze beträgt 3 944 (gegen 4 260 im Jahre 1897); hiervon entfallen auf die I. Klasse 200 (200), die II. Klasse 940 (980), die III. Klasse 1 494 (1 638) und die IV. Klasse 1 310 (1 442). Die Wagen sind mit Hardy- und Spindelbremsen ausgestattet und werden mit Oellampen beleuchtet. 109 Wagen können mit Dampf geheizt werden. Schlafplätze sind in 6 vierachsigen Wagen vorhanden. Die zwei- und dreiachsigen Wagen sind Abtheilwagen, die vierachsigen sind Durchgangswagen mit Mittelgang. Auf jede Achse eines gewöhnlichen Personenwagens entfallen im Durchschnitte 8,3 Plätze, auf je 1 km Bahnlänge 0,270 Personenwagen und 0,715 Achsen.

Die Post- und Gepäckwagen, deren Zahl 53 beträgt, sind durchwegs Bremswagen und zum Theil auch mit automatischer Bremse ausgestattet. Der Stand an Lastwagen ist im Jahre 1898 um 75 Wagen gestiegen, so dass jetzt 1 256 Wagen im Umlaufe sind. Es sind zwei-, drei- und vierachsige Wagen, von denen eine grosse Zahl (421) mit der Hardybremse ausgerüstet ist; nur diese letzteren Wagen dürfen die Steilrampen und Zahnstangenstrecken befahren. Die ersten Güterwagen der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen hatten eine Tragfähigkeit von 6 t; im Jahre 1885 wurden Wagen mit 10 t Tragfähigkeit in Betrieb gesetzt; diese Wagen hatten aber kaum 12 qm Bodenfläche und nur 23 cbm Laderaum; sie genügten auf die Dauer nicht und es gelangten daher zu Ende der 80er Jahre dreiachsige Wagen mit freischwingender Mittelachse, 10 t Tragfähigkeit, 31 cbm Laderaum und späterhin vierachsige Wagen auf Drehgestellen mit 52 cbm Laderaum und 15 t Tragfähigkeit zur Einführung. Die Güterwagen der beiden letzten Bauarten können unter allen Umständen die Fracht eines vollspurigen Wagens von 10 t Tragfähigkeit aufnehmen. Von den 1 244 Lastwagen sind 339 gewöhnliche gedeckte Wagen, 68 Bier-, Borstenvieh-, Fleisch-, Holzkohlen-, Hornvieh- und Kesselwagen, 658 Kohlenwagen, 10 Kokswagen, 169 Lowries mit Drehschemeln, niederen Seitenwänden und für Schotter. Auf je einen Lastwagen entfallen im Durchschnitte 2,68 Achsen und 8,87 t Ladegewicht, auf je 1 km Bahnlänge 1,89 Lastwagen und 5,08 Achsen.

Auf den bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen mit der durchschnittlichen Betriebslänge von 638,3 km wurden im Jahre 1898 1 681 605 Zugkm geleistet, d. i. um 213 706 km = 14,6 % mehr als im Jahre 1897, das hinwieder eine beträchtliche Zunahme gegen das Jahr 1896 aufweist, die vornehmlich aus der Vermehrung der gemischten Züge und der Lokalzüge zwischen Sarajevo und Bad Ilidze sich ergibt. Es betrug nämlich die Zahl der Zugkilometer:

im Jahre	1896	1897	1898
bei den Personenzügen . . .	201 381	199 474	200 201
„ „ gemischten Zügen .	688 485	719 518	768 882
„ „ Lastzügen	423 197	453 902	627 368
„ „ Arbeitszügen . . .	24 826	31 456	18 460
„ „ Lokalzügen	22 098	63 549	66 694

Die Leistung an Wagenachskilometern ist eine sehr bedeutende; es wurden im ganzen 65 834 228 (gegen 56 384 217 im Jahre 1897) gefördert. Hiervon entfielen nahezu 16 000 000 auf Personenwagen und 44 500 000 auf Güterwagen. Die Zunahme betrug im Jahre 1897 gegen 1896 bei den ersteren 4 %, bei den letzteren 7 % und im Jahre 1898 gegen 1897 bezw. 5 und 23 %. Die Mehrleistung bei den Personenwagen ist auf die Einschaltung neuer Züge, jene bei den Güterwagen auf die Steigerung des Güterverkehres zurückzuführen.

Die Leistung an Nettotonnenkilometern betrug:

im Jahre	1896	60 131 802
„ „	1897	64 641 687
„ „	1898	81 152 429

entsprechend einer Zunahme von 7,5 und 25,5 %.

Die Leistung an Bruttotonnenkilometern Zuglast (ohne das Gewicht der arbeitenden Lokomotiven und ohne Zweigbahnfahrten) stieg von 155 003 683 im Jahre 1896 auf 165 017 515 im Jahre 1897 (also um 6,4 %) und auf 193 594 593 im Jahre 1898 (d. i. um 20,3 %). Die Zunahme vertheilt sich auf alle Züge und auf alle Linien.

Das durchschnittliche Bruttogewicht eines Zuges ohne das Gewicht der Lokomotiven hat im Jahre 1896 114,5 t, im Jahre 1897 115,3 t und im Jahre 1898 120,8 t betragen, ist also in diesen drei Jahren um 5,5 % gestiegen. Auf der Linie B.-Brod-Sarajevo wurden im Jahre 1898 um 63 435 Bruttotonnen für das Kilometer Betriebslänge mehr geleistet als im Jahre 1897; dementsprechend hat sich auch der Zugverkehr gehoben; es wurden im Jahresdurchschnitte täglich 9,57 Züge gegen 8,95 Züge im Jahre 1897 in Verkehr gesetzt.

Auf jede Achse eines Personenwagens entfällt bei den Fernzügen eine Nettolast von 0,24 und ein Wagengewicht von 2,18, also eine Bruttolast von 2,42 t und bei den Lokalzügen eine Nettolast von 0,24, ein Wagengewicht von 2,24, also eine Bruttolast von 2,48 t; auf jede Achse eines Güterwagens entfällt eine Nettolast von 1,74, ein Wagengewicht von 1,62, mithin eine Bruttolast von 3,36 t.

(Schluss folgt.)

Nachrichten.

Deutschland.

— **Etatsberathung im preussischen Herrenhause.** Die Finanzkommission des Herrenhauses hat am Sonnabend, den 24. d. Mts. die Berathung des Etats zu Ende geführt. Beim Eisenbahnetat wurde die Anfrage des Berichterstatters, des Oberbürgermeisters Zweigert, ob sich die beabsichtigte Reform des Eisenbahndienstes (d. h. die Bestimmungen über die Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten) bewährt hätten, vom Minister bejaht.

— **Eine neue Geschäftsanweisung für das königliche Eisenbahnwagenamt in Essen a/Ruhr** ist mit Gültigkeit vom 1. April d. J. vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten erlassen. Nach § 2 der Geschäftsanweisung bearbeitet das Wagenamt, welches übrigens der Eisenbahndirektion Essen a/Ruhr dienstlich unmittelbar unterstellt bleibt, die Angelegenheit der Wagenvertheilung a) für sämmtliche Güterwagen im Bezirk der Eisenbahndirektion in Essen a/Ruhr, sowie auf den zum Eisenbahndirektionsbezirke Münster i/Westfalen gehörigen Strecken Dorsten-Wesel und Dorsten-Oberhausen, b) für die Kohlen- und Kokswagen auf einer Anzahl besonders namhaft gemachter Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Köln, Elberfeld, Münster i/Westfalen und Cassel, welche entweder unmittelbar zum Kohlenrevier gehören oder ihm doch nahe liegen. Nach § 4 hat der Vorstand des Wagenamts die Vertheilung der Kohlen-, Koks- und sonstigen Wagen auf Grund des täglich festzustellenden Bedarfs und Bestandes unter thunlichster Vermeidung von Leerläufen vorzunehmen. Die Vertheilung geschieht nach den von der Eisenbahndirektion aufgestellten Grundsätzen. Die Ueberwachung der Vertheilung steht den Dezernenten (betriebstechnischen und administrativen) für die Wagenangelegenheiten zu. Insoweit diese Mitwirkung nicht bereits während der Vertheilung stattfindet, sind die täglichen Vertheilungsnachweise nach ihrer Erledigung den Dezernenten vorzulegen. Nach § 5 sind, wenn für die Durchführung der Wagenvertheilung im Einzelfalle die fahrplanmässigen Züge (einschliesslich der im Fahrplan vorgesehenen Bedarfszüge) nicht ausreichen, die erforderlichen Anordnungen vom Vorstande des Wagenamts bei dem betriebstechnischen Dezernenten für die Güterwagenangelegenheiten unverzüglich auf kürzestem Wege zu beantragen. Bei allen wichtigeren Fragen der Vertheilung, Zuführung und Aufstellung der Güterwagen, insbesondere beim Eintritt von Mangel oder Ueberfluss an Wagen, hat der Vorstand des Wagenamts ungesäumt die Entscheidung der Dezernenten für die Güterwagenangelegenheiten einzuholen. Nach § 6 ist das Wagenamt befugt, den Dienststellen des Amtsbezirkes innerhalb seines Geschäftsbereichs Weisungen zu ertheilen, und der Vorstand des Wagenamts kann innerhalb seines Geschäftsbereichs örtliche Erhebungen über die Ausführung der bezüglich der Wagenbewegung getroffenen Anordnungen selbst vornehmen und durch den dem Wagenamt zugewiesenen Betriebskontrolör vornehmen lassen. Nach den §§ 7 und 8 kann das Wagenamt mit den Eisenbahndienststellen ausserhalb seines Amtsbezirks in Angelegenheiten der Wagenvertheilung in Schriftwechsel treten. Der schriftliche Verkehr mit dem Publikum ist ihm nur gestattet, soweit es sich um die Beantwortung von Anfragen bezüglich der Wagengestellung und -Benutzung handelt. Anträge und Beschwerden bezüglich der Wagengestellung, die bei dem Wagenamte eingehen, sind, soweit sie nicht zur Bearbeitung an die zuständigen Verkehrsinspektionen abgegeben werden, mit Verfügungsangabe der Eisenbahndirektion zur Erledigung vorzulegen.

— **Preussischer Staatsbahn-Wagenverband.** In der Konferenz des genannten Verbandes vom 7./8. Dezember v. J. war beschlossen worden, die Spezialwagen-Eigenschaft der sogen. SS-Wagen (vierachsige Plattformwagen von 20 t Ladegewicht mit Rungen) aufzuheben. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten ist diesem Beschlusse nicht beigetreten, da damit eine erhebliche Verschiebung zu Ungunsten der Versorgung der grossen Industriebezirke eintreten würde. In dem betreffenden Erlass heisst es weiter: „Es wird vielmehr darauf Bedacht zu nehmen sein, bei Neubeschaffung von SS-Wagen eine zweckentsprechende Vertheilung vorzunehmen. Die Verhältnisse werden sich auch voraussichtlich in der Zukunft günstiger gestalten, nachdem durch Einrichtung von Bruttomeldungen eine bessere Vertheilung der langen offenen Wagen ermöglicht ist. Die Direktionen wollen dauernd ihr Augenmerk darauf richten, dass die Anforderungen solcher Wagen sich nur auf Sendungen erstrecken, für die die Wagen bestimmt sind.“

— **Neue Bedingungen für Frachtstundungen und neue Muster zu Pachtverträgen über Bahnhofswirthschaften** sind vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten festgesetzt worden, die sich von den bisher vorgeschriebenen hauptsächlich nur durch die Bestimmungen über die Sicherheitsleistung unterscheiden, um sie mit den neuerdings in anderen Vertragsmustern festgesetzten in Uebereinstimmung zu bringen. Hiernach verbleibt es bei der bisherigen Anordnung, dass nur der Bürgschein eines der Eisenbahnverwaltung genehmen grösseren, im deutschen Reiche ansässigen Bankhauses oder einer der Eisenbahnverwaltung genehmen Kreditgenossenschaft (eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht) oder Verbandskasse zuzulassen ist. Wenn ein Generalpfand (Gesammtsicherheit) zugelassen werden soll, so haben die betheiligten Eisenbahndirektionen unter einander und mit dem Stundungsnehmer das nähere zu vereinbaren. Von dem bisherigen Grundsatze, dass die Sicherheit für die bei mehreren Güterkassen bewilligten Stundungen dem anderthalbfachen aller Monatsstundungssummen gleichkommen muss, wird nur in ganz besonderen Ausnahmefällen unter Verantwortung der betheiligten Eisenbahndirektionen abgegangen werden dürfen. Dass Sparkassenbücher als Sicherheit für Frachtstundungen nicht zulässig sind, wird als Regel festzuhalten sein. Wie bisher, ist die Frage, ob ein als Sicherheit angebotener Wechsel als sicher zu erachten ist, von der Eisenbahndirektion nach pflichtgemässem Ermessen und geeignetenfalls nach Anhörung der Reichsbankstellen wie bisher zu entscheiden. Die Ergänzung einer Sicherheit soll in der Regel nur dann gefordert werden, wenn der Kursrückgang der hinterlegten Werthpapiere von erheblicher Bedeutung ist. Von den Zinsscheinen der als Kaution hinterlegten Werthpapiere können den Bestellern die für die nächsten zwei Jahre fälligen belassen werden. Durch die neuen Bestimmungen wird die Eisenbahnverwaltung dem Verpfänder gegenüber von der Pflicht, die Ausloosung von Werthpapieren zu übernehmen, befreit. Auf die Inanspruchnahme des Reichsbank-Girokontos seitens der Stundungsnehmer soll möglichst hingewirkt werden, ein Zwang ist jedoch nicht auszuüben.

— In Bezug auf **Kreuzungen von Staatsbahnen durch Kleinbahnen** hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten an die nachgeordneten Eisenbahndirektionen und Eisenbahnkommissare einen Erlass gerichtet, in welchem darauf hingewiesen wird, dass vor kurzem ein Unfall dadurch herbeige-

führt sei, dass an der Kreuzungsstelle einer Eisenbahn mit einer Kleinbahn der Stollen eines Pferdes in der Oeffnung zwischen Fahr- und Zwangsschiene des Eisenbahngleises unter dem Kopfe der einen Schiene sich eingeklemmt hat. Dieser Unfall wäre vermieden worden, wenn die Spurrinne zwischen Fahr- und Zwangsschiene des Eisenbahngleises mit einer festen, auch dem Angriff geschärfter Stollen widerstehenden Masse ausgefüllt gewesen wäre. Die Eisenbahndirektionen sind daher veranlasst, die in ihrem Bezirke vorhandenen ähnlichen Gleiskreuzungen zu prüfen und, falls dies erforderlich erscheint, für eine Aenderung oder Ergänzung derartiger Kreuzungsanlagen Sorge zu tragen. Den Verwaltungen der Privateisenbahnen soll die Vornahme einer gleichen Prüfung durch die Eisenbahnkommissare empfohlen werden.

— **Ausführung des Personaletats für 1900 bei den preussischen Staatsbahnen.** In der Voraussetzung, dass der dem Landtage vorliegende Entwurf des Staatshaushaltsetats für das Etatsjahr 1900 die verfassungsmässige Zustimmung erhalten wird, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahndirektionen beauftragt, nunmehr die in ihren Bezirken zu besetzenden etatsmässigen Stellen mit thunlichster Beschleunigung vom 1. April d. J. ab in der vorgeschriebenen Form, jedoch unter Hinzufügung der Worte „unter der Voraussetzung der verfassungsmässigen Genehmigung des Staatshaushaltsetats für das Etatsjahr 1900“ zu verleihen, auch das Stelleneinkommen vom 1. April d. J. ab zur Zahlung anzuweisen. Da rückwirkende Stellenverleihungen nicht zulässig sind, ist es den Eisenbahndirektionen zur Pflicht gemacht, umsomehr dafür Sorge zu tragen, dass die Ernennungsverfügungen bis zum 1. April d. J. sämmtlich ausgefertigt sind. — Ebenso sollen die für das Etatsjahr 1900 zur Verfügung stehenden Mittel für die Gewährung von Stellenzulagen nunmehr angewiesen werden.

— **Betriebsunterbrechung auf der Berliner Stadtbahn infolge eines Brandes.** Am 22. d. Mts. Mittags wurde der Verkehr auf der Stadt- und Ringbahn zwischen den Stationen Lehrter Bahnhof und Bellevue fünf Viertelstunden lang unterbrochen. In dem Bogen Nr. 380, der von einer Glas-, Porzellan- und Steingutfabrik benutzt wird, lagerten zahlreiche Packkisten, die mit Stroh gefüllt waren. Diese geriethen Mittags um $11^3/_4$ Uhr aus noch nicht aufgeklärter Ursache in Brand. Die Flammen loderten, von einem ziemlich starken Winde angefacht, bald hoch empor und schlugen über den Bahnkörper hinweg. Ein von der Stadt herkommender Zug kehrte vor den Flammen sofort um, ein anderer, der vom Thiergarten herkam, versuchte zunächst hindurch zu fahren, gab aber den Versuch bald auf und fuhr ebenfalls zurück. Die Feuerwehr löschte die Flammen mit Handspritzen und verhinderte ein Uebergreifen des Brandes auf die an die Bahnkörper angrenzenden Schuppen. Nur eine Laderampe brannte an. Um 2 Uhr wurde der Verkehr wieder aufgenommen. Der ausgebrannte Bogen scheint demnach unter der Hitze nicht allzu stark gelitten zu haben.

— **Berliner Unterpflasterbahnnetz.** Darüber, wie die Stadtgemeinde Berlin dieses ausbauen zu lassen gedenkt, enthält der Jahresbericht der städtischen Verkehrsdeputation einige bemerkenswerthe Angaben. Es lagen der Deputation zwei Projekte vor: nach dem einen war eine direkte Weiterführung der Hochbahn Siemens & Halske in die Stadt hinein beabsichtigt, während das andere Projekt ein ganz selbständiges Unterpflasterbahnnetz darstellte. Man entschied sich für das selbstständige Netz, weil man es für nothwendig hielt, die Unterpflasterbahnlinien so auszugestalten, dass auf ihnen einmal eine möglichst schnelle Aufeinanderfolge der Wagen stattfinden könne, ferner, dass sie eine möglichst grosse Betriebssicherheit gewähren. Dazu soll aber erforderlich sein, dass jede Unterpflasterbahnlinie unabhängig von den übrigen Betrieben werde. Vorgesehen sind folgende Linien: eine Ringbahn, welche die Bahnhöfe (Anhalter, Potsdamer, Lehrter, Stettiner, Schlesischer und Görlitzer Bahnhof) mit einander verbindet, zwei Nord-Südlinien, die sich im Süden der Stadt zu einer Linie vereinigen und zwei West-Ostlinien. An ihren Kreuzungspunkten sollen diese Linien Bahnhöfe durchlaufen, die nach Art der „Thurmstationen“ der Eisenbahnen eingerichtet sind. Dies Projekt ist dem Polizeipräsidenten mit dem Ersuchen übersandt worden, sich grundsätzlich mit der Ausführung einverstanden erklären und genehmigen zu wollen, dass nach diesem Plane an den Ausbau von Unterpflasterbahnen herangetreten werde. Gleichzeitig wurde beantragt, den Bau einer Probestrecke Potsdamer Strasse-Mohrenstrasse-Spittelmarkt-Köpenicker Strasse-Schlesisches Thor grundsätzlich zu genehmigen. Dem Vernehmen nach soll dieses städtische Unterpflasterbahn-Projekt indessen vom Polizeipräsidenten grundsätzlich abgelehnt worden sein.

— **Wegen der Weiterführung der Bahn Elmshorn-Barmstedt nach Oldesloe** hat dem „Hamb. Korr.“ zufolge dieser Tage eine Berathung des Komitees darüber stattgefunden, welche Schritte in die Wege zu leiten sind, um die Erlaubniss für den Ausbau der fraglichen Strecke zu erhalten. Nach einem Schreiben des Oberpräsidenten von Köller in Schleswig ist sichere Aussicht vorhanden, dass dem Komitee der Ausbau der Strecke Barmstedt-Oldesloe übertragen werde. Es wurde beschlossen, ein erneutes Gesuch dem Eisenbahnminister zu unterbreiten und insbesondere auch die vor Jahren erfolgten Zeichnungen von den Gemeinden und Privaten zur Uebernahme von Aktien erneuern zu lassen. Die nöthigen Schritte sind sofort in die Wege geleitet. Es wird eine Hauptaufgabe des Komitees sein, die noch fehlenden Aktien unterzubringen, da ein Zuschuss vom Staat nicht zu erwarten ist. Die Genehmigung zum Ausbau dürfte in der nächsten Zeit erfolgen, da für den Fall des Ausbaues der Staat jederzeit berechtigt ist, die Bahn zum Selbstkostenpreise zu übernehmen. Die Bahn erhält folgende Richtung: Elmshorn, Barmstedt, Heeder, Kaden, Ulzburg, Henstedt, Sülfeld, Hohendamm, Neritz, Rümpel, Oldesloe.

— **Betheiligung der Provinz Schleswig-Holstein bei dem Bau von Kleinbahnen.** Der Provinziallandtag hat über die Bedingungen dieser Betheiligung in seiner letzten Sitzung vom 23. Februar d. J. ein Regulativ beschlossen, dem wir folgendes entnehmen:

§ 2. Ueber die Betheiligung der Provinz entscheidet der Provinziallandtag nach Prüfung und Begutachtung der Anträge der Kommunalverbände durch den Provinzialausschuss. Voraussetzung jeder Betheiligung ist ein im Interesse der Aufschliessung des Landes anzuerkennendes Verkehrsbedürfniss und eine dementsprechende Feststellung der Richtungslinie der Bahn. Die Beschlussfassung des Provinziallandtages kann erst erfolgen, nachdem die Kommunalverbände nachgewiesen haben, dass, abgesehen von der Beihilfe des Staates und der Provinz, die Mittel für den Bau der Bahnen einschliesslich der Grunderwerbskosten bereitgestellt sind.

§ 3. Die Betheiligung der Provinz erfolgt durch Gewährung eines Darlehns an die Kommunalverbände in Höhe von einem Viertel des vom Provinzialausschuss anerkannten Kostenanschlages, ausschliesslich der von den Kommunalvorständen einseitig zu tragenden Grunderwerbskosten, Nutzungsentschädigungen und der Kosten der über den Zweck der Kleinbahn hinausgehenden Hochbauten. Wird der Bau unter dem anerkannten Kostenanschlage ausgeführt, so wird das eine Viertel nur nach den wirklich verausgabten Kosten festgesetzt.

§ 4. Das seitens der Provinz gewährte Darlehn wird dergestalt getilgt, dass die Leistung der Provinz einem endgültigen Verlust in Höhe von einem Achtel der im § 3 genannten Kosten entspricht. Der Beginn, die Höchstdauer der Tilgung und der hiernach zu entrichtende Tilgungsbetrag wird vom Provinzialausschuss mit dem Kommunalverbande vereinbart. Falls das Unternehmen Ueberschüsse gewährt, so soll der Kommunalverband berechtigt sein, von deren Betrage nach Befriedigung des Staates den an die Provinz zu zahlenden jährlichen Tilgungsbetrag und von seiner nach § 3 zu berechnenden Betheiligung 1 % abzuziehen; der Rest der Ueberschüsse wird sodann im Verhältniss des Darlehns der Provinz zur Betheiligung des Kommunalverbandes unter beide vertheilt. Die Gewinnbetheiligung der Provinz hört nach vollendeter Tilgung des Darlehns auf.

§ 6. Für den Fall der Nichtbetheiligung des Staates an dem Gewinn des Unternehmens treten folgende Bestimmungen ein: Wenn der Kommunalverband den Bau oder den Betrieb der Bahn oder beides einem Uebernehmer überlassen will, so bedürfen die mit demselben abzuschliessenden Verträge der Zustimmung des Provinzialausschusses. Sowohl in dem Fall, dass der Kommunalverband den Betrieb der Bahn selbst übernimmt, als auch dann, wenn er denselben einem Uebernehmer überlässt, sind die Tarife dem Provinzialausschuss zu unterbreiten, ohne dessen Zustimmung sie nicht eingeführt werden dürfen. Nach Ablauf der ersten fünf Betriebsjahre unterliegt auch die Abänderung des Tarifs dieser Zustimmung.

Die sonstigen in Kleinbahnangelegenheiten gefassten Beschlüsse des Provinziallandtages betreffen u. a. die Gewährung eines unverzinslichen, aber amortisationspflichtigen Darlehns von einem Viertel der Kosten einer Kleinbahn von Apenrade nach Lügumkloster bis zu 405 000 ℳ, jedoch nicht über den vierten Theil der thatsächlich erwachsenen Kosten hinaus; die Feststellung der Höhe des provinziellen Darlehns von einem Viertel der Baukosten für die beiden Kleinbahnen von Hadersleben nach Christiansfeld und von Woyens über Gramm nach Rödding im Kreise Hadersleben mit 464 056 ℳ; die Feststellung der Höhe der provinziellen nicht rückzahlbaren Beihilfe zu den Kosten der Kleinbahnen auf Alsen mit einem Achtel der Baukosten auf 204 399,22 ℳ.

— **Unterstützung von Kleinbahnen seitens des Provinzialausschusses von Westpreussen.** In seiner Sitzung am 14. d. Mts. setzte der Ausschuss in Abänderung seines Beschlusses vom 13. März v. J. das Baukapital für die Kleinbahnen im Kreise Marienwerder (56,13 km) auf 1 924 000 ℳ. und mit Zurechnung der Kosten für die Dampffähre bei Mewe auf 2 124 000 ℳ. fest, welch letztere Summe gleichzeitig das gesammte zu subventionirende Baukapital darstellt. Es wurde dann beschlossen, von diesem auf 2 124 000 ℳ. festgesetzten Baukapital 326 000 ℳ. in Aktien auf die Provinz zu übernehmen, unter der Voraussetzung, dass von der zur Durchführung des Unternehmens zu bildenden Aktiengesellschaft nur gleichberechtigte Aktien ausgegeben werden. — Für den Bau der normalspurigen Kleinbahn Culmsee-Melno setzte der Provinzialausschuss die Baukosten und demnach auch das Grundkapital für die zu bildende Aktiengesellschaft auf 2 185 000 ℳ. und die provinzielle Betheiligung an dieser Kleinbahn auf 437 000 ℳ. = 26 ⅔ des Anlagekapitals fest.

— **Kleinbahnen im Kreise Hamm.** Der Kreistag bewilligte der „D. Strassen- u. Kleinb.-Ztg.“ zufolge für die im Herbst zu eröffnende Kleinbahn Hamm-Werl die Summe von 100 000 ℳ. zur Vervollständigung der Betriebsanlagen. Für den Bau dieser Bahn ist vom Kreistage eine Summe von 700 000 ℳ. bewilligt worden. — Sodann beschloss der Kreistag die Gründung einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung, deren Zweck der gemeinsame Betrieb der von den Kreisen Soest und Hamm hergestellten Linien Neheim-Ostönnen-Soest-Hovestadt, Ostönnen-Werl und Werl-Hamm ist.

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monate Februar d. J. sind bei einer Betriebslänge von 5 640 (1899: 5 558) km 1 713 004 Personen und 1 209 915 t Güter befördert werden. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 2 387 203 ℳ., aus dem Güterverkehr 7 366 853 ℳ., aus dem Gepäckverkehr 142 409 ℳ. und aus dem Thiertransport 214 376 ℳ., zusammen 10 110 841 ℳ. (gegen 9 636 161 ℳ. im gleichen Monat des Vorjahres). Die Einnahmen vom 1. Januar bis 28. Februar d. J. beziffern sich auf 20 378 295 ℳ. (mehr gegen das Vorjahr um 1 012 285 ℳ.).

— **Schnellzugverbindung München-Mailand über den St. Gotthard.** Vom 1. Mai d. J. an verkehren zwischen München und Mailand über Lindau, Zürich, St. Gotthard neue direkte Schnellzüge mit 15 stündiger Fahrzeit. Neben dieser Verbindung besteht und zwar bis Ende Mai eine tägliche direkte Verbindung zwischen München und Mailand durch den über den Brenner verkehrenden Nord-Süd-Expresszug, welcher die Strecke München-Mailand in 12 Stunden, die Strecke Mailand-München in 12½ Stunden zurücklegt.

— **Versuchsfahrten mit den schweren amerikanischen Güterzuglokomotiven.** Man berichtet uns aus Fachkreisen in betreff dieser Versuchsfahrten, welche von der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen anlässlich der Anwesenheit der Mitglieder des technischen Ausschusses des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen in München Anfangs dieses Monats veranstaltet sind, dass der kleine Unfall, der sich nach einer Notiz eines süddeutschen Blattes bei einer der gemachten Probefahrten ereignete, mit der Güte der von Bayern bezogenen Lokomotiven und deren Leistungsfähigkeit durchaus nichts zu thun habe. Das sogen. Rohrrinnen, und darum handelte es sich in diesem Falle, ist eine häufig auftretende Erscheinung bei Lokomotiven, ganz einerlei, welcher Herkunft dieselben sind. Sie rührte wohl namentlich davon her, dass die Beheizung und Bedienung der betreffenden amerikanischen Maschine, die mit einer sehr grossen Feuerbüchse ausgestattet ist, dadurch sehr erschwert war, dass an diesem Tage eine sehr grosse Anzahl der Theilnehmer die Fahrt auf der Maschine mitmachten und hierdurch die richtige Bedienung derselben behinderten. Die Leistungsfähigkeit der Maschine wurde am folgenden Tage, als die Fahrt wiederholt wurde, in tadelloser Weise erwiesen, und man war allgemein überrascht über die entwickelte bedeutende Zugkraft, den ruhigen Gang und die ausgezeichnete Verdampfung, Eigenschaften, die sich schon bei den im Dezember 1899 gemachten ersten Probefahrten in hervorragender Weise zeigten und sich nun abermals bewährten.

— **Zugkontrolöre auf den sächsischen Staatsbahnen.** Vom 1. April d. J. an werden ebenso wie bei den preussischen Bahnen auch bei den sächsischen Staatseisenbahnen besondere Kontrolöre in Thätigkeit treten, die hauptsächlich berufen sind, durch unvermuthete Revisionen festzustellen, ob die Züge nur von Reisenden mit gültigen Fahrkarten und in den durch die Fahrkarten bescheinigten Wagenklassen benutzt werden. Daneben wird ihnen auch die Mitüberwachung der Zugschaffner und der Ordnungsmässigkeit des Personenzugdienstes überhaupt obliegen.

— **Kohlenmangel und Kohlenausfuhr.** Die Klagen über Kohlenmangel dauern, wie die „Köln. Ztg.“ schreibt, in ungeschwächtem Maasse fort. Sie haben durch die Thatsache, dass die amtliche Statistik für die letzten Monate wiederum eine Zunahme der Kohlenausfuhr erkennen lässt, naturgemäss weitere Nahrung erhalten. Thatsächlich liegen denn auch solche Klagen nicht nur aus dem Herzen des Industriebezirkes, sondern aus fast allen Theilen des Reiches vor. Neuerdings sind uns solche namentlich aus Süddeutschland zugegangen. Während aber in der Solinger Versammlung ausdrücklich anerkannt wurde, dass nicht bei dem Kohlensyndikat, sondern bei den Händlern die Hauptursache der Kohlenknappheit und der Steigerung der Kohlenausfuhr zu suchen sei, scheint in Süddeutschland die entgegengesetzte Meinung vorzuherrschen. So wird z. B. in einer aus Mannheim uns zugehenden Zuschrift ausgeführt, dass die von der Mannheimer Handelskammer an den Reichstag gerichtete verfehlte Eingabe um Aufhebung der Kohlenausfuhrtarife besser durch eine Vorstellung an das Kohlensyndikat ersetzt worden wäre, den die süddeutschen und besonders badischen Verhältnisse schädigenden Versand in die bayerisch-böhmischen Ausstandsgebiete zu unterbinden. Thatsächlich seien seit Monaten grosse Mengen in jene Gebiete gegangen; eine einzige Mannheimer Firma verlade arbeitstäglich 50 Wagen dorthin usw. Schliesslich hebt aber auch diese Zuschrift die Rücksichtslosigkeit der Händler hervor, die sich die augenblickliche Lage nach Kräften zu Nutzen machen. Hier scheint denn auch, namentlich insoweit Ausfuhr und übertriebene Preisforderungen in Frage kommen, in der That eine der Hauptursachen der gegenwärtigen Missstände zu liegen. Die Kohlenknappheit an sich ist allerdings ohne das Zuthun der Händlerschaft einzig und allein durch die starke Anspannung aller Kräfte unserer Industrie entstanden und trotz angestrengtester Förderthätigkeit der Zechen, zur Zeit wenigstens, nicht völlig aus der Welt zu schaffen. Auch das Kohlensyndikat vermag hieran nichts zu ändern. Wohl aber ist es in der Lage, einer missbräuchlichen Ausbeutung dieses Zustandes durch die Händler nach Kräften entgegenzuwirken; das ist denn auch, soweit wir unterrichtet sind, bisher schon geschehen. Einerseits hat das Syndikat die ohne Vermittelung von Händlern erfolgende Kohlenausfuhr aufs äusserste eingeschränkt, andererseits hat es aber auch die Händler zur Einschränkung der Kohlensendungen an das Ausland veranlasst. Wie wir uns überzeugt haben, sind mehrfach die Gesuche von Händlern um Kohlensendungen, bei denen der Verdacht bestand, dass sie für das Ausland bestimmt seien, abschlägig beschieden worden. Wenn trotzdem die Gesammtmenge der in jüngster Zeit an das Ausland abgegebenen Kohlen nicht unerheblich gestiegen ist, so ist das auf das Verhalten der Händler zurückzuführen, die namentlich infolge des böhmischen Arbeiterausstandes jede, wenn auch noch so übertriebene Preisforderung bewilligt erhielten und erhebliche Mengen nach Böhmen verschickten. Nachdem der Ausstand nunmehr beigelegt ist, darf man wohl annehmen, dass auch die Ausfuhr wieder abnehmen, d. h. sich in normalen Grenzen halten wird. Dabei wird man sich aber auch darüber klar werden müssen, dass ein völliger Verzicht auf die Ausfuhr schlechterdings nicht möglich ist. In normalen Zeiten ist der deutsche Kohlenbergbau unbedingt auf den Absatz im Auslande angewiesen, da der deutsche Markt die gesammte Förderung nicht aufnehmen kann. Etwa 16 ⅔ derselben müssen unter allen Umständen im Auslande untergebracht werden. Wollte man daher jetzt die Ausfuhr völlig unterbinden, so würde das die Zukunft des deutschen Kohlenbergbaues in der allerbedenklichsten Weise gefährden, denn die jetzt abgebrochenen Beziehungen zum Auslande würden späterhin nur mit grossen Opfern an Zeit, Arbeit und Geld wieder angeknüpft werden können. Aber auch abgesehen hiervon würde selbst jetzt bei dem starken Bedarf unserer Industrie die plötzliche und völlige Unterbindung der Ausfuhr schon binnen wenigen Tagen zu den allerbedenklichsten Störungen und Stockungen führen. Aus diesem Grunde ist auch die von verschiedenen Seiten vorgeschlagene Aufhebung der Kohlenausfuhrtarife als eine gefährliche und durchaus unwirthschaftliche Maassregel zu bezeichnen. Das Wirksamste, was zur Linderung der bisherigen Noth geschehen kann, ist die Verstärkung des von dem Syndikat bisher schon auf die Händler ausgeübten Druckes im Sinne thunlichster Einschränkung der Ausfuhr und zugleich die Umgehung derjenigen Händler, welche die augenblickliche Marktlage zu übertriebenen Preisforderungen ausgebeutet haben. Wenn solche Händler künftighin von dem Syndikat nicht mehr berücksichtigt werden, so wird das auch auf die übrigen einen heilsamen und ernüchternden Einfluss ausüben und namentlich verhindern, dass die Händler noch weiterhin mit ihren Angeboten für den inländischen Markt zurückhalten und so die Preise künstlich in die Höhe schrauben. Thatsächlich dürfte denn auch die zur Zeit herrschende Kohlenknappheit eine Einschränkung des Geschäftskreises der Händler zur Folge haben und auf eine Ausdehnung

der unmittelbaren Beziehungen zwischen Kohlensyndikat und Kohlenverbrauchern hinwirken.

— **Die Beförderung der Asche der in Krematorien verbrannten Leichen** wird durch einen Erlass des preussischen Kultusministers dahin geregelt, dass den Aschentransporten, sofern sie von inländischen Verbrennungsanstalten ausgehen oder sofern sie vom Auslande eintreffen und mit einem konsularischen Begleitattest des bezeichneten Inhalts versehen sind, vom gesundheitlichen Standpunkte aus Beschränkungen nicht aufzuerlegen sind. Insbesondere finden die Vorschriften über Leichentransporte und über die Ausstellung von Leichenpässen auf Aschentransporte nicht Anwendung. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat dementsprechend die Eisenbahndirektionen und Eisenbahnkommissare mit Anweisung versehen.

— **Personalnachrichten.** Der Präsident der Eisenbahndirektion in Hannover, Eduard Oskar Reitzenstein, Besitzer des Fideikommissrittergutes Eickhof im Kreise Nienburg, ist unter dem Namen „von Eickhof genannt Reitzenstein“ in den Adelstand erhoben worden.

Dem grossherzoglich hessischen Regierungs- und Baurath Winckler, Mitglied der preussisch-hessischen Eisenbahndirektion in Mainz, ist der Charakter als Geheimer Baurath verliehen.

Im Bereiche der badischen Staatseisenbahnen wurden ernannt: der Regierungsrath Julius Schulz bei der Generaldirektion zum Oberregierungsrath; die Bauräthe Adalbert Baumann und Friedrich Gernet bei der Generaldirektion zu Oberbauräthen; der Oberbetriebsinspektor Karl Becht in Freiburg zum Regierungsrath; die Oberingeniöre und zwar der Maschineninspektor Ernst Behaghel in Freiburg, sowie die Bahnbauinspektoren Eduard Gockel in Heidelberg, Otto Hof in Offenburg, Julius Schweinfurth in Heidelberg, Otto Straub in Eberbach, Wilhelm Hormuth in Villingen, Friedrich Wenner in Bruchsal und Karl Gebhard in Waldshut zu Bauräthen; die Betriebsinspektoren August Hartfelder in Lauda, Ludwig Landenberger in Karlsruhe, Erwin Meyr in Eberbach und Eduard Razenhofer in Bruchsal, sowie der Kasseninspektor, Centralinspektor Hermann Welte bei der Generaldirektion zu Oberbetriebsinspektoren; die Bahnbauinspektoren Hermann Eissenhauer in Singen, Richard Tegeler in Kehl, Otto Hardung in Neustadt i/Schw., sowie die Bahnbauinspektoren, Centralinspektoren Franz Grund bei der Generaldirektion und Hermann von Stetten in Freiburg, ferner die Maschineninspektoren Oskar Schönfeld in Konstanz und Emil Hallensleben in Karlsruhe zu Oberingeniören.

Oesterreich-Ungarn.

— **Verwendung rother Signalgläser mit Drahtnetz.** Als kürzlich ein in eine Station einfahrender Zug mit einem dort stehenden Zuge zusammenstiess, wurde festgestellt, dass das rothe Glas des auf „Verbot der Einfahrt“ gestellten Einfahrtsignals gebrochen und gegen den Zug weisses Licht sichtbar war. Im Hinblicke auf die Gefahren, welche für die Sicherheit des Verkehres durch Zerbrechen und Herausfallen der rothen Signalgläser hervorgerufen werden können, hat die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen ihren Erlass, mit welchem die Anwendung rother Signalgläser mit eingegossenem Drahtnetz, geliefert von der Firma Siemens & Halske in Wien, empfohlen wurde, den Bahnverwaltungen mit dem Beifügen in Erinnerung gebracht, dass derartige Signalgläser in erster Linie bei feststehenden, sowie bei den zur Kennzeichnung des Schlusses und der Spitze des Zuges dienenden Signalen anzuwenden seien.

— **Bahnprojekt Lundenburg-mährisch-ungarische Landesgrenze.** Das Reichsgesetzblatt verlautbart die Verleihung der Konzession an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die als vollspurige Lokalbahn auszuführende Lokomotiveisenbahn von Lundenburg bis zur mährisch-ungarischen Grenze in der Richtung gegen Broczkó.

— **Fahrordnungen der Kleinbahnen.** In Bezug auf die Vorlage der Fahrordnungen der Kleinbahnen hat bisher eine Verschiedenartigkeit des Vorganges geherrscht, welche als ein Uebelstand empfunden wurde. Die einen legten einen graphischen Fahrplan vor, während andere sich mit der Unterbreitung tabellarischer Fahrordnungen begnügten; ferner wurde von einigen Verwaltungen der Fahrplan dem Eisenbahnministerium, von anderen der politischen Landesbehörde eingereicht. Es stellte sich infolge dessen die Nothwendigkeit heraus, eine grössere Einheitlichkeit herbeizuführen. Als vor kurzem ein diesen Gegenstand regelnder Erlass an die Haupt- und Lokalbahnen erging (vgl. Nr. 24 S. 367 d. Ztg.), wurde beschlossen, diese Angelegenheit auch in Ansehung der Kleinbahnen einer Regelung zu unterziehen. Hierüber hat vor kurzem eine Besprechung mit den Vertretern der Kleinbahngesellschaften im Eisenbahnministerium stattgefunden. Der Inhalt des an die Kleinbahnen demnächst ergehenden Erlasses wird sich den jeweiligen Verkehrsverhältnissen anpassen und in Bezug auf die an die Kleinbahnen zu stellenden Anforderungen nicht über das Maass des Nothwendigen hinausgehen.

— **Die Verkehrseinnahmen der österreichischen Staatsbahnen** und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen betrugen im Februar im Personenverkehre 3 568 606 Kronen, im Güterverkehre 11 143 385 Kr., im ganzen somit 14 711 991 Kr., bei einer Beförderung von 4 333 504 Reisenden und 1 960 980 t Güter. Hiervon entfallen auf die westlichen Staatsbahnen: im Personenverkehre 2 493 858 Kr. mit 3 715 513 Reisenden und im Güterverkehre 7 991 252 Kr. mit 1 538 079 t, auf die Staatsbahnen in Galizien im Personenverkehre 1 074 748 Kronen mit 617 991 Reisenden und im Güterverkehre 3 152 133 Kr. mit 422 901 t. Der Vergleich mit dem Monat Februar vorigen Jahres ergibt im Personenverkehre eine Steigerung der Einnahme und Beförderung um 302 040 Kr. und 1 225 874 Reisende und im Güterverkehre eine Verminderung der Einnahmen und der beförderten Menge um 562 241 Kr. und 349 689 t. Der Ausfall im Güterverkehre trifft die westlichen Staatsbahnen und ist auf die um etwa 40 000 Wagen verminderte Beförderung von Kohle infolge der Arbeitseinstellung im böhmischen Kohlenrevier zurückzuführen.

— **Einführung eines neuen Schnellzuges Wien-Triest bezw. Venedig.** Es wurde vor einiger Zeit gemeldet, dass die Südbahn bereit sei, einen neuen Schnellzug zwischen Wien und Triest mit kürzerer Fahrtdauer einzuleiten. Derselbe sollte mit dem 1. Mai d. J. eingeführt werden. Dieser Termin wird eine Verzögerung bis zum Juli dadurch erfahren, dass die Südbahn den neuen Schnellzug erst mit den neuen in Bestellung gegebenen Wagen und Lokomotiven in Verkehr setzen will, welche vor Ende Juni nicht zur Ablieferung gelangen können. Dermalen schweben über die herzustellende neue direkte Verbindung mit Venedig unter Benutzung des neuen Schnellzuges und Ueberleitung eines direkten Wagens auf die für den Vollbetrieb umgestaltete Lokalbahn Monfalcone-Cervignano Verhandlungen zwischen dem Eisenbahnministerium und der Südbahn. Durch diesen Zug würde die bisherige Fahrtdauer zwischen Wien und Venedig von 17 auf 15 Stunden herabgesetzt werden. Die Verhandlungen gelten hauptsächlich der Regelung der Verkehrsantheile zwischen den Staatsbahnen und der Südbahn.

— **Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte.** Der Besuch der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte in Wien, deren Kosten von den Eisenbahnverwaltungen getragen werden, war auch im Schuljahr 1898/99 ein sehr befriedigender. Den niederen Kurs, in welchem Eisenbahntechnologie, Verkehrsgeographie, Waarenkunde und Buchhaltung gelehrt werden, besuchten 100 Hörer (darunter ein ausserordentlicher), an dem höheren Kurse, in welchem über Eisenbahnrecht, Nationalökonomie, Verkehrsstatistik, Zollvorschriften, Tariflehre und Elektrotechnik Vorträge gehalten werden, nahmen 77 Hörer theil. Prüfungen haben im niederen Kurse 80, im höheren Kurse 46 Hörer abgelegt.

— **Elektrische Bahn Wien-Pressburg.** Am 18. d. Mts. fand eine zahlreich besuchte Versammlung von Bürgermeistern und Interessenten der an der projektirten Bahn gelegenen Ortschaften statt. In dieser Versammlung berichtete der Konzessionswerber an der Hand der Pläne und Akten ausführlich über den dermaligen Stand des geplanten Unternehmens. Nach diesem Bericht erübrigt zur Verwirklichung des Projektes nur noch, dass der mit dem Magistrat in Wien im Juni vorigen Jahres vereinbarte Vertrag die Genehmigung des Stadt- und Gemeinderaths erhalte, ferner das Uebereinkommen mit der Staatseisenbahngesellschaft wegen Pachtung oder Mitbenutzung der Theilstrecken Schwechat-Fischamend und Petronell-Hainburg getroffen und schliesslich dass der zur Ergänzung des erforderlichen Stammaktienkapitals von der Regierung und dem Lande erbetene Beitrag bewilligt werde. (Der für die ungarische Theilstrecke erforderliche Stammaktienbeitrag ist infolge des Aufrufes des Bürgermeisters von Pressburg überzeichnet worden, so dass diese Angelegenheit ungarischerseits als erledigt zu betrachten ist.) Die Versammlung fasste den einstimmigen Beschluss, eine neuerliche Eingabe an den niederösterreichischen Landesausschuss zu richten und das Komitee zu ersuchen, demnächst die geeigneten Schritte zu thun, um baldmöglichst eine günstige Erledigung obiger noch ausständigen Vorbedingungen zu erwirken.

— **Legung von Goliathschienen auf der Waagthallinie.** Wie die „Budapester Korr." erfährt, hat der ungarische Handelsminister angeordnet, dass in das für die Jahre 1900—1903 ausgearbeitete Bauprogramm der ungarischen Staatsbahnen auch die Versehung des Oberbaues der Waagthalbahn mit Goliathschienen aufgenommen werde. Begründet wird diese Maassnahme damit, dass sowohl der Personen- wie der Güterverkehr auf dieser Linie als dem natürlichen Wege des deutsch-orientalischen Verkehres in steter Zunahme begriffen ist. Behufs Hebung des Personenverkehres wurden schon im vorigen Jahre zwei Schnellzüge auf dieser Linie eingeführt, welche die Zeitdauer der Fahrt Berlin-Budapest von 22 Stunden auf 17 verkürzten. Vom 1. Mai d. J. werden im Anschlusse an die auf der Marchegger Linie verkehrenden Ostender und Orientexpresszüge täglich Expresszüge verkehren, wodurch die Fahrt Berlin-Budapest auf 16 Stunden vermindert wird. Nunmehr soll es dem reisenden Publikum ermöglicht werden, ohne Wagenwechsel von Berlin über Budapest nach Konstantinopel und zurück zu gelangen. Zu diesem Zwecke muss die Leistungsfähigkeit der Waagthallinie durch Vermehrung der Züge und Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit gesteigert werden, was die Legung des Oberbaues mit Goliathschienen zur unabweislichen Vorbedingung hat. (Die vorstehende Mittheilung hat in Fachkreisen die Frage angeregt, weshalb diese rascheste Verbindung zwischen Berlin und Budapest sowie dem Orient nicht auf der um etwa 25 km kürzeren Strecke Oderberg-Ruttek-Budapest eingerichtet wurde. Die Ursache liegt darin, dass nur auf einer längeren Theilstrecke der österreichischen Linie das zweite Gleis ausgebaut ist und auch die sonstigen Anlagen nicht ausreichen. Das österreichische Eisenbahnministerium hat es dem Vernehmen nach in wiederholten Zuschriften entschieden abgelehnt, die Einlegung des Berliner Orient-Expresszuges auf der Linie Oderberg-Sillein-Budapest zu gestatten, da auf dieser Strecke mehr als 60 Züge in jeder Richtung täglich verkehren und es aus Rücksichten der Sicherheit unstatthaft erschien, dass vor der Legung des zweiten Gleises und ehe die von der österreichischen Regierung geforderten Erweiterungen der Stationsanlagen auf der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ausgeführt sind, ein mit solcher Schnelligkeit verkehrender Zug über diese Strecke geleitet werde. Die österreichische Regierung hat schon seit Jahren in wiederholten Erlässen an die Direktion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und in mehreren Noten an die ungarische Regierung die Herstellung dieser Rekonstruktionsarbeiten betrieben. Die Ausführung der letzteren ist indessen bisher noch nicht in Angriff genommen worden, da über die Aufnahme des erforderlichen Anlehens eine Einigung noch nicht erzielt wurde.)

— **Die Torontáler Vizinalbahnen.** In einer ausserordentlichen Generalversammlung des Munizipiums des Torontáler Komitats kam die Angelegenheit der Torontáler Vizinalbahnen zur Erörterung. Es wurde beschlossen, den Ankauf dieser Bahnen durch den Staat zu betreiben. Sollte diesbezüglich kein Erfolg zu erzielen sein, so sei die Uebernahme der Bahnen in den Betrieb der ungarischen Staatsbahnen unter vortheilhaften Bedingungen zu erwirken.

— **Eisenbahnbeamten-Lehrkurs.** Der ungarische Handelsminister hat auf Grund der Ergebnisse der heuer im Eisenbahnbeamten-Lehrkurs in Budapest abgenommenen Befähigungsprüfungen fünf Hörern Prämien von je fünf Zehn-Kronen-Stücken bewilligt und zugleich angeordnet, dass die Genannten sofort, mit Umgehung der Praktikantenvorstufe, zu Beamten ernannt werden. Die letztere Begünstigung wurde ausnahmsweise auch drei weiteren Theilnehmern, welche den Kurs ebenfalls mit vorzüglichem Erfolge beendet haben, gewährt.

— **Schädigung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn durch betrügerische Beamte.** Die Direktion der genannten Bahn hat der Budapester Polizei die Anzeige erstattet, dass zwei ihrer Beamten zumeist durch Fälschung von Anweisungen auf reklamirte und zur Rückvergütung angewiesene Frachtgebühren die Gesellschaft um etwa 200 000 Kr. geschädigt haben. Einer der beiden pflichtvergessenen Beamten ist in Verwahrungshaft genommen worden, der andere ist flüchtig. Der Fall hat in Budapest grosses Aufsehen hervorgerufen und gab auch Anlass zur Einbringung einer Interpellation an den Handelsminister. Es wurden an ihn folgende Fragen gerichtet:

„1. Hat der Minister Kenntniss davon, dass in der finanziellen Gebahrung der vom Staate garantirten Kaschau-Oderberger Eisenbahn seit Jahren grosse Missbräuche und Hinterziehungen vorkamen, durch welche das Erträgniss der Eisenbahn jährlich um eine beträchtliche Summe geschädigt wurde, welche infolge der übernommenen Garantie alljährlich vom ungarischen Staate ersetzt werden musste? 2. Ist es richtig, dass der Handelsminister zur Feststellung der Missbräuche in der Verwaltung dieser Eisenbahn und der veruntreuten Summe einen Regierungskommissar entsendet habe? 3. Ist es richtig, dass auch der österreichische Eisenbahnminister zu demselben Zwecke ebenfalls einen Regierungskommissar delegirt habe? 4. Wenn das hier Gesagte den Thatsachen entspricht, ist der Herr Minister geneigt, seinerzeit, wenn der Regierungskommissar über seine Thätigkeit Rechenschaft ablegt und Bericht erstattet, diesen Bericht dem Abgeordnetenhause vorzulegen?"

Gelegentlich der Besprechung dieser Angelegenheit in der Oeffentlichkeit ist auch die Möglichkeit einer Rückwirkung der begangenen Veruntreuungen auf die österreichische Staatsgarantie angedeutet worden. Demgegenüber wird jedoch darauf hingewiesen, dass nach den angestellten Erhebungen die Unterschlagungen nur bis zum Jahre 1891 zurückreichen. Da aber im Sinne der Abmachungen zwischen den beiderseitigen Regierungen und der Kaschau-Oderberger Bahn die gesammte Garantieschuld an die österreichische Regierung sammt den aufgelaufenen Zinsen bereits im Jahre 1888 zur Rückzahlung gelangt war, ist es klar, dass das unmittelbare finanzielle Interesse des österreichischen Staatsschatzes durch die betrügerischen Vorgänge in keiner Weise berührt wird. Schon seit Jahren werden die Betriebsüberschüsse der österreichischen Linien zur Rückzahlung der seitens Ungarns entstandenen Garantievorschussschuld herangezogen. Dem Vernehmen nach soll auch ein Vertreter des österreichischen Eisenbahnministeriums zur näheren Erhebung des Thatbestandes nach Budapest entsendet werden.

Vereinsausland.

— **Dampffähre Gjedser-Warnemünde.** Der Beschluss des dänischen Folkethings, auch die Vorlage über die Errichtung vorgenannter Dampffähre fallen zu lassen, hat allgemeine Entrüstung hervorgerufen und die Vertreter des Handelsstandes veranlasst, dem Präsidenten des Folkethings eine Adresse zu überreichen, worin auf die grosse Bedeutung der Vorlage aufmerksam gemacht und das Folkething dringend aufgefordert wird, sie noch in dieser Tagung anzunehmen. Wie der „Hamb. Korresp." berichtet, wird in der Adresse ferner unter näherer Begründung hervorgehoben, dass die günstigsten Bedingungen für ein Durchgangsgeschäft von beiden Seiten vorhanden seien, und man erwarte daher ganz sicher, dass der Verkehr sehr bedeutend zunehmen werde. Kopenhagen werde überhaupt, heisst es schliesslich, erst durch diese direkte Eisenbahnverbindung mit dem östlichen Kontinent hoffen können, die durch seine etwas isolirte Lage entstandenen Schwierigkeiten überwinden und mit den kontinentalen Plätzen in Wettbewerb treten zu können. — In Beantwortung dieser Adresse erklärte das Folkething, seinen früheren Beschluss rückgängig machen und die Vorlage fördern zu wollen, doch unter der Bedingung, dass auch verschiedene jütländische Eisenbahnvorlagen angenommen würden.

— **Elektrische Schnellbahn Brüssel-Antwerpen.** Das Projekt einer derartigen Bahn zur Verbindung der Strassenbahnnetze von Brüssel und Antwerpen ist von der Union-Elektrizitätsgesellschaft in Verbindung mit den Tramways Bruxellois ausgearbeitet worden. Ein Syndikat, welches sich aus den bedeutendsten belgischen Banken zusammensetzt, hat nach Mittheilung der „Frkf. Ztg." unter Führung der Société Générale pour favoriser l'Industrie nationale die Finanzirung übernommen. Die belgische Regierung soll dem Plan günstig gesinnt sein und wird bald die Frage der Repräsentantenkammer unterbreiten. Das neue Projekt unterscheidet sich von früheren Projekten, welche ähnliches beabsichtigten, dadurch, dass es sich nunmehr um eine Ueberlandstrassenbahn handelt. Die Wagen sollen in Zwischenräumen von 5 bis 10 Minuten verkehren, und zwar innerhalb der Städte auf den gewöhnlichen Strassenbahngleisen, ausserhalb derselben auf einem besonderen Bahndamm, und zwar mit einer Geschwindigkeit von über 100 km in der Stunde, so dass man künftig in weniger als einer halben Stunde vom Brüsseler Boulevard bis in den Mittelpunkt von Antwerpen wird gelangen können.

— **Die belgische Staatsbahnverwaltung** hat jetzt der Kammer einen Gesammtplan der Arbeiten unterbreitet, welche sofort auszuführen sind, um neue Verkehrskrisen zu vermeiden. Erweiterung von Bahnhöfen, Anlegung neuer und doppelter Gleise, Schaffung neuer Linien sind mit einem Kostenaufwand von 50 000 000 Frcs. in Aussicht genommen. Infolge der Bestellungen von neuem rollenden Material wird der jetzige Bestand um 4000 neue Wagen vermehrt. Es werden noch bestellt 200 Wagen II. Klasse und 360 Wagen III. Klasse. Uebrigens hat die belgische Staatsbahnverwaltung bei dem Hause Burnham Williams & Co. in Philadelphia 12 Lokomotiven zum Preise von 69 000 Frcs. und 12 Tender zum Preise von 14 000 Frcs. bestellt, alles im September lieferbar. Wegen der kurz bemessenen Lieferungsfrist konnten belgische Werke diese Lieferung nicht übernehmen. („Voss. Ztg.")

— **Im Prozess der Vereinigten Schweizerbahnen und der Gotthardbahn gegen den Bund** betreffs Festsetzung des Reinertrages und des Anlagekapitals für den Rückkauf ist der Schriftwechsel beendigt; der Prozess der Vereinigten Schweizerbahnen wird voraussichtlich im Laufe des April vom Bundesgericht entschieden.

— **Betreffs des Gesetzes wegen der Besoldungen bei den Bundesbahnen** hat die Kommission des Ständeraths dem von dem Verein schweizerischer Eisenbahnangestellten ausgesprochenen Wunsche stattgegeben und an der Regierungsvorlage die Aenderung beantragt, dass auch bei den unteren Besoldungsklassen die periodischen Aufbesserungen 300 statt 200 Frcs. betragen sollen.

— **Jungfraubahn.** Der schweizerische Bundesrath ertheilte am 19. d. Mts. der Jungfraubahngesellschaft die Bewilligung zur Erstellung eines Pfandrechtes im I. Range auf die Strecke „Scheidegg-Eigergletscher-Rothstock-Eigerwand-Eismeer“ sammt Zubehör und Betriebsmaterial behufs Aufnahme eines Obligationenanlehens im Betrage von 2 500 000 Frcs. zum Zwecke der Sicherstellung der betriebsfähigen Erstellung der genannten Bahnstrecken. Für die genannte Gesellschaft wird auch die Ertheilung einer Konzession zu einer Eisenbahn von der Kleinen Scheidegg auf den Männlichen beantragt. Die Anlagekosten sind auf 400 000 Frcs. berechnet. Die Länge der Linie beträgt 4 100 m.

— **Die Pilatusbahn** zeigt bei dem ausserordentlich starken Fremdenverkehr in der Schweiz für 1899 (11. Betriebsjahr) besonders günstige Ergebnisse. Die Gesammtfrequenz ist mit 44 245 Reisenden um 33 610 oder 14,6 %, die Einnahmen sind mit 260 909 Frcs. um 12 % höher als im Vorjahre. Die Dividende beträgt 6 %. Ein Unfall kam nicht vor.

— **Zahnradbahn von Wimmis auf den Niesen.** Schon am 9. Oktober 1890 wurde die Konzession für den Bau und Betrieb einer Zahnradbahn von Wimmes auf den Niesen ertheilt. Da indess die Frist zur Einreichung der vorschriftsmässigen Eingaben unbenutzt ablief, erlosch die Konzession am 9. April 1892. Neuerdings wandte sich nun ein Theil der früheren Konzessionsinhaber mit dem Gesuch um Erneuerung der Konzession an das schweizerische Eisenbahndepartement. Nachdem nicht nur die Spiez-Erlenbachbahn gebaut und seit zwei Jahren in Betrieb sei, sondern auch die Verbindung des Thunersees mit dem Genfersee als gesichert betrachtet werden könne, sei die Möglichkeit der Erstellung einer Niesenbahn wieder gegeben. Der Bundesrath empfiehlt dem Gesuche mit einigen Aenderungen zu entsprechen, die den Zweck haben, Uebereinstimmung der neu in Kraft tretenden Konzession mit den seit ihrer Ertheilung üblich gewordenen Vorschriften herbeizuführen.

— **Im Simplontunnel** erreichte die Richtstollenbohrung im Februar eine Länge von 4 431 m, davon auf der Nordseite 2 593 m; der Fortschritt im Februar betrug 254 m. Im Durchschnitt arbeiten täglich 3 055 Arbeiter.

— **Elektrische Bahnen in der Schweiz.** Das Zustandekommen der elektrischen Bahn Samaden-Pontresina-Bernina-Poschiavo-Cavajone soll gesichert sein; die Eröffnung ist auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Bahn Thusis-St. Moritz in Aussicht genommen. — Die Konzession für die elektrische Bahn Misox-Bellinzona hat namens eines Komitees Ingeniör Nicoli nachgesucht und erhalten. Einzelne Gemeinden des Misoxthales haben schon Beihilfen zugesichert.

— **Aus dem Geschäftsbericht der Deutschen Bank** über die **Betheiligung an den orientalischen Bahnen** ergibt sich, dass die genannte Bank im Interesse der Betriebsgesellschaft für orientalische Bahnen mit anderen befreundeten Instituten grössere Finanztransaktionen mit der bulgarischen Regierung unternommen hat. „Wir dürfen hoffen,“ heisst es dort, „hierdurch nicht nur die ruhige Entwickelung der orientalischen Bahnen gesichert, sondern auch im Interesse der zahlreichen deutschen Besitzer bulgarischer Werthe zur Wiederordnung der durch eine unzweckmässige Eisenbahnbaupolitik in zeitweilige Verwirrung gerathenen bulgarischen Finanzen beigetragen zu haben.“

— **Bahnprojekt Piräus - Larissa - Landesgrenze.** Am 22. d. Mts. wurde in Athen das Abkommen über den Bau der internationalen Eisenbahn Piräus-Larissa-Landesgrenze von dem Ministerpräsidenten Theotokis und dem Baron Georg Reuter, dem Präsidenten des „Eastern Railway Construction Syndikate“, welches eine englisch - französische Gruppe vertritt, unterzeichnet.

— **Kleinasiatische Bahnen.** Die „Berl. N. Nachr.“ schreiben: „Hinsichtlich der Tragweite der russisch-türkischen Vereinbarung wegen des eventuellen Eisenbahnbaues im nordöstlichen Kleinasien für die Bagdadbahn und die weiteren Pläne der anatolischen Bahngesellschaft überhaupt finden sich in der Presse durchaus irrige Anschauungen. Wie wir mitgetheilt haben, ist von der Petersburger Regierung als westliche und südliche Grenze des als russische Interessensphäre in Anspruch genommenen Gebietes der Linie Eregli-Angora-Siwas-Diarbekr-Van bezeichnet worden. Hieraus wird nun der Schluss gezogen, dass die anatolische Bahn durch das russisch-türkische Abkommen verhindert wäre, die schon im Betriebe stehende nördliche Strecke über Angora hinaus nach Osten, so etwa über Jozgad nach Siwas fortzuführen.

Diese Auffassung beruht auf unvollständiger Kenntniss der von der Türkei an Russland gemachten Zugeständnisse. Nach unseren Informationen enthält die russisch - türkische Vereinbarung die ausdrückliche Bestimmung, dass die Verbindung der genannten Orte durch Eisenbahnen der anatolischen Bahngesellschaft vorbehalten bleibt. Dieser ist es daher ebenso unbenommen, die nördliche Strecke bis Siwas oder Diarbekr zu verlängern, wie die südliche Linie von Konia bis etwa Diarbekr fortzuführen und von dort nach Bagdad vorzudringen. Die Rechte und Interessen der deutschen Gesellschaft sind demnach voll gewahrt, so dass keinerlei Anlass vorliegt, von einem Eingreifen der russischen Pläne in die Sphäre des deutschen Unternehmens zu reden.“

Wir schliessen hieran die Mittheilung der von den anatolischen Bahnen handelnden Stelle aus dem Geschäftsbericht der Deutschen Bank. Es heisst dort:

„Die anatolischen Bahnen sind bemüht, ihr Netz bis nach dem persischen Meerbusen auszudehnen. Ihre Anstrengungen haben bisher meist freundliche Aufnahme gefunden. Zur Ueberwindung der zahlreichen technischen, finanziellen, vielleicht sogar politischen Schwierigkeiten wird es indessen noch einiger Zeit bedürfen.“

— **Schantung-Eisenbahngesellschaft.** Diese im vorigen Jahre in Berlin errichtete Gesellschaft, deren Firma zunächst in das Handelsregister des Amtsgerichts I Berlin eingetragen worden war, hat den Bestimmungen der ihr von dem Reichskanzler ertheilten Konzession gemäss ihren Sitz nach Tsingtau verlegt, gleichzeitig jedoch eine Zweigniederlassung in Berlin errichtet, deren Eintragung in das Handelsregister vor kurzem erfolgt ist. Der Sitz der Direktion und des Aufsichtsraths der Gesellschaft, die sich bekanntlich mit der Erbauung der deutschen Eisenbahnen in der chinesischen Provinz Schantung beschäftigt, ist nach wie vor in Berlin verblieben.

— **Eine Vorlage für den Bau einer Eisenbahn von Biskra nach Ouargla** (Südalgier) wird, wie im Ministerrath Minister Delcassé mittheilte, eingebracht werden. Betreffs der Zukunftsprojekte der weiteren Saharabahn ist zu erwähnen, dass zwei französische Expeditionen, eine von Süden, die andere von Norden kommend, durch ihre Vereinigung in Beyla zum ersten Male zwischen dem oberen Sudan und der Elfenbeinküste durch das Flussgebiet des Cavally eine Verbindung hergestellt haben. Die Gegend wird nicht sehr verlockend geschildert, sie soll grossentheils von dichtem Urwald bedeckt und ausserdem von Menschenfressern bewohnt sein.

— **Die Madagaskar-Eisenbahn.** Der Bericht über die französische Regierungsvorlage, welche die Kolonie Madagaskar ermächtigt, eine Anleihe von 60 000 000 Frcs. zum Bau einer Eisenbahn von Tananarivo nach der Küste aufzunehmen, ist nunmehr an die Abgeordnetenkammer zu Paris gekommen. Die Eisenbahn hat nicht nur den Zukunftszweck der weiteren Aufschliessung der Kolonie, sondern man berechnet, dass sie sich schnell rentiren werde. Nach verschiedenen vergeblichen Verhandlungen hat die Regierung definitiv aufgegeben, sich an die Privatunternehmung wegen des Baues zu wenden. Der Dienst der öffentlichen Arbeiten der Kolonie wird damit beauftragt. Wie voriges Jahr französisch Indo-China gethan, wird Madagaskar zur Aufbringung der Anleihe sich direkt an das Publikum wenden, ohne Garantie des französischen Staates. Man rühmt, wie die Insel sich schnell entwickele; ihr Handel soll von 16 000 000 Frcs. im Jahre 1895 auf 36 000 000 Frcs. im Jahre 1899 gewachsen sein, die Einnahmen des Kolonialbudgets stiegen noch schneller; während sie 1896 nur 4 378 036 Frcs. ausmachten, beläuft sich der Voranschlag für 1900 auf 13 772 000 Frcs. Es sollen damit jetzt schon die Mittel vorhanden sein, um die Verzinsung der Anleihe sicherzustellen. Die Belastung der Kolonie würde aber sehr bald gedeckt werden durch die Einnahmen der Eisenbahn selbst. Es sind Fachberechnungen aufgestellt, wonach sie ziemlich schnell 15 000 Frcs. für das Kilometer erreichen würden. Man beabsichtigt auf der Bahn den sogenannten Kolonialtarif einzuführen, ein System, das sich anderwärts bewährt habe. Er besteht darin, die Einfuhrwaaren zu Gunsten der Ausfuhrwaaren zahlen

zu lassen. Auf der Kongo-Eisenbahn zahlt z. B. bei der Einfuhr die Tonne Waaren 2,5 Frcs. für das Kilometer und bei der Ausfuhr nur 0,25 Frcs. So will man es auch in Madagaskar machen. Binnen Jahresfrist werden sonach 200 000 000 Frcs. für den Eisenbahnbau in Tongking und 60 000 000 Frcs. für Eisenbahnen auf Madagaskar bereitgestellt. Es kann schon einiges Gefühl der Beschämung bei uns erwecken, wie wenig dem gegenüber Deutschland bisher für Schienenwege in seinen Kolonien gethan hat! In demselben Augenblick, wo die französische Kammer 60 000 000 Francs für Eisenbahnen auf Madagaskar notirt, verweigert der deutsche Reichstag die geringe Summe von 100 000 ℳ. für Vorstudien in dem benachbarten Deutsch-Ostafrika!

— **Die Cecil Rhodes'sche Südnordbahn und die ostafrikanische Centralbahn.** Obgleich der Reichstag die so bescheidene Forderung der Reichsregierung für die ersten Anfänge der ostafrikanischen Centralbahn leider abgelehnt hat, so entbehren doch auch jetzt noch einzelne Stellen der bezüglichen Denkschrift nicht ihres grossen Interesses. Dort heisst es u. a.:

„Bei weitem das wichtigste Moment aber unter den für uns in Betracht kommenden Maassnahmen unserer Wettbewerber in Ostafrika ist die Cecil Rhodes'sche Süd-Nordbahn. Die Bahn soll zwischen dem Rikwa- und dem Tanganyikasee in unser Gebiet eintreten, dann an der Ostseite des Tanganyika und der Westseite des Viktoria aus dem Gebiet wieder heraustreten. Bekanntlich ist die Durchführung der Telegraphenlinie durch Deutsch-Ostafrika, also die Vorläuferin der Süd-Nordbahn, durch Abmachungen mit Herrn Rhodes bereits gesichert. Wir werden kaum in der Lage sein, ein so grosses und in der That zweifelles civilisatorisches Werk, wie diese projektirte Süd-Nordbahn an sich darstellt, dadurch zu verhindern, dass wir die Durchführung der Bahn durch unser Gebiet nicht gestatten. Wird aber die Bahn gebaut, so führt sie über Tabora. Die Konsequenzen hieraus sind absolut klar nach beiden Seiten hin. Baut Deutschland seine Centralbahn als Anschluss zur Süd-Nordbahn nicht, so wird in ausserordentlich weitem Umfange durch die Süd-Nordbahn der gesammte Verkehr von mindestens der Hälfte unseres gesammten Deutsch-Ostafrika, überhaupt von der deutsch-ostafrikanischen Küste, aufgesogen, abgelenkt und der Süd-Nordbahn bezw. durch die Süd-Nordbahn der Ugandabahn und den englischen Stichbahnen von der Ostküste durch Natal, oder aber über die Süd-Nordbahn über den direkten Verkehr nach Kapstadt zugeführt.

Der Bereich der Süd-Nordbahn innerhalb des deutschen Gebietes würde sich zweifellos nach Osten hin bis Ugogo erstrecken und in der Verlängerung nach Norden und Süden bis an unsere Grenze heranreichen. Auch hier wird das Element des indischen Kaufmanns der Süd-Nordbahn derartig in die Hände arbeiten, dass uns jeder Einfluss auf die Ausnutzung unseres eigenen Territoriums ohne weiteres entzogen wird. Aus diesem Grunde ist man bei den Verhandlungen, die hier über diese Süd-Nordbahn stattgefunden haben, auch immer von der Voraussetzung ausgegangen, dass die Vorbedingung für die Verwirklichung dieses Cecil Rhodes'schen Projektes, soweit deutsches Gebiet davon betroffen wird, der Bau der deutschen Centralbahn als Stichbahn nach Tabora sein müsse.

Nun ist aber selbst von englischer Seite eine solche deutsche Centralbahn als ein gutes Geschäft angesehen worden. Es beweist dies der Umstand, dass Rhodes bereits im Mai vorigen Jahres seinerseits angeboten hat, bei einer mässigen Zinsgarantie des Reiches das nöthige Baukapital, soweit dasselbe nicht von deutschen Kapitalisten aufgebracht würde, von englischer Seite zur Verfügung zu stellen. ‚Eine Garantie für die Betriebskosten', führte er dabei aus, ‚verlange er nicht, da in den ersten Jahren nach Fertigstellung der Bahn schon die Transporte für den Bau der Centralbahn genügende Erträge geben würden.'

Ohne auf diese Anerbietungen des Herrn Rhodes einen besonderen Werth legen oder hier weiter darauf eingehen zu wollen, ist diese günstige Aeusserung über die Rentabilität der Centralbahn im Munde eines Fachmannes von zweifellos sehr grosser Umsicht und Geschäftskunde immerhin sehr bezeichnend."

— **Betriebsunfälle beim Rangiren und Kuppeln auf amerikanischen Eisenbahnen.** Die ausserordentlich grosse Anzahl von Todes- und Unglücksfällen auf amerikanischen Bahnen hat die Interstate Commerce Commission in Washington veranlasst, der Angelegenheit ihr besonderes Augenmerk zuzuwenden. Es hat sich herausgestellt, dass die gerade im Interesse der Vermeidung von Unglücksfällen eingeführten selbstthätigen Sicherheitskuppelungen zum Theil in einem derartig schlechten Zustande waren, dass sie nicht wirkten und die Angestellten in den meisten Fällen gezwungen waren, die Entkuppelung der Wagen mit der Hand, theilweise sogar unter Zuhilfenahme mechanischer Hilfsmittel vorzunehmen. Wie von den „Railway News" nicht ohne gewisse Berechtigung bemerkt wird, ist eine solche Kuppelung nicht mehr selbstthätig und ihre Verwendung setzt den Angestellten Gefahren aus, die weitaus grösser sind als zur Zeit des alten Kuppelungssystems. Die Ursachen für die grosse Anzahl von Unglücksfällen im Verschub- und Kuppelungsdienste werden einerseits in der Verwendung wenig geschulten Personals gefunden, was wiederum seine Ursache darin hat, dass seit dem Jahre 1893, in dem die meisten Unglücksfälle vorgekommen waren, stets Mangel an geeignetem Personal vorhanden war; andererseits aber ist das auf den Mann durchschnittlich entfallende Tonnengewicht infolge Anschaffung von Wagen mit grösserer Ladefähigkeit grösser geworden. Auch die Weiterverwendung alten und schlechten Wagenmaterials infolge aussergewöhnlich hochgestellter Forderungen an die Transportfähigkeit der Bahnen kommt in Betracht, ebenso und nicht zuletzt der noch andauernde Uebergang von der gewöhnlichen zur selbstthätigen Kuppelung. Im letzten Jahresberichte hat die genannte Kommission ihre Meinung dahin ausgesprochen, dass, solange nicht das gesammte Wagenmaterial mit selbstthätigen Kuppelungen ausgerüstet sei, deren Vortheile in einer Verminderung der zahlreichen Unglücksfälle im Verschub- und Kuppelungsdienste noch nicht zum Ausdruck kommen werden. Diese Ansicht findet auch ihre Bestätigung in der Unfallstatistik des am 30. Juni 1898 abgelaufenen Betriebsjahres, in der die Anzahl der im Verschub- und Kuppelungsdienste Getödteten 279, die der Verletzten 4 988 betrug. Während im Jahre 1893 auf je 349 Angestellte in den genannten Dienstzweigen ein Todesfall zu verzeichnen war, kam im Jahre 1897 auf je 647 und im Jahre 1898 auf je 518 Angestellte ein Todter, und das Verhältniss der Verletzten zur Gesammtzahl der in den Berufen Angestellten betrug im Jahre 1893 1 : 13, im Jahre 1897 1 : 22 und im Jahre 1898 1 : 21. Für das Jahr 1899 liegen die Berichte noch nicht vor, doch ist bereits bekannt, dass auf 89 Bahnlinien 199 Beamte getödtet und 5 339 beim Rangiren und Kuppeln verletzt worden sind; im Jahre 1890 wurden deren auf denselben Linien 209 getödtet und 5 484 verwundet. Ausser diesen lediglich im Verschub- und Kuppelungsdienste vorgekommenen Unfällen sind noch diejenigen durch Herabfallen von den Eisenbahnzügen in Betracht gezogen worden. In dem am 30. Juni 1898 abgelaufenen Betriebsjahre zählte man hier allein 473 Getödtete und 3 859 Verwundete gegen 644 Getödtete und 3 780 Verwundete des Jahres 1893. Durch allgemeine Einführung einer von der Maschine aus zu bethätigenden Zugbremse hofft man die Anzahl derartiger Unfälle bedeutend zu vermindern, da alsdann das Besteigen der Züge durch die Angestellten zwecks Bedienung der einzelnen Bremsen fortfällt.

Eine bundesgerichtliche Entscheidung sagt übrigens in Bezug auf selbstthätige Kuppelungen: „Angesichts einer Sterblichkeit, die mit dem blutigsten Kriege wetteifert, kann das Gericht seine frühere Entscheidung, die durch jedes Gefühl von Gerechtigkeit und Menschlichkeit unterstützt wird, nicht abändern. Es ist an und für sich als grobe Nachlässigkeit zu betrachten, dass die Bahnverwaltung von einer Leib und Leben schonenden Vorrichtung wie die der selbstthätigen Kuppelung nicht bereits ausgedehnteren Gebrauch gemacht und die allgemeine Einführung derselben bestimmt hat."

— **Verkehrswege in Nordamerika.** Nach einer Mittheilung des österreichischen Generalkonsulats Chicago wurden 1899 in den Vereinigten Staaten 4 557 Meilen Eisenbahnlinien durch 257 Gesellschaften erbaut. Die früheren Jahre bleiben mit einem Durchschnitt von 2 000 Meilen für das Jahr hinter diesen Zahlen stark zurück. Man muss bis 1892 und 1891 zurückgehen, um eine ähnliche Bauthätigkeit zu finden. An der Spitze steht der Staat Iowa mit 553 Meilen neugebauter Schienenwege; sodann folgt Minnesota mit 374, Arkansas mit 265, Californien mit 209 und Michigan mit 178 Meilen. Nicht betheiligt an dem neuen Zuwachs sind New Hampshire, Rhode Island, Delaware, Newada und der Distrikt von Kolumbia. Als ein bedeutsames Ereigniss ist die Fertigstellung des Chicagoer Abwasserkanals zu bezeichnen. Er wurde zwar in erster Linie aus gesundheitlichen Gründen erbaut, stellt aber die erste Verbindung des Michigansees mit dem Mississippi über den Illinois River dar und arbeitet so dem grossen Projekt eines Schifffahrtskanals vom atlandischen Ozean über die grossen Seen und den Mississippi nach dem Golf von Mexico vor. Ob und wie lange der von den europäischen Verhältnissen verschiedene Entwickelungsgang der Verkehrswege Amerikas und insbesondere die der Entwickelung von Kanälen ungünstigen niedrigen Eisenbahnfrachten das grosse Kanalprojekt aufhalten werden, ist nicht leicht abzusehen. Schon hat die Stadt St. Louis einen Prozess anhängig gemacht, um der durch den Abwasserkanal Chicagos geschaffenen gesundheitlichen Gefährdung ihrer Bewohner zu begegnen. Während dieser Prozess noch im Gange war, öffneten die Unternehmer die Schleusen und schufen so ein fait accompli. (Es handelt sich bekanntlich um die Ausführung des Planes, die Abwässer

Chicagos, die bisher durch den gleichnamigen Fluss in den Michigansee geleitet wurden, dem Fluss und See zu entziehen und dem Illinoisfluss und damit dem Flussgebiet des Mississippi zuzuführen.)

Allgemeines.

— **Torf zur Lokomotivheizung.** Nach einer uns von geschätzter Seite zugehenden Mittheilung war ein ähnliches Verfahren, wie das in Nr. 14 d. Ztg. geschilderte bei der Zubereitung des Torfes auf den kanadischen Bahnen, schon Mitte der 50er Jahre am Haspelmoor in Bayern in Gebrauch. Der Vorgang war hier folgender:

Die Oberfläche des Moores wurde mit rechenartigen Vorrichtungen aufgekrampelt, die lufttrockenen Schichten dann zusammengerecht und in mit warmer Luft geheizte Trockenschuppen gebracht, wo sie vollkommen getrocknet und soweit erwärmt wurden, bis das an den Fasern anhaftende Harz erweicht war. Hierauf wurde dieser vorgewärmte Torf in quadratisch geformte Kästen eingebracht und mittelst hydraulischen Druckes zu Ziegeln von beiläufig 20—25 cm Grösse und 2—2,5 cm Dicke gepresst. Das spezifische Gewicht des Produktes war annähernd gleich jenem der Lignite. Das Erzeugniss war nach den nach Oesterreich damals gesandten Proben ein befriedigendes; indessen ist die in den Jahren 1856/57 am Laibacher Moore ins Leben gerufene k. k. Torfpräparirанstalt, welche zur Deckung des Feuerungsmaterials auf der Bahnstrecke Laibach-Triest nach dem Muster der am Haspelmoore bestandenen königlich bayerischen Torfanstalt eingerichtet werden sollte und auch theilweise zum Betriebe gelangte, nach erfolgtem Verkaufe der k. k. südlichen Staatsbahn an die k. k. priv. Südbahngesellschaft bereits im Jahre 1859 ausser Betrieb gesetzt.

Das Mitte der 50er Jahre von der bayerischen Staatsbahnverwaltung ins Leben gerufene Torfwerk Haspelmoor (Strecke München-Augsburg) war bis 1876 behufs Herstellung von Torfbrikets in Betrieb; da sich die Ausbeute nicht mehr lohnte, wurden die Grundstücke, die sich im Eigenthum des bayerischen Forstärars befanden (etwa 34 Tagw.), im Frühjahre 1876 an einen Oekonomen eines Nachbarortes verpachtet, welcher alsdann Stichtorf daraus bezog. Wegen der geringen Güte war jedoch der Absatz desselben nicht lohnend und wurde der Betrieb bald aufgegeben. Seit etwa sechs bis acht Jahren und auch gegenwärtig noch befasst sich eine Aktiengesellschaft in Haspelmoor mit der Gewinnung von Torfmull zu landwirthschaftlichen Zwecken, und soll dieselbe damit gute Geschäfte machen, wie dies auch anderwärts vielfach geschieht, z. B. in Triangel bei Gifhorn und in Hude bei Oldenburg. Gleich nachdem die bayerische Staatseisenbahnverwaltung das Torfwerk Haspelmoor im Jahre 1876 aufliess, rief sie ein ähnliches Unternehmen in Raubling, in der Nähe von Rosenheim, ins Leben, woselbst Presstorf erzeugt wurde; seit zwei Jahren ist auch dieses, weil ausgebeutet, nicht mehr im Betriebe.

Nach alledem ist offenbar die Aufgabe, die im Torfe enthaltenen Brennstoffe in einer zur Lokomotivheizung geeigneten Weise mit so geringen Kosten aufzubereiten, dass sich die Herstellung der Steinkohlenfeuerung gegenüber lohnt, für Deutschland noch immer nicht genügend gelöst.

Bücherschau.

— Im Verlage von Wohlström & Widstrand in Stockholm ist soeben die vom Bürodirektor der schwedischen Staatsbahndirektion Lundberg bearbeitete **Eisenbahnkarte von Schweden und Norwegen** in dritter Auflage erschienen. Sie gewährt ein höchst anschauliches Bild der Verzweigung der Eisenbahnen auf der skandinavischen Halbinsel, deren grössere und bedeutendere Hälfte, Schweden, von allen europäischen Ländern das im Vergleich zur Bevölkerung dichteste Eisenbahnnetz besitzt. Dort kommen auf 10000 Einwohner 20,5 km Eisenbahnen, bei uns in Deutschland nur 9,2 km. Infolge des Reichthums an Holz, Erz und Steinen ist der Eisenbahnbau in dem menschenarmen Lande billig und jeder fertigen Bahn fallen sogleich grosse Transportmengen zu. Auch im verflossenen Jahre hat der Eisenbahnbau in Schweden wieder erhebliche Fortschritte gebracht, über die wir bald noch nähere Mittheilungen bringen werden. Natürlich sind diese Fortschritte aus der Karte schon ersichtlich. Die Karte gibt die Eigenthumsverhältnisse der Bahnen durch verschiedenartige Farben wieder. Das geschlossene Netz der wichtigsten der eigentlichen Stammbahnen ist sowohl in Schweden wie in Norwegen im Besitz des Staates, sehr gross ist aber daneben die Zahl der kleineren Privatbahnen. Die Staatsbahnen sind in Schweden vollspurig, in Norwegen theils voll-, theils schmalspurig; in Schweden ist eine grosse Anzahl von Privatbahnen schmalspurig. Alles dies ist in der Karte durch zweckmässige Unterscheidung dargestellt. Jedem, der sich mit den Verkehrsverhältnissen Skandinaviens zu beschäftigen hat, wird die sehr gut ausgestattete Karte treffliche Dienste leisten.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Der an der Strecke Saargemünd-Beningen zwischen Farschweiler und Hundlingen neu eingerichtete Haltepunkt Dieblingen wird am 1. April d. J. für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Am 1. Mai d. J. wird der neu eingerichtete, an der Strecke Schwarzenbek-Oldesloe zwischen den Stationen Lütjensee und Mollhagen gelegene Haltepunkt Sprenge für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen zwischen Sprenge und Lütjensee 3,22 km und zwischen Sprenge und Mollhagen 1,71 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 1. April d. J. wird die an der Abzweigung der Bahnstrecken Stettin-Pasewalk und Stettin-Angermünde gelegene Haltestelle Scheune, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der königl. Eisenbahndirektion Stettin in Nr. 24 — Inser.-Nr. 714 — d. Ztg.)

Zu dem alphabetischen Verzeichnisse der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen ist der Nachtrag I herausgegeben und zur Vertheilung gebracht worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 644 vom 21. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu dem alphabetischen Verzeichnisse der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen (abgesandt am 22./23. März d. J.).

Nr. 645 vom 19. März d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend die endgültige Festsetzung des Uebereinkommens mit den französischen Verwaltungen wegen Ausgabe von französischen Fahrscheinheften in Verbindung mit Vereinsfahrscheinheften (abgesandt am 24. März d. J.).

Nr. 705 vom 23. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Versuche mit der selbstthätigen Kuppelung der Eisenbahnwagen (abgesandt am 24. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 21. März starb plötzlich in Rapallo an der Riviera der

Königliche Geheime Baurath Herr Wegener,

Ritter des rothen Adlerordens 4. Klasse.

Derselbe war seit 1871 bei der früheren Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft thätig und seit 1885 Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion Altona, bis er 1895 in den wohlverdienten Ruhestand trat. Wegen seiner Pflichttreue und seiner reichen Erfahrungen, sowie wegen seiner Liebenswürdigkeit wurde er von seinen Vorgesetzten und Mitarbeitern hochgeschätzt und geliebt.

Sein Andenken wird bei uns stets in Ehren gehalten werden.

Altona, den 22. März 1900. (741)

Der Präsident,
die Mitglieder und Hilfsarbeiter der königlichen Eisenbahndirektion.

2. Verkehrswiederaufnahme.

Priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft.

Der Verkehr nach der diesseitigen Station Schönpriesen Umschlagplatz, welcher vom 28. Februar d. J. ab eingestellt war (vergl. Bekanntmachung in Nr. 22 — Inser.-Nr. 664 — d. Ztg.) ist am 8. d. Mts. wieder aufgenommen worden.

Wien, am 13. März 1900. (742)

3. Eröffnung von Strecken.

Am 2. April d. J. wird die Theilstrecke Unna-Unna-Königsborn der Neubaustrecke Unna-Camen für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet. Ausser der bereits bestehenden Station Unna-Königsborn sind weitere Stationen an der genannten Strecke nicht vorhanden.

Auf die neue Bahnstrecke finden die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 26. Oktober 1899 Anwendung.

Die Theilstrecke Unna-Unna-Königsborn wird der Betriebsinspektion 3 in Hagen zugetheilt.

An demselben Tage wird zu dem Gütertarif für die Direktionsbezirke Elberfeld und Essen (Gruppe VII) vom 1. Juli 1899 der Nachtrag II eingeführt, welcher die durch die neue Bahnstrecke eintretenden Entfernungsabkürzungen enthält. Ausserdem enthält der Nachtrag Zusatzbestimmungen zu den §§ 56, 68 und 69 der Verkehrsordnung betreffend die Ladefristen. Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Elberfeld, den 22. März 1900. (743)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Zu dem Tarife Theil II, Heft 1, erste Abtheilung wird auf 1. April l. J. der 1. Nachtrag ausgegeben, welcher ausser Aenderungen und Ergänzungen insbesondere die Einbeziehung der Stationen Adliswil, Langnau-Gattikon und Zürich-Giesshübel in den Tarif, die Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 11 für Düngemittel und die Einführung von Ausnahmetarifen für frisches Obst, Retorten aus Chamotte oder Thon, festen Käse, Quarzsand und Calcium-Carbid enthält. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 11 für Düngemittel, welcher ohne Ersatz aufgehoben wird, bleiben noch bis 1. Juli l. J. in Kraft.

Karlsruhe, den 20. März 1900. (744)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Zu dem mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 ausgegebenen I. Nachtrag zum gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 3 für den Transport von Lebensmitteln in beschleunigter Fracht vom 1. Mai 1894, welcher auch für den Verkehr ab Basel bad. Bahn und Waldshut nach schweizerischen Stationen Anwendung findet, ist ein Berichtigungsblatt erschienen. Dasselbe enthält Tarifentfernungen für die Frachtberechnung bei Stückgutsendungen im Verkehr mit Stationen der Sihlthalbahn über Sihlbrugg.

Karlsruhe, den 24. März 1900. (745)
Generaldirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für Eisenerz etc. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Für die Beförderung von Eisenerz etc. zum Hochofenbetrieb im Verkehre von den Stationen Deutsch-Oth (Adlergrund) und Deutsch-Oth (Cabucière) der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen nach der Station Friedrichs-Wilhelms-Hütte (Direktionsbezirk Köln) und Mülheim a/d. Ruhr (Direktionsbezirk Essen) treten am 1. April l. J. die nachstehenden Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Deutsch-Oth (Adlergrund) - Friedrichs-Wilhelms-Hütte 0,54 ℳ für 100 kg,
Deutsch-Oth (Cabucière) - Friedrichs-Wilhelms-Hütte 0,53 ℳ für 100 kg,
Deutsch-Oth (Adlergrund) - Mülheim a/d. Ruhr 0,63 ℳ für 100 kg.

Essen, den 21. März 1900. (746)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen und nach Reichenberg (süd-norddeutsche Verbindungsbahn).

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Sendungen von Rubengrube. Ausserdem sind darin die inzwischen durch Bekanntmachung eingeführten Frachtsätze für Sendungen von Koksanstalt Bahnschacht sowie für Sendungen nach einigen Stationen der sächsischen Staatsbahnen aufgenommen worden. Druckabzüge des Nachtrags können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 23. März 1900. (747)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz, Posen etc.

Zu dem Ausnahmetarif für den vorbezeichneten Verkehr tritt mit Gültigkeit vom 1. April d. J. der Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält anderweite, meist ermässigte Frachtsätze für Sendungen von Rubengrube. Ferner sind in den Nachtrag aufgenommen die bereits früher durch Bekanntmachung eingeführten Frachtsätze für die Versandstation Koksanstalt Bahnschacht sowie für eine Anzahl Empfangsstationen. Abdrücke des Nachtrags können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 21. März 1900. (748)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. J. kommen zu dem Gütertarif zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn, Heft 1, durch Nachtrag IX Frachtsätze für den Wagenladungsverkehr von und nach Deutsch-Oth (Villerupt) und für Steine des Spezialtarifs III von Grevenmacher nach Deutsch-Oth (Hochöfen) zur Einführung. Der Nachtrag wird kostenfrei abgegeben.

Strassburg, den 21. März 1900. (749)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2.

Die mit Bekanntmachung vom 5. Februar l. J. veröffentlichte Aufhebung der Frachtsätze für Grubenholz

wird hiermit zurückgezogen. Vom 1. Mai l. J. an gelten jedoch für den Verkehr von den Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen die Frachtsätze:

1. des Ausnahmetarifs 2 D, Abtheilung β hinsichtlich der zu Grubenzwecken bestimmten Stamm- (Rund-) Hölzer nur, wenn der grösste Durchmesser des Querschnitts am stärkeren Ende nicht mehr als 30 cm beträgt;
2. des Ausnahmetarifs F hinsichtlich der zu Grubenzwecken bestimmten Stamm- (Rund-) Hölzer nur, wenn der Durchmesser des Querschnitts mehr als 30 cm beträgt.

Für Stamm- (Rund-) Hölzer zu Grubenzwecken über 6 m Länge und bis zu 30 cm Durchmesser des Querschnitts ergibt die Umkartirung in einer Grenzstation der k. k. österreich. Staatsbahnen billigere Frachtsätze.

Breslau, den 26. März 1900. (750)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gruppentarif VI, Gruppenwechseltarife VI/VII, VI/VIII und Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verkehr.

Mit Wirkung vom 1. April d. J. wird die Station Niederrad des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. in die in oben bezeichneten Tarifen bestehenden Ausnahmetarife 9 S für Schiffsbaueisen als Empfangsstation einbezogen.

Frankfurt a/M., den 21. März 1900. (751)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Auf 1. April 1900 erscheint ein neuer Tarif für die Beförderung von Expressgut auf den badischen Staatsbahnen, durch den der Tarif vom 1. Januar 1893 aufgehoben wird.

In den Tarif sind die Bodenseeuferstationen Dingelsdorf, Hagnau, Immenstaad und Staad b. Konstanz neu einbezogen worden; sonst treten wesentliche Aenderungen gegen bisher nicht ein.

Die in den Tarif aufgenommenen besonderen Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Karlsruhe, den 20. März 1900. (752)
Grossh. Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

An Stelle des vom 1. Juni 1891 ab gültigen Tarifs für die Beförderung von lebenden Thieren im Verkehr zwischen Stationen der gr. bad. Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der königl. württembergischen Staatseisenbahnen andererseits kommt am 1. April l. J. ein neuer Tarif zur Einführung.

Die in den Tarif aufgenommenen Zusatzbestimmungen sind gemäss der Vorschrift unter I 3 der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Exemplare des Tarifs sind zum Preise von 0,40 ℳ. für das Stück bei dem diesseitigen Gütertarifbüreau erhältlich.

Karlsruhe, den 21. März 1900. (753)
Namens der Verbandsverwaltungen:
gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2.

Am 1. April d. J. wird die Station Senden der königlich bayerischen Staatsbahnen mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 9 für Garne aller Art (ausgenommen Seidengarn, Seidenzwirn, Leinenzwirn und Baumwollzwirn) bei Aufgabe in Wagenladungen von a) 5000 kg, b) 10000 kg aufgenommen:

Von und nach	Senden a	Senden b
	für 100 kg in Mark	
Ebersbach	—	3,70
Eibau	4,27	3,74
Grossschönau . . .	4,36	3,83
Herrnhut	4,23	3,71
Leutersdorf	4,29	3,77
Löbau i. Sachsen . .	4,12	3,61
Neugersdorf	4,25	3,72
Sebnitz	4,09	3,69
Seifhennersdorf . .	4,32	3,79
Zittau	4,35	3,81

Dresden, am 26. März 1900. (754)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1900 ab wird zum Tarife Theil II, Heft 1, zweite Abtheilung der Nachtrag 6 ausgegeben, welcher ausser Ergänzungen und Berichtigungen die Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 11 für Düngemittel und die Einführung folgender Ausnahmetarife enthält: Nr. 3 für frische Aepfel und Birnen, Nr. 15 für Dynamobleche, Nr. 20 für Calcium-Carbid und Nr. 30 für Käse.

Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis 1. Juli 1900 in Kraft.

Karlsruhe, den 20. März 1900. (755)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1900 gelangt für die Beförderung von Roherzen (ausgenommen Antimonerz, reiner Bleiglanz, Kupferstein [Kupferblech] und silberhaltige Leche) von Mies-Kladrau, Station der k. k. österr. Staatsbahnen, nach Braubach, Station des Eisenbahndirektionsbezirkes Frankfurt a. Main bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10000 kg für den einzelnen Eisenbahnwagen und Frachtbrief ein Frachtsatz von 1,32 ℳ. für 100 kg zur Einführung.

München, den 21. März 1900. (756)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen,

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Heft 3.

Am 1. April 1900 treten direkte Frachtsätze für die Beförderung von Holzkohlen, auch gemahlenen oder körnigen, bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief zwischen der Station Krieglach der k. k. priv. Südbahngesellschaft einerseits und Dresden, sämmtliche Bahnhöfe, ferner den sächsischen und preussischen Bahnhöfen in Leipzig sowie Leipzig-Stötteritz und Leipzig-Eutritzsch andererseits in Kraft. Das Nähere ist bei den genannten Stationen zu erfahren.

Dresden, den 24. März 1900. (757)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutsch-rechtsrheinischer Güter- und rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahnkohlenverkehr.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Stendal-Eichstedt in Altmark — voraussichtlich am 1. Mai 1900 — treten für die Stationen Düsedau, Eichstedt i. Altm., Geest-Gottberg, Goldbeck, Marienborn, Osterburg und Seehausen i. Altm. geringe Entfernungserhöhungen und Erhöhungen der Kohlenausnahmefrachtsätze in Kraft. Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Essen, den 18. März 1900. (758)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr.

Zum Ausnahmetarife vom 1. September 1898 tritt am 1. April d. J. der Nachtrag V in Kraft, enthaltend Aenderung der Tarifklasse 7 (2) (gültig vom 1. Februar d. J.), Aufnahme der Station Leer in die Tarifklassen 7 (2) und 8, theilweise ermässigte Sätze der Tarifklassen 6—9 für die Stationen Belecke und Warstein, Aufnahme der Station Dortmund Hafen in die Tarifklassen 6—10, sowie der Station Düsseldorf-Grafenberg in die Tarifklasse 12 und Aufhebung der Sätze der Tarifklassen 6—9 für verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Essen und Mainz (gültig vom 1. Juli d. J.). Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 19. März 1900. (759)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tariftheil II, Heft 4 vom 1. Oktober 1899.

Aenderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifes 2/c (für Grubenholz).

Mit 15. Mai 1900 ändert sich die im obbezeichneten Tarifhefte enthaltene Nomenklatur des Ausnahmetarifes 2/c (für Grubenholz) wie folgt:

„c) Holz zu Grubenzwecken, als: Stamm- (Rund-) Hölzer, wenn deren grösster Durchmesser des Querschnittes am stärkeren Ende nicht mehr als 30 cm beträgt, dann Stempelhölzer, Schwellen, Stege, Schwartenbretter, Schwartenpfähle, sämmtlich bis zu 6 m Länge, sowie dünne Brettchen bis zu 1,5 m Länge."

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 2/c finden nur auf solche Stamm- und Stempelhölzer, Schwellen, Stege, Schwartenbretter, Schwartenpfähle, sämmtlich bis 6 m lang, sowie auch auf solche dünne Brettchen bis 1,5 m Länge Anwendung, welche thatsächlich zu Grubenzwecken verwendet werden.

Bei Bezeichnung von Holzsendungen als Grubenholz und dadurch bedingter Inanspruchnahme des in Rede stehenden Ausnahmetarifes behalten sich die Eisenbahnverwaltungen vor, den Nachweis der Verwendung des Holzes zu Grubenzwecken zu verlangen.

Im Falle bahnseitig festgestellt wird, dass eine als Grubenholz be-

zeichnete Sendung anderweitige Verwendung findet, wird die Fracht nach dem Satze des Ausnahmetarifes 2/a berechnet und ausserdem der Frachtzuschlag für unrichtige Inhaltsangabe erhoben.

Wien, am 20. März 1900. (760)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Vom 2. April d. J. ab werden auf der Greifswald-Grimmener Eisenbahn

Arbeiter-Rückfahrkarten

zu ermässigten Preisen eingeführt.

Diese Fahrkarten berechtigen zur Fahrt nach der Arbeitsstelle am Tage nach einem Sonn- und Festtage und zur Rückfahrt von der Arbeitsstelle am Tage vor dem nächstfolgenden Sonn- oder Festtage. Beim Lösen solcher Fahrkarte hat sich der Betreffende durch eine Bescheinigung des Arbeitgebers als Arbeiter auszuweisen. Im übrigen gelten die einschlägigen Zusatzbestimmungen zu § 11 der Verkehrsordnung im deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil I.

Grimmen, den 23. März 1900. (761)

Direktion der Eisenbahngesellschaft Greifswald-Grimmen.

Vom 1. April d. J. ab gelangen Sonntags-Rückfahrkarten von Château-Salins nach Alberschweiler oder Vallerysthal-Dreibrunnen oder Lützelburg zum Preise von 4 ℳ II. Klasse und 2,60 ℳ III. Klasse, sowie nach Zabern zum Preise von 4,30 ℳ II. Klasse und 2,80 ℳ III. Klasse zur Einführung.

Strassburg, den 21. März 1900. (762)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit dem 10. Mai d. J. gelangen die Arbeiterrückfahrkarten für eine grössere Anzahl Stationsverbindungen des diesseitigen Bezirks auf grössere Entfernungen, in Ermangelung eines ferneren Bedürfnisses, zur Aufhebung.

Nähere Auskunft ertheilt auf Wunsch unser Verkehrsbüreau. (763)

Frankfurt a/M., den 21. März 1900.

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verdingungen.

Die Lieferung von 600 000 kg Portlandcement in Säcken soll vergeben werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin

auf den 5. April 1900, Vormittags 11 Uhr,

bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bahnhofstrasse 23, wo dieselben auch zur Einsicht offen liegen, gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ in Baar, nicht in Marken, zu beziehen.

Zuschlagsfrist: 14 Tage. (764)

Königliche Eisenbahndirektion Erfurt.

Lieferung von Telegraphenstangen.

Die Lieferung von 2900 Stück hölzernen nicht getränkten Telegraphenstangen, und zwar

1 360 Stück von 10 m Länge
1 540 „ „ 8,5 „ „

soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen in unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1 hierselbst, zur Einsichtnahme offen und können dort gegen postfreie Einsendung von Baar 50 ₰ — nicht in Briefmarken — bezogen werden.

Mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Telegraphenstangen“ versehene Angebote sind bis zu dem am 4. April 1900, Vormittags 11 Uhr, im Verdingungszimmer unseres Geschäftsgebäudes, Bismarckplatz Nr. 1 hierselbst, stattfindenden Eröffnungstermin an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Essen, den 15. März 1900. (765)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Ausführung der Erd-, Maurer-Absteifungen und Steinmetz-Arbeiten zur Unterführung der Strasse von Schöneiche nach Rahnsdorf, sowie zur Verbreiterung der Unterführung des Rahnsdorfer Mühlenfliesses in km 19,4 + 50 der schlesischen Bahn soll öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Sonnabend, den 7. April, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Herstellung der Unterführung bei Rahnsdorf, sowie der Verbreiterung des Rahnsdorfer Mühlenfliesses“ versehen, an die unterzeichnete Bauabtheilung 1 einzureichen.

Angebote nebst Zeichnungen können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen mit Zeichnungen gegen kostenfreie Einsendung von 2,50 ℳ — ohne Zeichnungen für 1,50 ℳ — von daher bezogen werden.

Berlin, den 24. März 1900. (766)

Königliche Bauabtheilung 1. Fruchtstrasse 14/15.

Verdingung von 1 125 Stück Haarbesen, 275 Stück Bahnsteigbesen, 4 500 Stück Handfegern, 675 Stück Schrubbern, 1 125 Stück Waschbesen, 75 Stück Wagenpolsterbürsten, 150 Stück Retiradenbürsten, 100 Stück Zinkeimer, 70 Stück Waschbecken, 30 Stück Müllschaufeln, 60 Stück Kohlenlöffel, 995 Stück Rohrkörbe (Koks- und Kohlenkörbe), 80 Stück Weidenkiepen für die königliche Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 10. April d. J., Vormittags 12 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst Zimmer 416 eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 30. April 1900.

Berlin, den 22. März 1900. (767)

Königliche Eisenbahndirektion.

Behufs Verdingung der Lieferung von 172 720 Kohlenstiften für Bogenlampen ist Termin

auf den 10. April 1900, Vormittags 11 Uhr,

im Direktionsgebäude der königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt, Bahnhofsstrasse 23, anberaumt.

Muster zum Angebot, sowie die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen können in unserer Kanzlei (Zimmer 83) eingesehen, auch gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 21. März 1900. (768)

Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländische Staatsbahn-Betriebsgesellschaft.

Oeffentliche Verdingung von Magazinartikeln in 83 Loosen in Utrecht am 19. April, Mittags.

Lieferung vom 10. Mai 1900 bis 1. Mai 1902 für die Magazine in Zwolle, Utrecht und Tilburg.

Heft 72 für 0,40 fl. käuflich: im Centralbüreau Utrecht bei 2 Conciergen, in den Magazinen Zwolle, Utrecht und Tilburg, in der Buchhandlung Albracht & Co., Amsterdam, und bei den Bahnhofsvorstehern in Rotterdam (Börse) und Arnheim.

Muster und Modelle liegen zur Besichtigung vom 27. März bis zum 14. April (ausgenommen Sonntage und Freitag, 13. April) von 10 bis 3 Uhr in den Magazinen Zwolle, Utrecht und Tilburg.

Utrecht, 21. März 1900. (769)

Der Generaldirektor.

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf alter Lokomotiven.

Die in den Hauptwerkstätten Breslau 2, 3, 4, Lauban und Guben stehenden ausgemusterten 13 Stück Lokomotiven sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung am 5. April d. J., Vormittags 11½ Uhr, im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofes, hier, verkauft werden.

Verkaufsbedingungen, Angebotsbogen und Gewichtsverzeichniss können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 80 ₰ von unserem technischen Büreau (Zimmer 18 im O. S. Bahnhof) während der Dienststunden bezogen werden.

Die Angebote sind in versiegelten Hüllen mit der Aufschrift

„Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven“

versehen an uns einzusenden.

Breslau, den 21. März 1900. (770)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf von 39 ausgemusterten Eisenbahnwagen

am Sonnabend, den 14. April 1900, Vormittags 10½ Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Eisenbahnwagen“ an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 420 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in baar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 19. März 1900. (771)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 26 | 31. März 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Zur Frage der selbstthätigen Blocksysteme

enthält Heft 2 dieses Jahrgangs des „Bulletin de la commission internationale du congrès des chemins de fer“ sehr beachtenswerthe und z. Th. eingehende Berichte über die Verhältnisse in den Vereinigten Staaten von Amerika und auf den anderen betheiligten Eisenbahnen. Den Bericht über die Vereinigten Staaten erstattet Ingeniör Carter, der auf den Strecken der Chicago and North Western-Eisenbahn in diesem Zweige des Betriebsdienstes thätig und zugleich Mitglied des Ausschusses für Sicherungsanlagen der American Railway Association ist, und über alle anderen Bahnen berichtet Ingeniör Cossmann von der französischen Nordbahn, gestützt auf die von mehreren Eisenbahnverwaltungen gegebenen Beantwortungen der vom internationalen Eisenbahnkongress zur Sache gestellten Fragen. In letzterer Hinsicht sei vorweg bemerkt, dass unter den 91 nicht nordamerikanischen, also wohl vorzugsweise europäischen Verwaltungen, an die die Fragebogen versandt worden waren, nur fünf in beschränktem Umfang Versuche mit selbstthätigen Blockanlagen gemacht haben und dass diese Versuchsstrecken nur 0,02 % der Streckenlängen ausmachen, von denen bekannt ist, dass sie überhaupt nach dem Blocksystem betrieben werden. Selbstthätige Blockanlagen haben sonach in Europa, wie das ja wohl auch schon bekannt war, bisher nur eine ganz verschwindend geringe Anwendung gefunden, und das ist, wie wir weiter sehen werden, sehr erklärlich.

Im Gebiete der Vereinigten Staaten ist die Verbreitung dagegen nicht unbedeutend; der Bericht enthält zwar keine Angaben über die Länge der mit selbstthätigen Blockwerken ausgerüsteten Strecken, er führt aber an, dass sich am 1. August 1899 im ganzen 6496 derartige Blocksignale in Benutzung befanden. Für die Chicago and North Westernbahn werden auch einige nähere Angaben über die Verbreitung und Bewährung gemacht. Auf 328,3 km kamen 203 Blockstrecken und in 15 Monaten wurden 20000 Züge über diese Strecken befördert, wobei 4062340 Blocksignalbewegungen auszuführen waren. Dabei erlitten 844 Züge Aufenthalt infolge irgend welcher Schäden und Störungen in den Anlagen, d. h. es kamen täglich bei einer durchschnittlichen Zugzahl von 44 rund 1,85 Störungsaufenthalte vor, oder auf 23,7 Züge eine Störung. Wir können ein solches Betriebsergebniss im Gegensatze zu Herrn Carter nicht als befriedigend bezeichnen. Dabei war die Unterhaltung keineswegs einfach und billig, denn jedes Signal erforderte rund 335 ℳ jährliche Unterhaltungskosten, und auf je 32,2 km mit etwa 40 Blocksignalen waren ein Elektrotechniker mit zwei Gehilfen und zwei Lampenwärtern beschäftigt, die einen Jahresgehalt von zusammen 10800 ℳ bezogen. Nun geht aus den näheren Darlegungen des Berichterstatters und den mitgetheilten Dienstvorschriften deutlich hervor, dass es sich durchweg nur um das bedingte Blocksystem handelt — denn die Weiterfahrt an einem auf Halt stehenden Blocksignal wird bei Anwendung gewisser Vorsichtsmaassregeln nach einer bestimmten Aufenthaltszeit gestattet —; es handelt sich also um Blockeinrichtungen, die diesen Namen streng genommen gar nicht verdienen, denn nur das unbedingte Blocksystem mit der unbedingten Raumfolge, wobei ein auf Halt stehendes Blocksignal nur überfahren werden darf, wenn dazu von einem hierzu besonders berechtigten Bediensteten ein ausdrücklicher Befehl gegeben wird, also das System, wie wir es in Deutschland seit langem haben, wie es auch auf den meisten englischen Bahnen gehandhabt wird und auch in Oesterreich-Ungarn zur allgemeinen Einführung kommt, verdient als Blocksystem bezeichnet zu werden. Jede Betriebshandhabung, die von der unbedingten Raumfolge abweicht, die dem Zugpersonal die Berechtigung gibt, an einem auf Halt stehenden Signal vorbeizufahren, nachdem eine bestimmte Zeit verstrichen ist, birgt alle die Ge-

fahren in sich, die mit der Zeitfolge verknüpft sind, und steht unseren Einrichtungen, trotz aller Selbstthätigkeit, weit nach. Es geht aus den vorliegenden Mittheilungen wieder einmal recht deutlich hervor, dass in Nordamerika die selbstthätigen Blockeinrichtungen nicht der Absicht ihre Entstehung verdanken, den grösstmöglichen Grad von Sicherheit zu erreichen, sondern aus dem Bestreben hervorgegangen sind, eine dichtere Zugfolge ohne Verminderung der Betriebssicherheit und möglichst ohne Vermehrung des Streckensignalpersonals zu ermöglichen. Ohne die Selbstthätigkeit wäre ein Blocksystem jenseits des Ozeans kaum durchführbar gewesen, wie von dem zweiten Berichterstatter sehr richtig hervorgehoben wird; aber die Selbstthätigkeit, ohne die gleichzeitige örtliche Bedienung oder Bewachung der Blockstellen durch Wärter, erheischt die Aufgabe der unbedingten Raumfolge, verlangt die Einschiebung eines gewissen Grades von Zeitfolge, macht jenes sogenannte bedingte Blocksystem nöthig mit allen seinen unvermeidlichen Unsicherheiten.

Diese Thatsachen dürften daher wohl auch der Hauptgrund sein, warum die Einführung vollster Selbstthätigkeit in den Blockeinrichtungen Europas nur recht langsam vorschreitet: es ist dabei nach Lage der Verhältnisse irgend ein nennenswerther wirthschaftlicher Vortheil nicht zu erreichen und an Sicherheit wird den besten vorhandenen Blockanlagen ohne vollste Selbstthätigkeit gegenüber kaum etwas gewonnen. Bezeichnender Weise haben die meisten der berichtenden europäischen Bahnen auch bei ihren Versuchstrecken mit selbstthätigen Blockeinrichtungen die Blockwärter n i c h t zurückgezogen; sie sind eben n o t h w e n d i g, wenn anders bei den nicht seltenen Störungen in den selbstthätigen Anlagen die Raumfolge und ein geregelter Betrieb aufrecht erhalten werden soll, und die Nordamerikaner würden ihre Einrichtungen kaum erträglich, geschweige denn befriedigend und empfehlenswerth finden, wenn sie an die Betriebssicherheit die gleich hohen Anforderungen stellten, die wir in Deutschland glücklicher Weise zu stellen und durchzuführen in der Lage sind.

Der Bericht von Cossmann enthält sehr viel beachtenswerthe Mittheilungen und Urtheile. Mit Recht weist er darauf hin, dass es überhaupt eine sehr fragwürdige betriebssicherheitliche Maassregel sei, dem Zuge selbst das ausschliessliche Recht und die Aufgabe zu übertragen, die für seine Fahrt gültigen Signale auf Fahrt zu stellen ohne die Mitwirkung, ja womöglich selbst gegen den Willen eines etwa vorhandenen Wärters, wie es bei der vollkommenen Durchführung der Selbstthätigkeit geschehen muss. Es gibt eine gewisse Art selbstthätiger Einrichtungen im Blockdienste, die zweifellos von grossem Werthe sind, so namentlich die Mitwirkung des Zuges bei der Wiederherstellung des Haltsignals zu seiner Deckung nach erfolgter Vorbeifahrt am Block und in Zusammenhang damit bei der Blockung des zuletzt überfahrenen und der dadurch zu bewirkenden Entblockung des zunächst rückliegenden Blocks, Einrichtungen, die thatsächlich schon seit ziemlich langer Zeit mit bestem Erfolge in Benutzung sind — z. B. auf der Berliner Stadt- und Wannseebahn — und zu immer weiterer Anwendung empfohlen werden können, besonders wenn die Mitwirkung des Zuges wieder davon abhängig ist, dass seine letzte Achse die zuletzt befahrene Blockstrecke auch thatsächlich verlassen hat. Aber von der Einführung eines vollständig selbstthätigen Blocksystems kann nach dem gegenwärtigen Stande der Sache weder eine Förderung der Betriebssicherheit noch der Wirthschaftlichkeit erwartet werden. Dabei ist auch in Uebereinstimmung mit dem zweiten Berichterstatter hervorzuheben, dass solche Systeme, besonders wenn sie auf der Anwendung der elektrischen Isolirung ganzer Streckenabschnitte und der Bahnhöfe beruhen, eine Reihe von Schwierigkeiten für den Betriebs-, namentlich auch den Güterzug- und Verschiebedienst herbeiführen, deren Lösung bis jetzt noch nicht in ausreichend befriedigender Weise gelungen ist.

Die Schlussanträge des Berichtes von Cossmann bewegen sich im wesentlichen im Rahmen der vorstehend entwickelten Anschauungen; sie sprechen sich dagegen aus, dem Zuge selbst die Aufgabe zu übertragen, die Signale auf Fahrt zu stellen, nehmen der Anwendung des vollständig selbstthätigen Blocksystems gegenüber eine durchaus abwartende Stellung ein, empfehlen aber die Mitwirkung des Zuges bei der Blockung und Entblockung der rückliegenden Strecken. Man kann gespannt auf die Verhandlungen und Entscheidungen des bevorstehenden Kongresses sein.

Die schmalspurigen Bahnen in Bosnien und in der Hercegovina.

(Schluss aus Nr. 25.)

Die Geldergebnisse des Bahnbetriebes in den drei Berichtsjahren stellen sich folgendermaassen:

	1896	1897	1898
		G u l d e n	
Gesammteinnahmen	2 124 571,87	2 227 015,95 (+ 102 444,08 = 4,8 %)	2 594 053,05 (+ 367 037,09 = 16,2 %)
Betriebsausgaben .	1 460 759,26	1 518 913,37 (+ 58 154,11 = 4,0 %)	1 746 226,06 (+ 227 312,69 = 15 %)
Betriebsüberschuss	663 812,61	708 102,58 (+ 44 289,97 = 6,7 %)	847 826,98 (+ 139 724,40 = 19,7 %).

Die Verkehrsleistungen haben seit 1896 beständig und erheblich zugenommen. Es sind nämlich gestiegen:

	im Jahre 1897 (gegen 1896)	im Jahre 1898 (gegen 1897)
die Personenfahrkilometer um .	6,4 %	0,4 %
„ zahlenden Nettotonnenkilometer um	5,3 „	31,0 „
„ Zugkilometer um	7,9 „	14,6 „
„ Wagenachskilometer um . .	6,3 „	16,8 „
„ Bruttotonnenkilometer um .	6,4 „	20,3 „

Die Mehreinnahmen resultiren aus der Steigerung des Personen- und des Güterverkehres. Was den letzteren anbelangt, so fällt der Hauptantheil an der Verkehrssteigerung den einheimischen Erzeugnissen zu: Holz, Erzen, Obst, Zuckerrüben, Eisen- und Stahlwaaren. Gegenüber dem Jahre 1897 ist im Jahre 1898 eine auffallende Steigerung bei Getreide und Hülsenfrüchten eingetreten, indem sich infolge der weniger günstigen Ernte des Jahres 1897 die Einfuhr sehr lebhaft entwickelte.

Die Steigerung der Betriebsausgaben ist eine Folge der Zunahme der Leistungen und der Regulirung der ständigen Bezüge der Bediensteten. Die Einführung des Nachtverkehres bedingte die Vermehrung des Strecken- und Stationspersonals.

Die Ausgaben des ausserordentlichen Erfordernisses stellten sich auf 643 558 fl. und wurden durch die erforderlichen Umbauten hölzerner Durchlässe, umfangreiche Sicherungsbauten, Vergrösserung der Bahnhöfe, der Wasserstationsanlagen, durch die Oberbauverstärkungen und die Vermehrung der Fahrbetriebsmittel veranlasst. Zu bemerken wäre noch, dass die Verzinsung und Amortisation der Bausummen der bosnisch-hercegovinischen Bahnen eine Post des Landesbudgets bildet, also in den vorliegenden Verwaltungsberichten nicht nachgewiesen erscheint.

Schliesslich seien noch aus der umfangreichen S t a t i s t i k mehrere interessante Daten hervorgehoben. Im Berichtsjahre (1898) wurden im Fernverkehre 803 912 Reisende befördert, die 41 136 283 km zurücklegten, so dass auf einen Reisenden eine durchschnittliche Weglänge von 51,2 km entfällt. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betragen 565 687,30 fl., d. i. 871,49 fl. für 1 km Betriebslänge; hierbei zahlt jeder Reisende für 1 km

in der I. Klasse	. .	4 kr.,
„ „ II. „	. .	3 „
„ „ III. „	. .	2 „
„ „ IV. „	. .	1 „

und stellten sich die durchschnittlichen Einnahmen für einen Reisenden

in der I. Klasse auf	. .	4,57 fl.,
„ „ II. „ „	. .	2,25 „
„ „ III. „ „	. .	1,08 „
„ „ IV. „ „	. .	0,37 „

Die Anzahl der beförderten Personen und der von den Reisenden zurückgelegte Weg war im Jahre 1898 nur etwas weniger grösser als im Jahre 1897, weil infolge der geringeren Truppenverschiebungen im Jahre 1898 bei den Militärpersonen ein Ausfall von 11,6 % Personen und von 12,4 % Personenfahrkilometern zu verzeichnen ist.

An Eil- und Frachtgütern wurden einschliesslich der Bahnregiegüter 695 077 t befördert, wobei 1 t im Durchschnitt 110 km durchlief. Die Einnahmen stellen sich auf 1 881 562,07 fl., d. i. auf 2 947,77 fl. für 1 km Betriebslänge. Es entfällt sonach auf 1 t Eilgut und 1 km Weg eine durchschnittliche Einnahme von 13,5 kr. und auf 1 t Fracht und 1 km Weg eine solche von 2,5 kr. Gegenüber dem Jahre 1897 ist sowohl die Leistung als auch die Einnahme im Jahre 1898 erheblich grösser.

Wir haben schon darauf hingewiesen, dass die bosnisch-hercegovinischen Schmalspurbahnen gleichsam ein Bindeglied zwischen den ungarischen Staatsbahnen, also den Vollspurbahnen Mitteleuropas und dem adriatischen Meere bilden. Ueberdies findet auch ein Austausch der Güter in Siekovac mit den die Sau befahrenden Schiffen statt. Von der Gesammtsumme der im Jahre 1898 beförderten Waarenmengen entfielen auf den Inlandsverkehr, der nur die schmalspurigen Bahnen durchlief, 343 951 t, auf die Einfuhr 90 421 t, auf die Ausfuhr 177 129 t, auf den Durchzugsverkehr, der vom Saustrome über die bosnischen Bahnen nach Ungarn oder umgekehrt oder auch von Ungarn auf die Adria hinausgeht, 815 t. Der Verkehr mit anderen Verkehrspfaden und besonders mit den vollspurigen ungarischen Bahnen ist also — trotz der Umladung der Güter — ein sehr bedeutender und hat in den letzten drei Jahren bedeutend zugenommen; es betrug im Jahre

	1896	1897
die Einfuhr	66 529 t	70 079 t
„ Ausfuhr	144 511 „	142 269 „
der Durchzugsverkehr .	378 „	371 „

Es ist übrigens nicht uninteressant, sich überhaupt die Massenartikel zu vergegenwärtigen, welche auf den schmalspurigen Bahnen des Okkupationsgebietes befördert werden. Es kamen zur Beförderung (in runden Zahlen):

im Jahre	1896	1897	1898
	Tonnen		
Bier, Wein, Spirituosen . . .	10 200	12 000	12 000
Holz aller Art	103 300	107 700	116 000
Kohlen	150 760	184 000	160 000
Erze	26 900	29 400	47 100
Eisen und Stahl	19 100	34 600	37 000
Schlacht- und Zugvieh . . .	2 300	1 720	1 860
Fische und Schalthiere und Geflügel	150	137	128

Betrachten wir nun etwas näher die Leistungen der Fahrbetriebsmittel als die Grundlagen der soeben im Grossen erörterten Massenleistungen der Schmalspurbahnen Bosniens und der Hercegovina. Die Lokomotiven haben im ganzen (im Jahre 1898) 1 681,605 Zugkm und 1 772 897 Nutzkm geleistet. Die Gesammtleistung betrug 2 324 891 Lokomotivkm. Die gewöhnlichen Tender- und die Duplexlokomotiven stehen auf den eigenen Linien zumeist nur als Verschiebelokomotiven und nur auf der Schleppbahn Podlugovi-Vares vorwiegend im Zugdienste in Verwendung. Die Bissellokomotiven weisen eine Durchschnittsleistung für eine Lokomotive von 3 146 601, die Schnellzuglokomotiven eine solche von 3 259 885 und die Radiallokomotiven eine solche von 3 767 182 Bruttotkm auf. Die Zahnradlokomotiven älterer Type, die nur auf der Bergstrecke des Komar laufen, leisteten durchschnittlich (für eine Lokomotive) 890 198, die Zahnradlokomotive neuerer Bauart 1 157 815 Bruttotkm. Die Kosten der Erhaltung der reinen Reibungslokomotiven beliefen sich auf 32,105 kr. und jene der Reibungs- und Zahnradlokomotiven auf 167,785 kr. für 1 000 Bruttotkm.

Die Personenwagen durchliefen 16 022 504 Achskm, das ist durchschnittlich 31 051 für eine Achse. Jede bewegte Achse war im Durchschnitt bei den Fernzügen mit 2,82, im Nahverkehr mit 2,76 Personen besetzt. Von den bewegten Plätzen waren im Durchschnitt besetzt:

bei der	I.	II.	III.	IV.	zusammen
	Klasse				
im Fernverkehre . .	6,2 %	13,8 %	27,7 %	60,0 %	34,3 %
„ Nahverkehre . .	— „	11,9 „	33,2 „	— „	25,4 „

Die Verhältnisse ändern sich im allgemeinen wenig, sowohl rücksichtlich der einzelnen Klassen, als des Gesammtergebnisses.

Die Lastwagen haben zusammen 45 645 243, durchschnittlich für eine Achse 13 682 Achskm geleistet (im Jahre 1897 36 637 009 bezw. 11 788). Das Ladegewicht war mit 52,4 %, im Jahre 1897 mit 50,8 % ausgenutzt; auf eine Tonne Wagenladegewicht entfiel eine Leistung von 64 051 (60 524) Gütertonnen, auf jeden Lastwagenachskilometer entfielen 1,74 (1,68) Güternettotonnen. Bei Beurtheilung dieser Zahlenwerthe ist wohl zu berücksichtigen, dass die älteren Lokomotiven und Wagen für schneller fahrende Züge nicht benutzt werden, daher nur beschränkt verwendet und nicht in vollem Maasse ausgenutzt werden können. Zu der weniger günstigen Ausnutzung der Lastwagen trägt füglich auch der schwache Zugverkehr auf einem Theile der Bahnlinien nicht unwesentlich bei.

Nicht ohne Werth und Anregung erscheint eine Gliederung der Betriebsausgaben. Die allgemeine Verwaltung kostete 79 415,07 fl., d. i. 124,42 fl. für 1 km Betriebslänge oder 4,55 % der gesammten Betriebskosten; für Bahnaufsicht und Bahnverwaltung wurden 513 438,09 fl., d. i. 804,38 fl. für 1 km aufgewandt; es entspricht dies einem Prozentsatz von 29,40 % der gesammten Betriebsausgaben; die Zahl der Kunstbauten und die auf einzelnen Linien vorhandenen zahlreichen hölzernen Brücken und Durchlässe einerseits, andererseits der Umstand, dass auf längeren Strecken der am meisten befahrenen älteren Linien der Oberbau noch ein verhältnissmässig schwacher ist, dürften diese Erscheinung genügend erklären. Der Verkehrs- und kommerzielle Dienst erforderte einen Aufwand von 518 880,84 fl. oder 812,91 fl. für 1 km. Hierzu ist zu bemerken, dass auf der Strecke B.-Brod-Zenica ein vollständiger Nachtverkehr geführt wird, aber gegenwärtig eine volle Ausnutzung des doppelten Personals noch nicht stattfinden kann. Die Zugförderung und Erhaltung der Fahrbetriebsmittel kostete im ganzen 560 044,27 fl., das ist 877,40 fl. für 1 km Betriebslänge und 33,3 kr. für 1 Zugkm; das ist gleich 32,07 % der gesammten Betriebskosten. Diese verhältnissmässig nicht geringe Höhe der Zugförderungsausgaben ist eine Folge des geringen Durchschnittsgewichtes der Züge, während die Erhaltungskosten der Fahrbetriebsmittel wegen des subtileren Baues der Lokomotiven und Wagen für die Einheit der Leistung etwas höher als bei Vollspurbahnen sind. Der Betriebskoeffizient betrug im Jahre 1896 68,7 %, im Jahre 1897 68,2 %, im Jahre 1898 67,3 %, ist also kein ungünstiger.

Im Jahre 1898 ereigneten sich auf den bosnisch-hercegovinischen Schmalspurbahnen vier Entgleisungen und zehn sonstige Unfälle, wobei zwei Bedienstete und eine dritte Person getödtet und fünf Bedienstete und eine dritte Person verletzt wurden. Der fahrbare Zustand der Bahn wurde einmal durch Felsstürze, dreimal durch Wasserschäden unterbrochen.

Für die Beamten und überhaupt das gesammte Personal der bosnisch-hercegovinischen Bahnen — 743 Beamte, Unterbeamte, Diener, Beamtenaspiranten, Hilfsbeamte und Diurnisten, ferner 1 806 ständige Professionisten und Arbeiter — bestehen eine Reihe Wohlfahrtsanstalten und sonstige dem Interesse des Personals dienende Einrichtungen, und zwar Pensionsfonds, Kranken- und Unterstützungsfonds, Equipirungskasse, Spar- und Vorschussverein, Lebensmittelmagazin und Unfallversicherung.

So stellen sich die schmalspurigen Eisenbahnen Bosniens und der Hercegovina als ein grosses Eisenbahnnetz dar, das trotz seiner schmalen Spurweite nicht nur von internationaler Bedeutung erscheint, sondern auch hinsichtlich der gesamnten Betriebsführung und Betriebseintheilung den Charakter vollspuriger Bahnnetze an sich trägt. Der erfolgreiche Betrieb der bosnischen Schmalspurbahnen macht die Mär von der Unzulänglichkeit der schmalen Spur vollständig zu nichte — hier sprechen Thatsachen, an denen nicht zu zweifeln und nichts zu mäkeln ist.

A. B.

Italienisches Wohlfahrtsgesetz für die Eisenbahnbediensteten.

Am 1. März d. J. wurde nach längeren Verhandlungen vom Senate in Rom das Gesetz über die Einrichtung der neuen Wohlfahrtsanstalten der Angestellten der drei grossen Bahnverwaltungen und über die endgültige Beordnung der bestehenden Anstalten angenommen. Die neuen Wohlfahrtsanstalten, denen alle nach dem 1. Januar 1897 in den Dienst getretenen Angestellten anzugehören haben, sind auf Grund besonderer Rechnung eingerichtet. Sie zerfallen in zwei Abtheilungen, eine für das Personal mit Monatsgehalt, die andere für dasjenige mit Tagesbesoldung; die zweite Abtheilung hat ausser der Altersversorgung auch für Unterstützung im Krankheitsfalle aufzukommen. Das Vermögen beider Abtheilungen wird gebildet: a) durch ordentliche Abzüge vom Gehalte und sonstigen Bezügen der Mitglieder; b) durch ausserordentliche Abzüge bei Ernennungen und Gehaltsaufbesserungen; c) durch freiwillige Einlagen der Mitglieder; d) durch die Beiträge der Betriebsgesellschaften; e) durch ausserordentliche Einnahmen (Verkauf der Bahnsteigkarten, Verkauf der unbestellbaren Güter, Verkauf der Fundgegenstände usw.); f) durch Vermächtnisse, Schenkungen, Zuwendungen, Verjährungen usw.; g) durch die Erträgnisse der verfügbaren Kapitalien.

Die ordentlichen Gehaltsabzüge für die erste Abtheilung dürfen 5,5 % des Gehaltes und der sonstigen Bezüge und die für die zweite Abtheilung 3,5 % nicht überschreiten. Die Betriebsgesellschaften müssen mindestens ebenso viel beisteuern als die ordentlichen und ausserordentlichen Beiträge der Angestellten ausmachen. Die ausserordentlichen Einnahmen werden zwischen den alten und neuen Wohlfahrtsanstalten nach Verhältniss der Gehälter der Mitglieder vertheilt.

Anspruch auf Altersversorgung haben: die Büroangestellten nach einer Mitgliedschaft von 30 Jahren und erreichtem 60. Lebensjahr und die Angestellten des Betriebs- und Verkehrsdienstes nach 25 Jahren Mitgliedschaft und erreichtem 55. Lebensjahre.

Bei durch Dienst verursachter Untauglichkeit wird das Ruhegehalt jederzeit bewilligt; bei anderen Dienstunfähigkeitsgründen nur nach vollendetem 15. Jahre der Mitgliedschaft. In ähnlicher Weise sind die Verhältnisse für die Versorgung der Wittwen und Waisen geregelt. Es steht jedoch jedem Mitgliede das Recht zu, bei Ausscheiden aus dem Dienste sein persönliches Konto, d. h. den aus seinen Beiträgen sammt Zinsen gebildeten Betrag erstattet zu verlangen.

Die von den Bahnen für Unglücksfälle im Dienste zu leistenden, vom Gesetz bestimmten Entschädigungen fallen den Anstalten zu. Die Bahnverwaltungen tragen die nöthigen Verwaltungskosten. Die Bestimmungen bezüglich der alten Wohlfahrtsanstalten beziehen sich hauptsächlich auf das Hinausschieben der Berechtigung der Kanzleibeamten zum Empfang von Ruhegehalt nach einer Dienstzeit von 25 Jahren auf eine solche von 30 und der Altersgrenze vom 55. auf das 60. Lebensjahr. Der höchste und niedrigste Betrag des zu bewilligenden Ruhegehalts werden auf 8 000 bezw. 300 L. festgesetzt. Die Wittwe bekommt 60 % des dem Manne zustehenden Ruhegehalts, wenn mit ihr minderjährige Kinder vorhanden sind, sonst 50 %. Für die Waisen ist in ähnlicher Weise vorgesorgt. Zur Hintanhaltung der Vermehrung und zur Beseitigung des bestehenden Fehlbetrags, welcher heute für die Wohlfahrtsanstalten der Mittelmeerbahn, adriatischen Bahnen und sizilianischen Bahn auf 160 000 000 L. geschätzt werden kann, sind folgende Maassnahmen vorgesehen:

Der am 30. Juni 1885 vorhanden gewesene Fehlbetrag wird festgestellt, ebenso derjenige, welcher sich nach jenem Zeitpunkte bis zum Inkrafttreten des neuen Gesetzes und der neuen Satzungen gebildet hat. Gleichzeitig wird die Verantwortlichkeit der Betriebsgesellschaften an der Bildung desselben festgestellt, um sie in einem gewissen Maasse zur Deckung heranziehen zu können. Zur Deckung des Fehlbetrages, soweit für ihn der Staat aufzukommen hat, werden ausserdem verwendet: 1. Die dem Staat zukommenden Antheile an der Vermehrung der Betriebseinnahmen; 2. die bestehenden Steuern auf die Gütertransporte, wobei die Steuer auf Eilgüter von 13 auf 16 % erhöht wird; 3. die im Jahre 1897 eingeführten Zuschläge auf die Personenbeförderung und Ladegebühren.

Dies wären die Hauptzüge des neuen Gesetzes, wie es vom italienischen Senat angenommen wurde; das Abgeordnetenhaus hat es auch mit einigen, nicht gerade wesentlichen Aenderungen angenommen, infolge deren aber das Gesetz vor seiner Veröffentlichung wieder an den Senat zurück muss; beide gesetzgebende Körperschaften liessen hierbei ganz ohne Berücksichtigung, dass, wenn das Gesetz auch einen entscheidenden Schritt zur endgültigen Regelung der für die Zukunft von so vielen Tausenden von Staatsangehörigen so unendlich wichtigen Frage der Alters- und Krankenversorgung darstellen soll, es doch auch vertraglich verbürgte Rechte der Betriebsverwaltungen verletzt, indem es ihnen Verantwortlichkeiten zur Last schiebt, die sie nicht haben können, da sie bei der Betriebsübernahme im Jahre 1885 die Wohlfahrtsanstalten so zu übernehmen und weiterzuführen hatten, wie diese bestanden haben, und da es nur am Staate gelegen hat, wenn die Regelung so lange hinausgeschoben wurde und wenn anerkannt unhaltbare Verhältnisse, welche den Fehlbetrag auf diese Höhe brachten, so lange aufrecht erhalten werden mussten. Das neue Gesetz muthet ferner auch den Bahnverwaltungen weitere schwere finanzielle Opfer zu, welche zu übernehmen die Bahnen nach den klaren Bedingungen der Betriebsverträge nicht verpflichtet sind. Die Bahnen vereinbarten im Jahre 1898 mit dem damaligen Minister der öffentlichen Arbeiten Pavoncelli eine Verbesserung der Wohlfahrtsanstalten, durch welche sie eine grössere jährliche Last von beiläufig 2 000 000 L. zu übernehmen sich bereit erklärten; aber das neue Gesetz berücksichtigt in keiner Weise diese allerdings nur projektirt gewesene Vereinbarung und legt den Bahnen neue, noch schwerere Opfer auf, welche angesichts der Verträge des Jahres 1885 weder gerecht noch billig zu nennen sind. Der Staat, der doch den verkörperten Inbegriff des Rechtsschutzes darzustellen berufen ist, sollte in keinem Falle, auch nicht durch ein Gesetz vertraglich verbürgte Rechte verletzen. Deswegen werden die Bahnen kraft ihrer unbestreitbaren verbrieften und durch die Gesetzgebung des Jahres 1885 bestätigten Rechte das neue Gesetz wahrscheinlich nicht so ohne weiteres annehmen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die preussische Eisenbahnvorlage**, deren wesentlicher Inhalt von uns in Nr. 8 d. Ztg. mitgetheilt und dann in Nr. 9 eingehend gewürdigt ist, wurde in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 27. März zum zweiten Mal berathen. Die gesammte Vorlage wurde anstandslos bewilligt. Zu einer interessanten Erörterung führte der Antrag der Budgetkommission, die Regierung solle ersucht werden, in Erwägung zu ziehen, ob nicht die Linie Osterfeld-Hamm sofort mit schweren Schienen auszustatten sei. Der Abg. von Arnim befürwortete die Ausstattung der Linie mit schweren Schienen wegen des zu erwartenden grossen Güterverkehres. Der Güterverkehr müsse anders bewältigt werden als bisher und dazu seien vor allem schwere Schienen nothwendig. Die Regierung solle bei dieser Linie einen Versuch mit einer neuen Art Güterbahn machen, wie sie vielfach im Hause gewünscht sei. Es sei ein Fehler, dass die Regierung diese Linie zunächst eingleisig bauen wolle, wenn sie auch gleich den Grund und Boden für den späteren zweigleisigen Ausbau erwerben wolle. Redner bittet, sofort mit dem zweigleisigen Ausbau vorzugehen. Auch der Abgeordnete Möller legte Werth darauf, dass diese Bahn sofort zweigleisig gebaut werde, und dass neben der Verwendung schwerer Schienen auch durch dichtere Lagerung der Schwellen ein möglichst schneller Verkehr ermöglicht werde. Minister von Thielen erwiderte: Die Bahn Osterfeld-Hamm ist als Vollbahn im vollsten Sinne des Wortes geplant. Von Seiten der Eisenbahnverwaltung wird vorläufig das Bedürfniss nach zweigleisigem Ausbau dieser Bahn nicht anerkannt. Sollte sich das Bedürfniss herausstellen, dann wird sich der Ausbau in verhältnissmässig kurzer Zeit vollziehen lassen. Der Zweck der Bahn, die Parallelbahn zu entlasten, wird auch durch den eingleisigen Bau erreicht. Mit dem Fortschreiten des Bergbaues in dem dortigen Revier, der allerdings für das nächste Jahr zu erwarten ist, wird das Bedürfniss des zweigleisigen Ausbaues erneut geprüft werden. Das Moment, welches die schweren Schienen

nothwendig macht, ist nicht die Belastung der Achsen, sondern die erhöhte Geschwindigkeit, denn dabei wird mehr gerüttelt, sowohl in den Stössen nach vorn wie in den Schwankungen nach den Seiten. Die Belastung der Lokomotivachsen ist immer stärker als die Belastung der Güterwagenachsen, selbst wenn wir zu 50 t-Wagen übergehen würden. Die Bahn ist in erster Linie als Güterbahn gedacht, so dass die Anforderungen des Personenverkehrs hinter diesem Gesichtspunkte zurücktreten müssen. Auf eine nochmalige Empfehlung der schweren Schienen zum Zwecke eines praktischen Versuches durch den Abg. Pless theilte der Minister mit, dass die Eisenbahnverwaltung aus dem Versuchsstadium der schweren Schienen heraus sei, da schon 3 000 km damit versehen seien. Um einen blossen Versuch handele es sich also nicht. Schliesslich wurde der Antrag der Kommission angenommen.

Die Linien Gaualgesheim-Münster a. Stein und Mombach-Kostheim-Bischofsheim mit Anschluss an die Bahnhöfe Kurve und Mainz wurden vom Berichterstatter von Pappenheim besonders mit Rücksicht auf die militärischen Interessen für den Aufmarsch auf dem linken Rheinufer zur Annahme empfohlen; das Reich betheilige sich daher mit einem Beitrag. Die Linien werden bewilligt.

Ausser diesen Linien enthält die Vorlage 15 neue Nebenlinien. Die Berathung gab hier zu erneuter Vorbringung einer Anzahl örtlicher Wünsche Anlass. Doch wurde schliesslich die Vorlage bewilligt, über die vorliegenden Petitionen zur Tagesordnung übergegangen. Bewilligt wurden auch die zur Förderung des Baues von Kleinbahnen geforderten 20 000 000 ℳ, nachdem der Abg. von der Goltz sich lebhaft für die häufigere Anwendung der Schmalspur ausgesprochen hatte, sowie endlich die 4 000 000 ℳ zur Betheiligung des Staates an dem Bau der Eisenbahn von Treuenbrietzen nach Neustadt a. Dosse.

— **Die dritte Lesung des Reichsetats** im Reichstage hat am 28. d. Mts. stattgefunden. Beim Etat des Reichseisenbahnamtes kam Abg. Graf Kanitz auf die Erörterungen zweiter Lesung über die Aufhebung der Kohlenausfuhrtarife in den Reichslanden zurück. Die Bedenken des preussischen Eisenbahnministers gegen die von der Budgetkommission empfohlene Aufhebung seien sehr leicht zu beheben. Bei der Prüfung der Frage würden hoffentlich nicht blos die Ausfuhrinteressenten gehört werden, sondern auch die Kohlenkonsumenten. Auch für Roheisen und Stahl müsse der bestehende Ausfuhrtarif beseitigt werden. Die hohen Eisenpreise, die infolge der Eisennoth eingetreten seien, fielen ausserordentlich schwer ins Gewicht. Die Vermehrung des Flottenbestandes würde den Eisenverbrauch in Deutschland ganz enorm steigern, und da dürfte man die Eisenpreise nicht durch künstlichen Export noch weiter steigern. Das Reichseisenbahnamt müsse seine Augenmerk darauf richten, diesen Massenexport von Eisen so zu reguliren, dass Deutschland dabei zu seinem Recht kommt. Ihm erwiderte Präsident des Reichseisenbahnamtes Dr. Schulz: „Der Reichskanzler hat eine gemeinsame Erörterung der wichtigen, wirthschaftlich bedeutsamen Frage der Aufhebung der ermässigten Kohlenausfuhrtarife veranlasst. Die preussischen Ermittelungen sind abgeschlossen. Welche Schwierigkeiten die Frage bietet, ist ja anerkannt. Ich greife hierbei auf eine Ausführung in zweiter Lesung zurück, welche dahin ging, dass die Preise der Kohlen, die von der Saar nach Frankreich und der Schweiz ausgeführt werden, weit billiger sind, als die für die im Inlande verbleibenden Kohlen. Diese Behauptung entspricht nicht den Thatsachen; die Preise der Saarkohlen nach Frankreich, der Schweiz und Italien werden nach eingeholter Auskunft nicht niedriger, sondern höher gehalten als die für den inländischen Verbrauch. Was die Roheisenausfuhrtarife betrifft, so haben die ermässigten Frachtsätze nicht unwesentlich dazu beigetragen, der deutschen Eisenindustrie den ausserordentlich schwierigen Wettbewerb auf dem Weltmarkt zu erleichtern; inländische Interessen sind dadurch meines Wissens nicht geschädigt worden. Jedenfalls liegen die Verhältnisse bezüglich des Eisens noch schwieriger als bezüglich der Kohlen.“

— **Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlenbrikets nach Ostdeutschland.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Ausdehnung des von mitteldeutschen Braunkohlenversandstationen bestehenden Ausnahmetarifes für Briketts in Mengen von mindestens 20 t auf den Verkehr nach Stationen des Direktionsbezirks Königsberg widerruflich genehmigt und zugleich die Eisenbahndirektion zu Halle a/S. ermächtigt, wegen Einführung ermässigter Ausnahmefrachtsätze für Briketts nach Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn und der ostpreussischen Südbahn mit den Verwaltungen dieser Bahnen in Verhandlung zu treten.

— **Elektrische Bahn von Gmund am Tegernsee nach Schliersee und Bayerischzell.** Die dem Fabrikbesitzer Alois Zettler in München im April 1899 ertheilte Bewilligung zur Vornahme von Vorarbeiten für vorgenannte Bahnstrecke ist auf die Dauer eines Jahres verlängert worden.

— **Eisenbahnunfall bei Donauwörth.** Am 27. d. Mts., Vormittags 8½ Uhr, fuhr dem von Augsburg eintreffenden Schnellzug 80 bei seiner Einfahrt in die Station Donauwörth eine Rangirmaschine in die Flanke; der Lokomotivführer Würsching der Rangirmaschine wurde getödtet; Zugführer Vitzthum, Heizer Zellner und Rangirstationsdiener Deffner wurden verletzt.

— **Bayerischer Eisenbahnerverband.** Auf der am 17. bis 19. März d. J. abgehaltenen diesjährigen Generalversammlung des Verbandes, zu der die Generaldirektion der Staatseisenbahnen und das Oberbahnamt München Vertreter entsandt hatten, waren 18 100 Mitglieder durch 87 Obmänner vertreten. Zu Beginn der Verhandlungen gelangten Ergebenheitstelegramme an Seine Königliche Hoheit den Prinzregenten, den Ministerpräsidenten, sowie den Generaldirektor der Staatseisenbahnen und den Direktor der pfälzischen Eisenbahnen zur Absendung, auf welche in wohlwollendem Sinne verfasste Antworttelegramme an den Verbandsvorsitzenden eintrafen. Nach Vortrag und Genehmigung des Rechenschaftsberichtes für das Jahr 1899, den wir bereits in Nr. 23 S. 348 d. Ztg. besprochen haben, gelangten die vom Vorstand zur Generalversammlung gestellten Anträge zur Berathung, in deren Verlauf u. a. beschlossen wurde, der Verbandsleitung Dank und Anerkennung für ihre ernste und rührige Thätigkeit, die sie im Interesse des Verbandes und des gesammten Eisenbahnerstandes entfaltet hat, auszusprechen.

— **In der zweiten Kammer des sächsischen Landtags kam die Eisenbahn-Personentarifreform** zur Sprache. Es stellte sich dabei heraus, dass die sächsische Regierung ganz den Standpunkt des preussischen Ministers v. Thielen vertritt. Der Abg. Kellner ertheilte der Regierung den Rath, sich in den Verhandlungen über ihre Tarifpolitik ferner doch nicht mehr so an Preussen, sondern an die süddeutschen Staaten zu lehnen. Der Regierungskommissar Ober-Finanzrath v. Seydewitz erwiderte, dass über die Angelegenheit zur Zeit mit Preussen verhandelt werde und beide Regierungen der Ansicht seien, dass es auf keine Herabminderung der Personentarife, sondern nur auf eine Vereinfachung derselben ankommt. In Sachsen vermehrte sich überdies der Verkehr in der IV. Wagenklasse so, dass jetzt fast 80 % aller Züge diese Wagenklasse führen. Dies, so bemerkte Herr v. Seydewitz, sei doch auch eine Personentarifermässigung.

Oesterreich-Ungarn.

— **Amtliche Frachtenkontrole und private Frachtenrevisionsbüros.** In der Sitzung des österreichischen Staatseisenbahnrathes vom 2. Dezember v. J. wurde beschlossen, das Eisenbahnministerium zu ersuchen, durch eine fachmännische Umfrage den Gründen nachzuforschen, weshalb die Frachtenkontrolämter der Bahnverwaltungen ihre Aufgabe nicht so zu lösen imstande sind, dass das Publikum der privaten Revisionsbüros entrathen könne und nach Erkenntniss dieser Gründe Abhilfe zu treffen. Der hauptsächlichste dieser Gründe ist wohl darin zu erblicken, dass die Eisenbahnen bei der Kontrole der Güterfrachtkarten doch nur Rechnungsfehler feststellen, nicht aber auch die Frachtberechnung in der Richtung überprüfen können, ob von der Bahn im einzelnen Falle die für die Partei in tarifarischer Hinsicht günstigste Abfertigung gewählt wurde. Ueber diese Erhebungen findet am 31. März d. J. im Eisenbahnministerium unter Beiziehung von Vertretern der Privatbahnen, der Handelskammern und von Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes usw. eine Berathung statt.

— **Beistellung von Fleischwagen mit Kühlvorrichtungen.** Nach einer von den österreichischen Staatsbahnen, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und dem Konsortium für Eislieferung bei Bahntransporten erlassenen Bekanntmachung werden zur Beförderung von Fleischsendungen aus Galizien und der Bukowina nach Wien (Grossmarkthalle) nach Thunlichkeit und, soweit nicht etwa die Absender fallweise durch Vermerk im Frachtbriefe oder ein für allemal durch anderweitige schriftliche Erklärungen es sich verbeten haben, besondere Wagen mit Aufhänge- und Kühlvorrichtungen verwendet. Ein Anspruch auf Beistellung solcher Wagen steht den Parteien nicht zu. Je nach den Witterungsverhältnissen verkehren während der wärmeren Jahreszeit diese Wagen mit Beiladung von Eis. Die Beistellung des Eises besorgt, unter Ausschluss jeder Mitwirkung und Gewährleistung der Eisenbahnverwaltungen, das Wiener

„Konsortium für Eislieferung bei Bahntransporten". Für die Beförderung von Fleischsendungen in diesen Wagen zur Zeit des Verkehres derselben mit Eisbeiladung ist neben den tarifmässigen Bahngebühren als Entschädigung für die Eisbeistellung zu Gunsten des genannten Konsortiums eine besondere Gebühr zu entrichten, welche gleich einer tarifmässigen Nebengebühr der Abgabebahn seitens der Güterabfertigung in Wien angerechnet wird. Auf besondere vorherige Anforderung werden derartige Wagen für den eingangs erwähnten Verkehr nach Thunlichkeit auch zur ausschliesslichen Beladung mit Sendungen nur eines Absenders beigestellt, sofern mit einem Frachtbriefe mindestens 5 000 kg aufgegeben werden oder die Fracht für mindestens 5 000 kg gezahlt wird.

— **Eine Aenderung des Lehrplanes der technischen Hochschulen** empfiehlt Professor Birk in der „Oesterr. Eisenb.-Ztg." im Interesse der fachwissenschaftlichen Ausbildung der Ingeniöre, welche sich dem Eisenbahn**betriebs**dienste widmen wollen. Professor Birk weist nicht mit Unrecht darauf hin, dass an den technischen Hochschulen die Studirenden nur zu Eisenbahnbau- und Maschinenbautechnikern ausgebildet werden. Treten solche Studirende nach Zurücklegung der Studien in den Bahnerhaltungs- oder Maschinenbetriebsdienst einer Eisenbahn ein, so bewegten sie sich auf einem ihnen vollkommen fremden Gebiete. Es fehle ihnen an jeglichem Wegweiser in ihrem Berufe, selbst die einfachsten Fragen machten ihnen Schwierigkeiten. Dagegen trügen sie eine Fülle von Wissen mit sich, das sie in ihrem Berufe nicht verwerthen könnten. Professor Birk schlägt deshalb vor, an den technischen Hochschulen besondere Fachabtheilungen für Bahnerhaltungsingeniöre einerseits, Maschinenbetriebsingeniöre andererseits zu errichten.

Als Vortragsgegenstände an der Schule für Bahnerhaltungsingeniöre schlägt Professor Birk den Eisenbahnbau, die Bahnerhaltung und das Signalwesen, insbesondere die Anlage von Weichen und Stellwerken vor, ferner den Bau der Fahrbetriebsmittel und den Lokomotivfahrdienst in encyklopädischer Form. An der Fachschule für Maschinenbetriebsingeniöre sollen der Lokomotiv- und Wagenbau, der Maschinenbetriebs- und Werkstättendienst, die Beleuchtung und Beheizung der Wagen, die Bremseinrichtungen, in zweiter Linie die Erhaltung des Unter- und Oberbaues, sowie der Bahnhofsanlagen und das Signalwesen gelehrt werden. Zu den Lehrgegenständen, welche in jeder dieser Fachschulen besonders gelehrt werden sollen, hätten gemeinsame Vorlesungen für beide Fachschulen über Verkehrsdienst, Fahrplanwesen usw. zu treten. Die Vorlesungen über Volks- und Staatswirthschaft, über Eisenbahngesetzkunde, über Tarifpolitik usw., die heute schon in den Lehrplänen an den technischen Hochschulen aufgenommen sind, wären zu Staatsprüfungsgegenständen der Betriebsingeniöre zu erheben. Diese Fachschulen müssten zugleich die Stätten der wissenschaftlichen Versuche, der praktisch-wissenschaftlichen Untersuchungen über Fragen und Erscheinungen des Eisenbahnbetriebes werden. Man dürfe den Werth solcher Studien nicht unterschätzen, da sie ihre vollste Berechtigung neben den Beobachtungen, Untersuchungen und Studien im Betriebe selbst hätten. Nicht selten könnten gewisse Studien in der Wirklichkeit nicht durchgeführt werden und nicht selten wiesen die Ergebnisse der Beobachtungen auf der Strecke, am Bahnkörper oder an den Fahrbetriebsmitteln selbst zweifelhafte oder dunkle Punkte auf, deren Erhellung nur die von allem Nebensächlichen befreiten, auf diesen fraglichen Punkt allein gerichteten Versuche in der Werkstätte oder dem Laboratorium des Professors bieten könnten. Wenn sich zu dieser „Laboratoriumsthätigkeit" noch Studienreisen und Ausflüge gesellten, die auf die Förderung seitens der Bahnverwaltungen rechnen könnten, dann würde das bescheidene Opfer, das die Errichtung der Fachschulen für Eisenbahnbetriebsingeniöre erfordert, nicht umsonst gebracht sein. Der Eisenbahnbetrieb würde von diesen Fachschulen aus nicht nur tüchtig vorgebildete Ingeniöre, sondern auch werthvolle Anregungen erhalten.

— **Zeitgemässe Reform der Eisenbahn-Personentarife.** Hierüber hielt am 20. März d. J. der Dozent für Tariflehre und Oberinspektor der Staatsbahnen Pauer im Klub österreichischer Eisenbahnen einen Vortrag. Der Vortragende besprach einleitend die Geschichte der Tarifreformbewegung in Europa, in welcher der in den 80er Jahren in Deutschland aufgetauchte Zonentarif eine hervorragende Rolle spielte. Hierbei gedachte der Vortragende insbesondere der Einführung des Zonentarifs in Ungarn (1889), bei welchem bekanntlich für den Fernverkehr 14 Zonen festgesetzt sind — die letzte für alle Entfernungen über 225 km. Im Jahre 1890 führten die österreichischen Staatsbahnen einen nach Wegeinheiten, welche mit der Entfernung wachsen (10, 15, 20, 25 und 50 km) abgestuften Entfernungstarif, den sogen. Kreuzerzonentarif mit einheitlichen Grundlagen ein, welcher im Jahre 1895 einem Staffeltarife Platz machte. Seither bestehen in Oesterreich und Ungarn die verschiedenartigsten Tarifsysteme im Personenverkehre, und zwar das ungarische Zonensystem, der Staffeltarif der österreichischen Staatsbahnen, ein dem Kreuzerzonentarif der österreichischen Staatsbahnen vom Jahre 1890 nachgebildeter Tarif, welcher bei einer Reihe österreichischer Privatbahnen eingeführt ist, endlich der reine Kilometertarif. Der Vortragende wies auf die Unzuträglichkeiten hin, welche aus dem Nebeneinanderbestehen so verschiedenartiger Tarifsysteme für den Verkehr erwachsen und empfahl demgemäss die Anbahnung grösserer Einheitlichkeit der österreichischen Personentarife. Hierbei bekannte er sich als Anhänger des reinen Entfernungstarifs, der die Möglichkeit biete, dass die Tarife in gleichmässiger Weise — ohne Begünstigung gewisser Klassen oder Personen — festgestellt werden und wobei die Leistung der Bahn mit der Gegenleistung der Reisenden im Einklange stehe. Der Kilometertarif sei der richtigste und zweckmässigste Preisbildner und sollte auch in Oesterreich wieder zur Geltung kommen. In der Besprechung, welche sich an den Vortrag schloss, machte der Rath und Sektionsleiter bei der Direktion der ungarischen Staatsbahnen Szájbely interessante Mittheilungen über die Ursachen, welche den verstorbenen Handelsminister von Barosz zur Einführung des Zonentarifs bestimmt haben. Er verwies darauf, dass zur Zeit der Einführung des ungarischen Zonentarifs der Nahverkehr nahezu ausschliesslich dem Strassenfuhrwerk zufiel und dass auch auf weite Entfernungen fast gar kein Verkehr bestand; unter diesen Verhältnissen sei die Einführung des billigen Zonentarifes eine überaus glückliche Maassregel gewesen, infolge deren der Eisenbahnverkehr einen ungeahnten Aufschwung nahm. So zweckmässig der Zonentarif für die ungarischen Verhältnisse war, so wenig dürfte es sich nach Ansicht des königlichen Rathes Szájbely empfehlen, einen solchen Tarif in Ländern einzuführen, in welchen die Verkehrsverhältnisse wesentlich anders wie in Ungarn liegen.

— **Regelmässige Schiffsverbindung zwischen Triest und Ostbezw. Südafrika.** In den Verhandlungen zwischen der österreichischen Regierung und dem österreichischen Lloyd, welche wegen Errichtung einer derartigen Schiffsverbindung geführt werden, bilden zwei Vorschläge den Gegenstand der Besprechung. Der eine Vorschlag läuft darauf hinaus, dass die Regierung eine Garantie für ein 4 % Erträgniss des für diese Fahrten nöthigen Kapitals übernimmt und der Staat daher in diesem Ausmaasse für einen etwaigen Ausfall aufzukommen hätte. Als der Lloyd vor mehreren Jahren eine Probefahrt nach der Delagoabai unternahm, stellten sich die Kosten derselben auf etwa 95 000 fl. Damals ergab sich aus dieser Fahrt ein Verlust von etwa 65 000 fl. Der letztere erklärte sich dadurch, dass die Frachten für die Hinfahrt nicht beträchtlich gewesen sind und dass für die Rückfahrt, wie allerdings von vornherein angenommen wurde, gar keine Waaren zu befördern waren. Wenn man gegenwärtig auch erwartet, dass der Verkehr nach Süd- und Ostafrika sich nach Beendigung des Krieges bedeutend heben werde, so kann doch nur für die Hinfahrt auf grössere Transporte gerechnet werden. Nimmt man an, dass der Lloyd einmal im Monat eine Fahrt nach Süd- und Ostafrika unternehmen wird, so dürften sich die Kosten im Jahre auf mehr als 1 000 000 fl. stellen, und der Staat hätte für eine 4 % Verzinsung aufzukommen. Ein zweiter Vorschlag, der vom Lloyd ausgeht, betrifft die Ertheilung einer direkten Subvention an den Lloyd. Nach beiden Vorschlägen würde der Staat für die Suezkanalgebühren aufzukommen haben.

— **Wiener Lokomotivfabrik.** Die Gesellschaft hielt dieser Tage ihre ordentliche Generalversammlung ab. Nach dem erstatteten Geschäftsberichte wurden im abgelaufenen Jahre 100 Lokomotiven und 50 Tender nebst verschiedenen Lokomotivreservetheilen abgeliefert. Es wurde ein Gesammtumsatz von 3 368 Millionen Gulden erzielt. Auch für das laufende Jahr hat die Verwaltung verschiedene Bestellungen für Lokomotiven in Vormerkung, so dass eine genügende Beschäftigung zu erwarten ist. Der im Jahre 1899 erzielte Reingewinn beträgt 394 606 fl. und zuzüglich des Gewinnübertrages aus dem Vorjahre 403 297 fl. Er gestattet die Zahlung einer Gesammtdividende von 12 %.

— **Spar- und Vorschussverein der Beamten der ungarischen Staatsbahnen.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat vor einiger Zeit die Verfügung getroffen, dass vom 24. Februar d. J. an Rückzahlungen auf Vorschüsse, welche der genannte, seit 1872 bestehende Verein seinen Mitgliedern gewährt, nicht mehr im Wege des Abzugs bei Auszahlung der Gehälter durchgeführt werden. Der Vereinsvorstand fasste infolge dieser Maassregel die Auflösung des Vereins ins Auge. Wie das Amtsblatt der ungarischen Staatsbahnen mittheilt, wurde jedoch diese Verfügung der Staatsbahnen infolge Auftrages des Handelsministers aufgehoben. Die wohlwollende Entscheidung des Handelsministers wurde im Kreise der Beamten der Staatsbahnen mit grosser Befriedigung aufgenommen, weil die sparenden Be-

amten in ihr eine Beruhigung wegen der Sicherheit ihrer Einlagen, die kreditbedürftigen Beamten aber die Möglichkeit erblicken, zu einem billigen Zinsfusse ihren Geldbedarf decken zu können, der in monatlichen kleinen Raten zur Rückzahlung gelangt.

— **Personalnachrichten.** Dieser Tage ist in Wien einer der ältesten und hervorragendsten österreichischen Eisenbahntechniker, Franz Ritter von Stockert, im Alter von 79 Jahren gestorben. Am 23. Oktober 1843 war er als Ingeniöreleve bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingetreten, nachdem er vorher die Studien an der technischen Hochschule in Prag zurückgelegt und kurze Zeit beim niederösterreichischen Landesbauamt gewirkt hatte. Bis zum Jahre 1884, also mehr als vierzig Jahre, blieb er im Dienste der Nordbahn, wobei er während fast zwanzig Jahren die Stelle des Vorstandes des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes einnahm. Stockert zog sich, reich an äusseren Ehren, im Jahre 1884 in den Ruhestand zurück.

Am 23. März ist der pensionirte Centralinspektor der ehemaligen galizischen Karl-Ludwigbahn, kaiserlicher Rath Daniel Alexander Lewicki, welcher in der Verwaltung dieser Bahn bis zu ihrer Verstaatlichung hervorragend thätig war, im 73. Lebensjahre in Wien gestorben.

Vereinsausland.

— **Dänische Verkehrsanlagen.** Der Eisenbahnausschuss des Folkethings beantragte die Annahme der Regierungsvorlage betreffend die Dampffährverbindung zwischen Gjedser und Warnemünde, ferner die Annahme der Vorlagen, betreffend die jütländischen Eisenbahnanlagen Viborg-Herning, Holstebro-Veile und in Aarhus. Die Gesammtkosten sind auf gegen 30 000 000 Kr. veranschlagt. In Verbindung mit der Dampffährvorlage wird die Legung eines neuen Telegraphenkabels Gjedser-Warnemünde vorgeschlagen, vorausgesetzt, dass Mecklenburg die Hälfte der Kosten der Kabellegung tragen will.

— Zum Organ für alle **Klagen über die französischen Eisenbahngesellschaften** hatte sich besonders das Pariser Blatt „Le Matin" gemacht. Jetzt glaubt es eine wesentliche Besserung feststellen zu müssen. Es erhöben sich, so schreibt „Matin", zwar immer noch dieselben Proteste über ungerechtfertigte Verspätungen, mangelhaftes Material, zu hohe Tarife, skandalöse Langsamkeit der Beförderung des Frachtgutes und manchmal sogar des Eilgutes; aber diese Klagen, deren Richtigkeit eine neuerliche Erörterung im Parlament dargethan habe, hätten doch schliesslich die Mehrzahl der Gesellschaften veranlasst, den Weg der Reformen zu beschreiten; einige hätten das obere Personal verjüngt und ihren Aufsichtsdienst neugeordnet. „Wir wissen, dass der Präsident des Aufsichtsrathes einer der bedeutendsten Gesellschaften sich jetzt jeden Abend das Verzeichniss der Zugverspätungen vorlegen lässt . . . . was den Erfolg hat, dass die Züge jetzt fast nie mehr Verspätung haben! Kurz, eine sehr ernstliche Anstrengung wird gemacht, welche billig anerkannt werden muss."

— **Unfälle bei den schweizerischen Transportanstalten.** In der jetzt veröffentlichten Statistik werden für das Jahr 1899 insgesammt 86 Tödtungen und 923 Verletzungen verzeichnet, gegenüber 69 Tödtungen und 911 Verletzungen im Vorjahr. Dazu kommen noch 18 Selbstmorde, ebensoviel wie 1898. Entgleisungen ereigneten sich 50 gegen 65 im Vorjahr, davon 17 bezw. 18 auf freier Strecke und 33 bezw. 47 auf den Stationen. Zusammenstösse fanden 49 gegen 32 im Vorjahr statt, davon 11 bezw. 7 auf freier Strecke und 38 bezw. 25 auf den Stationen. Infolge von Entgleisungen und Zusammenstössen wurden 2 Reisende getödtet, 16 Reisende und 19 Bahnbedienstete verletzt. Durch andere Unfälle verschiedener Art wurden 14 Reisende und 32 Bahnbedienstete getödtet, 60 Reisende und 768 Bahnbedienstete verletzt.

— **Die schweizerische Centralbahn** hat zur Deckung der voraussichtlich bis zum Uebergang der Bahn an den Bund erforderlichen Bauausgaben und Kosten zur Vermehrung des Rollmaterials im ganzen noch ein Kapital von 16 000 000 Frcs. zu beschaffen, was durch eine 4 % Anleihe geschehen soll. Zunächst werden 6—8 000 000 Frcs. aufgenommen.

— **Ueber das Schicksal der schweizer. elektrischen Bahn Stans-Stansstad** wird der „Voss. Ztg." aus Bern geschrieben: Dass man für 1 385 Frcs. eine vollständige im Betriebe stehende Eisenbahn kaufen kann, gehört selbst in unserem mit wenig einträglichen Kleinbahnen gesegneten Lande zu den Seltenheiten. Letzte Woche aber ist dieser Fall thatsächlich eingetreten bei der Versteigerung der elektrischen Bahn, die den Flecken Stans in Nidwalden mit dem ungefähr eine halbe Stunde entfernten Stansstad, dem Landeplatz der Dampfschiffe des Vierwaldstätter Sees, verbindet. Das „Bedürfniss" nach einem Schienenwege hatte sich hier als trügerisch erwiesen; der Verkehr war in der letzten Zeit gering und stand im Winter fast ganz still. Infolge dessen stets anwachsende Fehlbeträge in der Betriebsrechnung. So kam das Bähnchen zur Versteigerung, und ein starkbetheiligter Mitinhaber, Herr Durrer aus Kägiswil, erwarb es um 1 385 Frcs. Damit ist die Sache jedoch noch nicht erledigt. Der Verkauf wurde angefochten und das Bundesgericht hat inzwischen den Werth der Bahn beträchtlich höher, auf 45 000 Frcs. angeschlagen und eine zweite Versteigerung angeordnet. Da diese aber aller Voraussicht nach kein günstigeres Ergebniss haben dürfte, hat das Gericht gleichzeitig entschieden, dass die Bahn in diesem wahrscheinlichen Falle auf Abbruch zu verkaufen sei. Zu diesem Zwecke wäre jedoch ein Beschluss der Bundesversammlung erforderlich, der die Inhaber der Konzession von den übernommenen Pflichten entbindet. In Ansehung der misslichen Lage des Unternehmens ist jedoch kaum daran zu zweifeln, dass die Erlaubniss zum Abbruch schliesslich ertheilt und das hoffnungslose Bähnchen somit wieder vom Erdboden verschwinden wird.

— **Blitzzug Florenz-Venedig.** Wie alljährlich wurde auch in diesem Jahre mit Mitte März ein Blitzzug zwischen Florenz und Venedig eingeführt. Er fährt um 11.30 Vorm. in Florenz ab und kommt in Venedig um 6 Uhr Abends an.

— **Der Eilzug 64 Rom-Mailand** geht seit Mitte März von Neapel aus, er durchfährt die 250 km lange Strecke Neapel-Rom in 4 Stunden 25 Minuten und führt auf derselben nur Wagen I. Klasse. Mit dem Zug verkehrt auch ein von der Schlafwagengesellschaft gestellter sogenannter Salonbar, d. h. ein Speisewagen, in dem kalte Speisen und Getränke abgegeben werden und zu welchem die Reisenden I. Klasse gegen Entrichtung eines geringen Zuschlages Zutritt haben. In umgekehrter Richtung von Rom nach Neapel verkehrt der Speisewagen mit Eilzug 1 (ab Rom um 8.20 Vorm. und an Neapel um 1.36 Nachm.).

— **Bahnprojekt Arezzo-Sinalunga.** Einer Gesellschaft in Arezzo (Toskana) wurde vom Staate auf 70 Jahre die Konzession zum Bau und Betrieb einer Bahnlinie zwischen Arezzo an der Linie Florenz-Chiusi-Rom und Sinalunga, Station der Linie Empoli-Siena-Chiusi unter Gewährung eines Beitrages von jährlich 5 000 L. für das Kilometer ertheilt. Da die neue Bahn sich an eine der bedeutendsten Linien der adriatischen Bahnen anschliesst und im wesentlichen nur eine zweite Verbindung zwischen Arezzo und Mitteltoskana einer- und Chiusi-Rom andererseits darstellt, wird der Bau und Betrieb der neuen Strecke von den adriatischen Bahnen übernommen werden.

— **Beschaffung von Rollmaterial für die italienische Mittelmeerbahn und die adriatischen Bahnen.** In Rom wurde von den Generaldirektoren dieser beiden Bahnen ein Uebereinkommen mit der Regierung unterzeichnet über Neubeschaffung von Rollmaterial, unter welchem sich auch die vierachsigen Durchgangswagen befinden, die im Jahre 1901 in die zwischen den grössten Städten Italiens verkehrenden Eilzüge eingestellt werden sollen.

— **Einstellung von Leihwagen bei den adriatischen Bahnen.** Diese Bahnen haben von einer Wiener Wagenleihgesellschaft 200 offene und 200 geschlossene Wagen bis 31. Dezember d. J. angemiethet, um der vorauszusehenden Steigerung des Verkehres, bis zur Indienststellung der Ende vorigen Jahres vergebenen 1 000 Güterwagen, genügen zu können.

— **Adriatische Bahnen.** An Stelle des jüngst verstorbenen Ingeniörs Pessione wurde Herr Komm. Ingeniör Parvopassu, bisheriger Leiter des Bautendienstes in Ancona mit der Besorgung der Obliegenheiten eines Vizegeneraldirektors betraut.

— **Eisenbahnunfall bei Glasgow** (Schottland). Auf der North British-Eisenbahn stiessen am 28. März in einem Tunnel zwischen Queen-Street und Charing Cross zwei Arbeiterzüge zusammen. 3 Personen wurden getödtet, 17 verletzt.

— **Der Anschluss des finländischen Eisenbahnnetzes an das russische** soll immer noch enger werden, so wünschen es wenigstens die russischen Regierungsorgane. Um nun auf diesem Wege allmählich weiter zu kommen, werden jetzt vom finländischen Senat vom Landtag 10 000 000 finl. Mark verlangt. Die Summe soll verwandt werden: zum Bau einer Verbindungsbahn zwischen dem finländischen und dem Nikolaibahnhof in Petersburg und zum Bau einer Brücke über die Newa. Gleichzeitig ist die Erweiterung des finländischen Bahnhofes

ins Auge gefasst worden, da derselbe sich bereits jetzt als zu eng erwiesen hat. Wegen Abtretung der nöthigen Ländereien werden, wie wir der „Ross." entnehmen, bereits Unterhandlungen gepflogen.

Das Bedürfniss für den Anschluss wird damit begründet, dass der Handelsumsatz St. Petersburgs mit Finland schon jetzt etwa 50 000 000 R. jährlich beträgt.

Noch viel wichtiger jedoch als diese Maassregel, die gewissermaassen nur äusserlich den engen Anschluss, wenn auch gegen den Wunsch der finländischen Bahnen, an das russische Eisenbahnnetz darstellt, ist der kaiserliche Befehl vom 12/24. Februar d. J., danach Se. kaiserliche Majestät zu befehlen geruht hat:

„1. die Anträge des kaiserlichen finländischen Senats in Bezug auf die Erweiterung des finländischen Eisenbahnnetzes sind, mit Ausnahme der Zufuhrbahnen, die ausschliesslich lokale Bedeutung haben, hinfort mit Gutachten der Reichsminister des Krieges, der Finanzen und der Verkehrsanstalten allerunterthänigst dem Herrn und Kaiser zu unterbreiten, und

2. dem von Sr. kaiserlichen Majestät früher gegebenen Hinweise gemäss sind die möglichen Ersparnisse im Kommunikationsfonds zur Aufbesserung der bestehenden Eisenbahnen und ihres rollenden Materials zu verwenden."

Damit ist die bisherige verfassungsmässige Selbständigkeit zu Grabe getragen.

— **Verstaatlichung der Moskau-Jarosslaw-Archangelskbahn.** Der russische Staat hat mit dem Ankauf dieser Eisenbahn ein sehr zerrüttetes Unternehmen übernommen. Wie die „Russkija Wedomosti" mittheilen, wurde von der ehemaligen Gesellschaft dieser Bahn der vorhandene Fehlbetrag auf 10 000 000 R. angegeben. Diese grosse Verlustsumme dürfte sich jedoch, wie es scheint, noch vergrössern, wenn die Durchsicht der Baukostenrechnungen abgeschlossen sein wird. Auch die Rechnungen über die Betriebsergebnisse dürften, nach Meinung des genannten Blattes, noch manche unerfreuliche Ueberraschung bringen. Weitere Verluste stehen ausserdem auf der Wologda-Archangelsklinie in Aussicht, die jetzt natürlich der Staat zu tragen hat. Die Eisenbahnschwellen müssen ausgewechselt und fast alle Bauten einer gründlichen Ausbesserung unterzogen werden, und ausserdem wären an Stelle der hölzernen Brücken eiserne zu bauen. Aus alledem ist ersichtlich, dass der Staat auf die Instandsetzung dieser Bahn Millionen von Rubeln wird anwenden müssen. Ueber dieses wenig erquickliche Thema wird die russische Presse gewiss noch viel Zeit verschwenden, was sich nur durch die Vorgänge, die zur Verstaatlichung führten, erklären lässt, die auf weite Kreise ein sehr grelles Licht werfen.

— **Bau neuer Eisenbahnlinien am Ural.** Am 24. Februar/8. März d. J. wurden im russischen Eisenbahndepartement die Sitzungen der Kommission für neue Eisenbahnlinien zur Prüfung dieser Frage eröffnet. An den Berathungen der Kommission nehmen ausser den ständigen Mitgliedern derselben auch der Geheimrath Kowalewski, Professor Mendelejew, der auf Anordnung des Finanzministers sich mit der Erforschung der Frage der Uraler Eisenbahnen beschäftigt hat, Bevollmächtigte des Kongresses der uraler Montanindustriellen und Vertreter verschiedener Montankreise am Ural theil. Es lagen zwei Projekte vor, von denen das erstere von dem Kongress der Montanindustriellen, das zweite von Professor Mendelejew ausgearbeitet worden war.

Ungeachtet dessen, dass die Montanindustrie am Ural schon zwei Jahrhunderte besteht, hat sie sich noch nicht in erwünschter Weise entwickelt, ist auch nur unbedeutend fortgeschritten. Und dennoch verfügt der Ural über grosse Reichthümer, die es verdienen ausgebeutet zu werden. Die Hauptaufgabe der Industrie im Ural wäre, Gusseisen in solcher Menge zu liefern, dass nicht nur der örtliche Verbrauch befriedigt, sondern auch eine möglichst grosse Ausfuhr ins Ausland ermöglicht wäre. Der Meinung des Professor Mendelejew zufolge kann der Ural bei entsprechender Einrichtung nicht nur wie gegenwärtig 40 000 000 Pud (= 655 200 t) Gusseisen, sondern das vierfache, fünffache liefern. Um dieses zu erreichen, sind die Eisenbahnlinien, die zur Zeit am Ural nur spärlich vorhanden sind, unentbehrlich. Der Hauptzweck der letzteren wäre, Heizmaterial (Holz) zu den Gewinnungsstätten des Erzes zu schaffen. Dementsprechend soll eine ganze Reihe von Linien angelegt werden. Diesen Anschauungen trat der Vertreter des Eisenbahndepartements, Ingeniör Urbanowitsch, entgegen, der, gestützt auf seine 20jährige Praxis am Ural, die Meinung vertrat, dass die projektirten Eisenbahnen nur unbedeutend die Montanindustrie heben könnten. Wenn man die Entwickelung der Montanindustrie am Ural bezwecke, müsse den Fabriken mineralisches Heizmaterial (Steinkohlen, Naphtarückstände) zugeführt werden; in dieser Beziehung wies Ingeniör Urbanowitsch unter anderem auf die Ssudshensker Steinkohle hin, die reichlich vorhanden ist. Zum Aufblühen des Ural sind, der Meinung Urbanowitsch' nach, zunächst nur zwei Linien erforderlich: 1. von Tscheljabinsk bis Zarizyn, und 2. von den Komarowsker Erzlagern bis zur ersten Linie der Kanonikolsker Fabrik. Diese Ansicht rief viel Widerspruch hervor und bildete den Gegenstand lebhafter Debatten.

— **Einfuhrverkehr Russlands im deutsch-russischen Eisenbahnverbande.** Die Deutsche „St. Petersburger Zeitung" theilt auf Grund amtlicher Nachrichten einige interessante Zahlen über den Einfuhrverkehr in diesem Verbande im Jahre 1898 mit, der sich, nach den Uebergabepunkten geordnet, wie folgt stellte:

	Wirballen	Alexandrowo	Grajewo	Mlawa	Ssossnowice	Zusammen
	t	t	t	t	t	t
Baltische und Pskow-Rigaer Bahn	152	—	—	—	14	166
Warschau-Wienbahn	—	42 893	—	78	474	43 445
Wladikawkasbahn	4	2	5	8	9	28
Katharinenbahn	227	130	122	139	51	669
Iwangorod-Dombrowobahn	—	1	—	360	111 918	112 279
Kursk-Charkow-Ssewastopolbahn	2 788	553	664	637	135	4 774
Libau-Romnybahn	18 257	608	1 413	685	161	21 124
Lodzer Bahn	—	15 991	—	—	179 704	195 695
Moskau-Brestbahn	12 606	3 740	3 102	2 895	1 924	24 267
Moskau-Windau-Rybinskbahn	30	—	—	—	11	41
Moskau-Kasanbahn	399	46	42	41	4	532
Moskau-Kiew-Woroneshbahn	2 703	610	721	767	158	4 959
Moskau-Jarosslaw-Archangelbahn	13	1	1	1	10	26
Moskau-Kurskbahn	67	7	29	9	10	122
Moskau-Nishni-Nowgorodbahn	41	7	27	8	2	85
Murombahn	—	—	11	—	—	11
Nikolaibahn	433	48	53	36	25	595
Rshew-Wjasmabahn	40	12	—	4	—	56
Perm-Tjumenbahn	15	—	—	2	1	18
Polessjebahnen	699	3 656	3 805	3 840	944	12 944
Weichselbahnen	—	4 076	—	9 400	5 482	18 958
Riga-Orelbahn	1 644	20	34	37	23	1 758
Rjäsan-Uralskbahn	400	6	14	12	3	435
Ssamara-Slatoustbahn	36	14	37	4	2	93
St. Petersburg-Warschaubahn	26 595	2 763	88	3 227	1 118	33 791
Sibirische Bahn	—	—	—	—	—	—
Ssysran-Wjasmabahn	157	48	25	74	57	361
Charkow-Nikolajewbahn	2 493	960	499	972	251	5 175
Südostbahnen	660	72	102	160	23	1 017
Südwestbahnen	39	419	4 812	304	186	5 760

Die Angaben über den Verkehr mit Königsberg über Grajewo, sowie mit Danzig-Neufahrwasser über Mlawa sind in den vorstehenden Zahlen nicht mit einbegriffen, da sie noch nicht veröffentlicht worden sind.

— **Eröffnung der Ssawelow'schen Zweigbahn der Moskau-Jarosslaw-Archangelsker Eisenbahn.** Die Verwaltung letzterer Bahn macht durch die amtliche Tarifsammlung bekannt, dass am 12./24. Februar der zeitweilige Personen- und Güterverkehr zwischen der Station Moskau-Jarosslawskaja und den Stationen Besskudnikowo, Lobnä, Iksсha, Dmitrow und Tatjanino der neu eröffneten, 74 Werst = 79 km langen Zweigbahn eröffnet ist.

— **Betriebsergebniss der Nippon-Eisenbahn.** Dem Bericht dieser grössten und wichtigsten Privateisenbahn des japanischen Inselreiches, der den Aktionären bei der Hauptversammlung am 8. Februar d. J. für das zweite Halbjahr 1899 vorgelegt wurde, entnehmen wir die nachstehenden Zahlen: Das Bahnnetz umfasst 1376 km im Betriebe. Im zweiten Halbjahr 1899 wurden im ganzen 4587863 oder im Durchschnitt täglich 24934 Zugkm gefahren, das sind in 24 Stunden auf das Kilometer 18,1 Züge. Es betrug ferner die Roheinnahme 4417283 Yen, die Betriebsausgabe 1932018 Yen (das sind nur 43,7 % der Einnahme) und der Betriebsüberschuss 2485265 Yen (zu 2,10 ℳ = rund 5200000 ℳ). Hiernach ergibt sich für das halbe Jahr auf das Kilometer an Roheinnahme rund 3210 Yen, Betriebsausgabe 1405 Yen und Betriebsüberschuss 1805 Yen. Die Reineinnahme auf das Zugkilometer hat demnach etwa 0,54 Yen betragen. Ausser dem Betriebsüberschuss von 2485265 Yen enthält die Abrechnung an Aktiven: Staatsunterstützung 439587 Yen, Erträge von Veräusserungen 12688 Yen, Uebertrag vom letzten Halbjahr 51034 Yen, zusammen 2988574 Yen. Ueber diese Summe soll wie folgt verfügt werden: Einlage in den Reservefonds 121163 Yen, Beamtenbelohnungen 86980 Yen, Tilgung schwebender Schulden 21838 Yen, Schuldenzinsen 21807 Yen, Dividendenzahlung (10 % für das Jahr) 2235000 Yen, Vortrag auf neue Rechnung 501786 Yen, zusammen 2988584 Yen.

Das Finanzergebniss darf als ein günstiges bezeichnet werden, denn nach reichlicher Ausstattung des Reservefonds und Abschreibung von Schulden verbleibt neben einer Jahresdividende von 10 % noch ein Betrag von über 500000 Yen zum Vortrag auf das neue Halbjahr. Auf der anderen Seite darf man freilich nicht übersehen, dass die Gesellschaft sich zur Zeit noch immer einer erheblichen Staatsunterstützung (nahezu 440000 Yen) zu erfreuen hat, die in absehbarer Zeit, voraussichtlich im Jahre 1906, aufhören wird. Der Staat hat nämlich nach den Konzessionsbedingungen für die Stammbahn Tokio-Sendai-Aomori so lange einen Betriebszuschuss zu leisten, als der Betriebsertrag j e d e s e i n z e l n e n ihrer fünf Hauptabschnitte die Summe von 8 % des Anlagekapitals noch nicht erreicht. Diese Verpflichtung des Staates ist für die beiden nördlichen Abschnitte (von Sendai bis Aomori) auf 15 Jahre nach der Betriebseröffnung ausgedehnt. Die ersten verkehrsreicheren Abschnitte bringen nun zwar zusammen mit den nicht subventionirten Linien bereits so viel ein, dass im ganzen sogar 10 % Jahresdividende vertheilt werden kann; trotzdem hat der Staat, wie man sieht, infolge dieser eigenthümlichen Verrechnungsart jahrelang zu der an sich schon reichen Dividende noch kräftig beizusteuern! Die Nipponbahn war die erste Privatbahn in Japan; die später gegründeten Privatbahngesellschaften hatten sich ähnlicher Begünstigungen von Seiten des Staates seitdem nicht mehr zu erfreuen. Die Aktien befinden sich zum ganz überwiegenden Theil — über 305000 Stück — im Besitze der „Fünfzehnten Bank", ferner über 33000 Stück in der Hand des Baron I w a s a k i, des „Rothschild" von Japan, während über 24000 Stück Eigenthum der Krone sind. Der Rest vertheilt sich auf einige wenige Bankinstitute und Mitglieder der höchsten japanischen Aristokratie. Im entsprechenden Halbjahr des Vorjahres wurde nur 8,5 % Dividende vertheilt, der Reinertrag belief sich auf nur 1613151 Yen, während die Staatsunterstützung dagegen 642132 Yen betrug.

— **Die Entwickelung der japanischen Eisenbahnen** (mit Ausschluss der auf der Insel Formosa) von der Eröffnung der ersten Eisenbahn an bis zur Gegenwart wird durch die nachstehende Zusammenstellung veranschaulicht. Der Jahreszuwachs hat danach im Durchschnitt der ersten 27 Jahre nur rund 205 km betragen, während er sich in einzelnen Jahren (1897) bis auf 792 km gesteigert hat, nachdem man seit dem Jahre 1884 ein etwas lebhafteres Tempo im Bau neuer Bahnlinien eingeschlagen hatte.

Für den Schluss des Rechnungsjahres 1898, d. h. also für den 31. März 1899, ergibt sich hiernach folgender Bestand an Betriebsmitteln auf das Kilometer: 0.20 Lokomotiven, 0,69 Personenwagen, 2,56 Güterwagen. Die entsprechenden Zahlen betragen für den 31. Dezember 1897 bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen: 0,397 Lokomotiven, 0,72 Personen- und 8,75 Güterwagen, so dass also der Betriebsmittelpark der japanischen Bahnen auf das Kilometer, abgesehen von der geringeren Leistungsfähigkeit der Lokomotiven und der niedrigeren Tragfähigkeit der Wagen, an Lokomotiven reichlich die Hälfte, an Personenwagen nahezu die gleiche Anzahl, an Güterwagen aber nur etwa den 3,4. Theil des kilometrischen Bestandes der preussisch-hessischen Staatsbahnen aufweist. Am Schlusse des Rechnungsjahres 1898 entfällt in Japan je e i n e Station auf 6,9 km Strecke (in Preussen für Ende 1896/97 je eine auf 5,9 km).

Am Schlusse des Rechnungsjahres	Länge der Strecken im Betriebe in Kilometern	Zuwachs	Anzahl der im Betriebe befindlichen			
			Stationen	Lokomotiven	Personenwagen	Güterwagen
1872	29,0	0,0	6	10	58	75
1873	29,0	32,7	6	10	58	75
1874	61,7	0.0	12	22	144	157
1875	61,7	43,1	13	32	146	203
1876	104 8	0,0	13	34	156	255
1877	104 8	0,0	19	38	160	320
1878	104 8	13,1	19	38	166	366
1879	117.9	8,1	23	38	173	413
1880	126,0	70,8	25	36	178	445
1881	196,8	77,3	38	45	203	527
1882	274,1	114,8	40	47	240	503
1883	388,9	33,5	53	55	346	727
1884	422,4	154,6	62	58	373	801
1885	577,0	116,3	79	66	390	922
1886	693,3	175,5	92	72	435	1003
1887	868,8	599,3	114	83	451	1251
1888	1468,1	521,7	174	128	669	1732
1889	1989,8	261,9	225	176	887	2562
1890	2251,7	510,0	290	254	1217	3387
1891	2761,7	249,3	347	293	1302	4180
1892	3011,0	108,9	365	318	1369	4572
1893	3119,9	289,2	394	353	1453	5316
1894	3409.1	277,1	467	440	1646	6413
1895	3686,2	348,6	528	522	1948	7391
1896	4034,8	709,6	538	612	2271	8900
1897	4744,4	791,7	746	894	2900	10471
1898	5536,1	—	802	1103	3811	14134

— **Delagoabahn.** Wie aus Bern gemeldet wird, hat das Schiedsgericht die Delagoabahnfrage dahin entschieden, dass Portugal verurtheilt wird, über die bereits im Jahre 1890 entrichteten 28000 £ hinaus 15314000 Frcs. zu zahlen, zuzüglich 5 % einfacher Zinsen für diesen Betrag vom 25. Juni 1889 bis zum Zahlungstage.

Die Frage wird im übrigen in einem Londoner Bericht der „Münch. Allg. Ztg." eingehend behandelt. Wir lassen ihn nachstehend folgen:

„Das Berner Schiedsgericht in der Angelegenheit der Delagoabahn sollte Montag seine Entscheidung fällen, hat den Spruch aber im letzten Augenblick noch etwas verschoben. Nach einigen Meldungen würde die Bekanntgebung noch in dieser Woche erfolgen, nach anderen erst Mitte April. Das Schiedsgericht soll bekanntlich die Frage entscheiden, einen wie hohen Schadenersatz Portugal an England und die Vereinigten Staaten zu zahlen hat wegen der Beschlagnahme der Delagoabahn am 26. Juni 1889. Die Streitfrage hat folgende Vorgeschichte. Im Jahre 1883 erhielt ein Amerikaner vom Guvernör von Moçambique die Konzession für eine Eisenbahn von Lourenço Marques nach Transvaal. Nachdem der Bau begonnen war, trat der Amerikaner seine Rechte an eine englisch-amerikanische Gesellschaft ab. Später hat Portugal plötzlich die Forderung erhoben, die Bahn müsste bis zur Transvaalgrenze über den Ort Komatipoort geführt werden, was ursprünglich nicht geplant war, und in acht Monaten in der Hauptsache fertig sein. Die Engländer und einige ebenfalls betheiligte Amerikaner erklärten, diese Bedingung nicht eingehen zu können, und darauf behinderten die portugiesischen Behörden den Weiterbau durch die Beschlagnahme der Linie und die Aufhebung der Konzession. Bei der Wegnahme der Materialien kam es zu Krawallen, die mit der Beschädigung des begonnenen Baues endigten. Infolge von diplomatischen Vorstellungen brachte Portugal die Sache vor das Berner Schiedsgericht und verpflichtete sich, die von den Berner Vertrauensmännern festgestellte Entschädigung sechs Monate nach dem Entscheid zahlen zu wollen. So steht die Angelegenheit nun fast 10 Jahre. Die Schweizer Schiedsrichter haben jedenfalls Zeit gehabt, sich mit dem Aktenmaterial sehr gründlich vertraut zu machen. Die Engländer forderten 1891 etwa 1750000 £, die Amerikaner eine entsprechende Abfindung. Der vom Schiedsgericht nach Lourenço Marques entsandte

schweizer Fachmann schätzte damals den Werth der Konzession auf 45 000 000 Frcs. zuzüglich der Zinsen für die seit 1891 bis zum Entscheid verflossene Zeit. Das Schiedsgericht muss nun noch, nachdem es die Entschädigungssumme festgestellt hat, diese unter die betheiligten Engländer und Amerikaner vertheilen, und das hat die neuerliche Verschiebung der Veröffentlichung des Entscheides verursacht.

Natürlich ist die Londoner Presse schon jetzt einig in dem Bemühen, den ‚armen Portugiesen‘ klar zu machen, dass sie gar nicht imstande wären, die Abfindungssummen und Entschädigungen zu bezahlen. England, wie immer menschenfreundlich gesinnt, wolle seinem ‚alten Verbündeten‘ nicht neue Finanzsorgen bereiten; im Gegentheil, die Londoner Regierung sei gern bereit, die Bezahlung des Postens zu übernehmen und Portugal hätte dafür blos die Delagoabahn und die -Bai an England zu vermiethen. Amerika scheint dieses Spielchen, bei dem England mühelos in den seit Jahren erstrebten Besitz der Delagoabai käme, nicht ohne weiteres mitmachen zu wollen. Einflussreiche Republikaner der Union wirken auf den sich um seine Wiederwahl bemühenden Präsidenten McKinley ein zu Gunsten einer nicht schlechthin englischen Politik. Amerikanische Burenfreunde haben zudem der portugiesischen Regierung zur Bezahlung der Entschädigung jede verlangte Summe zur Verfügung gestellt, um zu verhüten, dass England, wenn es in der Delagoabai schalten und walten kann, auch von der einzigen noch offenen Seite, vom portugiesischen Gebiet her, Transvaal anfallen kann. Freilich steht zu befürchten, dass England es trotz aller dieser Bemühungen schliesslich doch gelingen wird, sich in den Besitz der Delagoabai zu setzen.“

— **Die chilenischen Staatseisenbahnen** wurden kürzlich in der Santiagoer Zeitung „La Libertad Electoral“ vom Ingeniör Albert Herrmann einer Betrachtung unterzogen. Am 31. Dezember 1898 verfügte die Republik Chile über Staatseisenbahnen mit breiter Spurweite bis 1 720,5 km und mit enger Spurweite bis 493, zusammen also 2 213,5 km. Während die Regierungsveröffentlichungen als Kostenbetrag für dieses Eisenbahnnetz die Summe von 84 902 425 Pesos angeben, rechnet Herrmann eine Summe von 206 304 615 Pesos heraus; das sind in englischem Gold 15 472 850 £. Jeder Kilometer kostet daher 6 990,2 £, d. h. ziemlich so viel wie in Argentinien und in Australien. Die grösstentheils zum Zweck des Eisenbahnbaues aufgenommenen ausländischen Staatsanleihen betrugen am 31. Dezember 1898 17 570 080 £, auf die chilenischen Staatseisenbahnen entfielen hiervon 88,06 %. Die Betriebskosten beliefen sich 1881 auf 5,21 % der Einnahmen, 1897 auf 97,1, 1898 auf 93,1 %. Hiernach wächst die Höhe der Betriebskosten fast ununterbrochen. Einer der Gründe hierfür dürfte in dem immer weiter absteigenden Werth des Kurses des Papiergeldes zu suchen sein. Die Frachten und der Personentransport werden mit dem entwertheten Papiergeld bezahlt, während Schienen, Personen- und Güterwagen, Steinkohlen, Schmiermittel usw. in vollwerthigem Geld zu bezahlen sind. Dazu kommt, dass verschiedene Linien keinen Gewinn abwerfen. Ferner hält die Staatseisenbahnverwaltung an alten Traditionen fest, welche die Einführung ökonomischer Verbesserungen verzögern. Der Gewinn berechnete sich in den letzten 14 Jahren auf 1,044 % der Kapitalsummen, in den letzten 8 Jahren auf 0,362 %. Nirgendwo sonst auf der Erde werfen die Eisenbahnen einen so schlechten Gewinn ab. Dabei hält man aber an der Theorie fest, dass ein neues junges Land die billigsten Eisenbahnfrachten haben müsse. Mit der Entwerthung des Pesos hätte man die Frachtsätze erhöhen sollen; man verzichtete aber darauf, zu dieser Maassregel zu greifen, weil man den Widerstand der Bewohner der Ackerbau treibenden Hauptprovinzen fürchtete. Dass sich durch eine Vermehrung des Verkehrs die traurige Lage der Staatseisenbahnen bis zu einem Gewinn von 4,5 % auf das Anlagekapital aufbessere, dazu scheint selbst für eine entfernt liegende Zukunft keine Hoffnung.

(„Münchener Allg. Ztg.“)

Allgemeines.

— **Speisewagen als Schmugglerherberge.** Den Reisenden und dem Dienstpersonal des am letzten Sonntag des Februar früh von Basel nach Mailand abgegangenen Speisewagens wurde bei Ankunft im Bahnhofe Mailand, wie der „N. Zür. Ztg.“ berichtet wird, eine recht unliebsame Ueberraschung zu Theil. Die italienische Zollrevision war in Chiasso vorschriftsmässig und anstandslos von statten gegangen, so dass die Insassen des Wagens mit Recht glaubten, dass keine weiteren Zollformalitäten mehr stattfinden würden. Wie gross war daher ihr Erstaunen, als plötzlich etliche italienische Zöllner unmittelbar bei Ankunft den Wagen von beiden Seiten bestiegen und jedem darin befindlichen Reisenden und dem Dienstpersonal das Verlassen desselben untersagten. Eine eingehende zollamtliche Untersuchung des Wagens förderte denn auch eine ganz erhebliche Menge von Cigarren und Tabak zu Tage, und zwar waren diese zollpflichtigen Gegenstände, die bekanntlich in Italien mit einem hohen Zolle belegt sind, an verschiedenen Stellen der Küche und des Seitenganges versteckt. Die Reisenden wurden sofort als unverdächtig entlassen, während das Dienstpersonal einer hochnothpeinlichen Untersuchung unterworfen wurde. Dasselbe bestreitet entschieden, irgendwie sich an dem zu Tage getretenen Schmuggel betheiligt zu haben. Nach einer anderen Mittheilung machen die Behörden die Schlafwagengesellschaft für die Zolldefraudation haftbar; sie haben hier einen Wagen der Gesellschaft mit Beschlag belegt und erst nach Hinterlegung einer Sicherheitssumme von 50 000 L. freigegeben und einen zweiten Wagen an der Grenzstation Chiasso angehalten. So weit die „N. Zür. Ztg.“. Wie wir aus Mailand erfahren, scheint indessen das Personal der Schlafwagengesellschaft schuldlos zu sein, vielmehr soll ein von der Gesellschaft entlassener Diener schuldig sein, der entweder den Schmuggel aus eigenem Gewinne betrieb, da er leicht Zutritt zu den Schlafwagen haben konnte, oder der die Schmuggelwaare in der Absicht in den Oberboden des Wagens gebracht hat, um aus Rache dann die Anzeige bei der Zollbehörde zu machen, da er sich der Folgen, die daraus für die Gesellschaft entstehen würden, wohl bewusst war. In diesem Sinne lauten die Erklärungen der Vertreter der Schlafwagengesellschaft.

— **Aus der Kindheit der Eisenbahnen.** Anna Grobecker, die ehemalige beliebte Wiener Soubrette, plaudert im Wiener „Fremdenblatt“ über Jugenderinnerungen. Sie erzählt, wie sie als Kind nach Braunschweig kommt, wo ihr Vater ein Engagement am Hoftheater erhalten hatte: „Wir grösseren Kinder wurden in der Schule angemeldet, und unser Familienleben trat wieder in altgewohnte Gleise. In diese Zeit (November 1838) fiel auch die Eröffnung der Eisenbahn von Braunschweig nach Wolfenbüttel, die zu den ersten im Deutschen Reiche gehörte. Wie zu einer Première wanderte die halbe Bevölkerung auf den Bahnhof, um die Züge ankommen zu sehen. Die Muthigsten machten die grosse Reise von Braunschweig nach Wolfenbüttel sogar mit, darunter mein Vater. Wir sahen daher nicht ohne Aufregung seiner Rückkunft entgegen. Meine Mutter nahm mich und meine älteren Brüder mit auf den Bahnhof, und nachdem wir über eine Stunde auf den Zug gewartet hatten (denn ohne Verspätung ging es schon damals nicht ab), hörten wir von weitem den langgezogenen Pfiff der Lokomotive, und bald darauf kam sie angebraust, wie eine Riesenschlange. Ein unheimliches Gefühl bemächtigte sich aller Zuschauer, und kaum hatte mein Vater den Wagen verlassen, so wurde er, gleich den übrigen Reisenden, umringt; man stellte unzählige Fragen an sie: ‚Wie wars denn?‘ ‚Wann sind Sie in Wolfenbüttel angekommen?‘ ‚Wird man nicht schwindlig durch den Kohlendunst und das Geräusch?‘ So ging es fort, bis die Fragenden befriedigt waren und mancher muthig erklärte: ‚Morgen fahre ich auch!‘ Die Eisenbahnbeamten waren sehr gefällig und hielten dem Publikum förmliche Vorträge über die Handhabung der Maschine. So gingen wir belehrt nach Hause, und ich erzählte am folgenden Tage meinen Schulkameradinnen mit Stolz: ‚Mein Vater ist gestern mit der Eisenbahn gefahren!‘“

— **Ein riesiger Eisenbahnzug** verkehrt seit kurzem, wie der „Hamb. Korresp.“ schreibt, auf der Newyork Centralbahn zwischen der Stadt Newyork und Albany. Von allen Personenzügen dürfte er vielleicht der längste sein, der irgendwo einen regelmässigen Verkehr aufrecht erhält, und es ist daher von besonderem Interesse, sich einmal das Gewicht eines solchen Eisenbahnzuges vorzustellen. Die Länge erreicht 366,5 m ohne Lokomotive und Tender, und die eigentliche Zusammensetzung ist folgende: ein Postwagen von 37 500 kg, ein zweiter Postwagen von 39 500 kg, ein Gepäckwagen von 39 000 kg und ein zweiter von 40 400 kg, ein Wagen für Raucher 21 200 kg, zwei weitere Gepäckwagen von 29 200 kg und 29 400 kg, ein Buffetwagen von 45 300 kg, ein Speisewagen von annähernd demselben Gewicht und so weiter: zwei Schlafwagen, ein Salonwagen, noch zwei Schlafwagen und noch zwei Salonwagen. Im ganzen besteht der Zug also aus 16 Wagen mit einem Gesammtgewicht von 639 700 kg. Dazu wäre nun das Gewicht der beförderten Gegenstände und Personen zu zählen: 13 600 kg Postsachen, 6 800 kg Gepäck, 7 200 kg Frachtgut, dazu das Gewicht von 600 Reisenden mit 40 850 kg, ergibt zusammen das Gewicht des beladenen Zuges zu 708 150 kg oder 14 163 Centner. Der Zug wird von einer einzigen Lokomotive mit fünf Achsen gezogen, deren Gewicht 76 500 kg beträgt, der Tender wiegt 46 300 kg. Nimmt man nun alles in allem, so erreicht der ganze Zug das stattliche Gewicht von rund 831 000 kg. Diese gewaltige Last legt den 230 km langen Weg zwischen Newyork und Albany in $3^1/_4$ Stunden mit nur zwei Stationen zurück, also mit einer mittleren Geschwindigkeit von 70 km für die Stunde. Bei der Probefahrt wurde die fahrplanmässige Fahrtdauer sogar noch um 2 Minuten überholt.

— Vorrichtung zur Verhütung von Zugzusammenstössen. Der Eisenbahnrath im italienischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, welchem die vom Bischof von Pontremoli, Mons. Fiorini, gemachte und seinerzeit in dieser Zeitung erwähnte Erfindung einer Vorrichtung zur Verhütung von Zugzusammenstössen zur Prüfung unterbreitet war, hat die praktische Nützlichkeit der Erfindung anerkannt, jedoch auch der Ansicht Ausdruck gegeben, dass vor der Durchführung eines wirklichen Versuches die Vervollständigungen gewisser Einzelheiten nothwendig seien.

— Ein Diebstahl von einer halben Million Francs ist am Dienstag früh in Paris auf dem Nordbahnhof mit unglaublicher Frechheit ausgeführt worden. Man schreibt dem „Hamb. Korresp." darüber unterm 20. d. Mts. von dort: Das Opfer des Diebstahls ist die Nordbahn, die alle Wochen mehrere grosse Geldbeträge an die Bank von Frankreich gelangen lässt. Gewöhnlich werden diese Lieferungen in der Weise bewerkstelligt, dass ein Wagen bei der Hauptkasse vorfährt und die Geldsäcke mittelst eines Rutschganges in diesen hineinbefördert werden. Nun macht aber der Nordbahnhof seit einiger Zeit Weltausstellungstoilette, und es herrscht ein greuliches Durcheinander. Infolge dessen musste auch die Geldbeförderung in anderer Weise bewerkstelligt werden, indem die Beamten die Säcke in den Wagen trugen. Die zu verladende Summe belief sich auf 630 000 Frcs. Sie bestand aus 180 000 Frcs. in 30 Säcken voll 5-Francsstücken und in 450 000 Frcs. 100-Francsscheinen in einer grossen Tasche. Letztere sollte der Kassenbote Christophe, der den Wagen begleitete, zu sich nehmen. Er brachte sie in den Wagen, übergab sie aber, da er noch zur Kasse zurückkehren musste, einstweilen dem den Wagen ebenfalls begleitenden Kassenboten Chapoutot. Dieser legte die Tasche in Erwartung seines Kollegen neben sich auf den Kutschersitz. Auf der anderen Seite von ihm sass der Kutscher. Da klopfte ihm jemand auf die Schulter und fragte nach dem Boulevard Magenta. Chapoutot wendete sich um und gab Auskunft. In demselben Augenblick hatte eine andere Person den Kutscher gefragt, wo man nach Boulogne einsteigen müsse. Als sich beide wieder umdrehten, war die kostbare Tasche verschwunden. Man kann sich den Schrecken der Beamten denken. Aber die Tasche mit den 450 000 Frcs. war nicht mehr zu finden. Ein Gauner hatte sie offenbar mit Hilfe zweier Helfershelfer in dem Augenblicke entwendet, wo die beiden Männer Auskunft gaben. Christophe und Chapoutot stehen schon seit 25 Jahren in den Diensten der Nordbahn, der Kutscher etwas weniger lange. Natürlich wurde sofort die peinlichste Untersuchung eingeleitet, aber bis jetzt hat diese noch nicht das geringste Resultat ergeben.

Eine spätere Meldung aus Paris besagt: Die gestohlene Geldtasche enthielt nur 400 000 Frcs. Der Kassenbote Chapoutot stand ausserhalb des Wagens am Kutschersitze, im Begriff aufzusteigen. Die Diebe waren drei feingekleidete Herren, die sofort nach der That wahrscheinlich einen in der Nähe haltenden Wagen bestiegen, denn sie wurden nicht mehr gesehen. Man hat auch von ihnen noch nicht die geringste Spur. Der Verwaltungsrath der Nordbahn hielt unter dem Vorsitz des Barons Alphonse de Rothschild eine Berathung ab, worin er den Kassenboten sein Vertrauen erneuerte.

Die Frage der Eisenbahnverstaatlichung in Japan.

Seit wir das letzte Mal über den Stand der Verstaatlichungsfrage in Japan*) berichtet hatten, gewann es für längere Zeit beinahe den Anschein, als ob die Angelegenheit für diesmal im Sande verlaufen würde; denn nahezu seit Jahresfrist verlautete nichts mehr von irgend welchen vorbereitenden oder entscheidenden Schritten in der Sache. Thatsächlich hat indessen der im März 1899 von der Regierung auf Grund eines Beschlusses des Parlaments eingesetzte Ausschuss zur Untersuchung und Vorbereitung der Frage fleissig im Stillen weiter gearbeitet und sich Anfangs Februar d. J. in einem Bericht über seine Vorschläge schlüssig gemacht. Der Bericht, der zunächst dem Staatsministerium erstattet wurde, hat dann weiterhin der Regierung zur Unterlage für zwei Gesetzentwürfe gedient, die in der gegenwärtigen Parlamentstagung dem Unterhause am 13. Februar d. J. zugingen und nach kurzer Erörterung in der Plenarsitzung desselben Tages zunächst an eine Kommission zur weiteren Berathung verwiesen wurden. Die allgemeinere Gesetzvorlage, betreffend die Eisenbahnverstaatlichung besagt folgendes: Art. 1. Privatbahnen, deren Verstaatlichung für wünschenswerth erachtet wird, sollen vom Staate angekauft werden. Die Linien und die Bestimmungen über Zeit und Preis des Ankaufs sollen von Fall zu Fall durch Gesetz festgesetzt werden. Art. 2. Die Kosten des Ankaufs von Privateisenbahnen sollen durch eine Eisenbahnanleihe gedeckt werden. Die Schuldverschreibungen sollen zur Bezahlung des Kaufpreises der anzukaufenden Bahnen ausgegeben und nach ihrem Nennwerthe verwendet werden (used at face value). Art. 3. Der Zinsfuss der Eisenbahnanleihe soll nicht mehr als 5 vom Hundert für das Jahr betragen. Art. 4. Soweit für die Fälle, die sich auf die Eisenbahnanleihe beziehen, im gegenwärtigen Gesetz keine Bestimmungen getroffen sind, sollen die Bestimmungen über die Anleihetilgung vom Jahre 1886 Anwendung finden.

Der besondere Gesetzentwurf, betreffend den Ankauf von Privatbahnen, lautet: Art. 1. Auf Grund des Verstaatlichungsgesetzes sollen folgende Bahnen angekauft werden: Die Nippon, Nishinari-, Hokkaido-Tanko-, Hokuyetsu-, Kobu-, Kwansai-, Sanyo-, Kyushu- und die Kyotobahn. Art. 2. Der Ankaufspreis soll die Summe von 200 000 000 Yen nicht übersteigen und der Ankauf innerhalb der nächsten zehn Jahre bewirkt werden. Wenn indess der Ankauf aus wirthschaftlichen Gründen in der vorbezeichneten Frist nicht völlig beendet werden kann, so kann die Regierung diese Frist verlängern, in welchem Falle dem Reichstage eine entsprechende Mittheilung zu machen ist. Art. 3. Sollte sich der Ankaufsfonds als ungenügend erweisen, so kann er mit Zustimmung des Reichstags erhöht werden. Art. 4. Die Regierung kann, soweit sie es für nothwendig erachtet, Aktien von Privateisenbahngesellschaften ankaufen. Art. 5. Falls die Verhandlungen zum Ankauf einer Privateisenbahn zu einem befriedigenden Ergebniss nicht führen, so ist die Regierung befugt, eine neue Eisenbahn an Stelle dieser zu erbauen. Art. 6. Die erforderlichen Mittel zur Deckung der unter die beiden vorstehenden Artikel fallenden Bedürfnisse sollen aus der Eisenbahnanleihe bestritten werden.

In der Sitzung des Unterhauses am 13. Februar d. J. erklärte ein Regierungsvertreter auf Befragen einzelner Abgeordneten, die Regierung sei der Ueberzeugung, dass die Uebertragung der Bahnen an den Staat die wirthschaftliche Lage des Landes nicht in wesentlichem Maasse erschüttern werde, weil der Kaufpreis nicht in baar, sondern in Staatsschuldscheinen der Eisenbahnanleihe zu bezahlen sei. Ferner wurde noch vom Regierungstische auf eine Anfrage in Betreff der Nishinaribahn erwidert, dass diese Bahn in die Liste der zu erwerbenden Linien aufgenommen sei, weil sie eine Verbindung zwischen der Station Osaka der Staatsbahn und dem neuen Seehafen von Osaka darstelle.

Es bleibt nunmehr abzuwarten, in welcher Gestalt die beiden Gesetzentwürfe aus der Kommissionsberathung hervorgehen und welches Schicksal sie sodann in der Plenarberathung des Unterhauses und demnächst in der des Oberhauses erfahren werden. Im Unterhause scheint eine Mehrheit für die Gesetzvorlagen gesichert, da sich die sehr starke liberale Partei unter ihrem Führer Hoshi Toru, der der Vorsitzende der erwähnten Kommission ist, für die baldige Durchführung der Verstaatlichung lebhaft zu interessiren scheint. Die Gegner der Verstaatlichung, besonders die Fortschrittspartei unter dem Grafen Okuma, setzen dagegen ihre Hoffnungen auf den Widerspruch, den die Sache, wie man erwartet, im Oberhause finden soll. Ueber den Verlauf der Angelegenheit werden wir zur gegebenen Zeit unseren Lesern weiter berichten.

In Bezug auf die zur Verstaatlichung in Vorschlag gebrachten Linien sei noch kurz angeführt, dass die Nipponeisenbahn den nördlichen Theil der Hauptinsel Hondo beherrscht und 1376 km umfasst. Die Nishinaribahn ist dagegen nur 5,9 km lang, aber durchweg doppelgleisig; sie erstreckt sich von dem Hauptbahnhofe Umeda der Tokaidostaatsbahn in Osaka in südwestlicher Richtung bis an die Mündung des Ajikawaflusses, in der Nähe des im Bau begriffenen grossen Seehafens von Osaka. Die Tankobahn auf der Insel Hokkaido umfasst ein im Südwesten der Insel gelegenes Bahnnetz von 333 km Betriebslänge; die Bahn, die zugleich reiche Kohlengruben besitzt, befindet sich, nicht zum wenigsten infolge früherer Staatsunterstützungen, in einer ausserordentlich günstigen Finanzlage; in den beiden letzten Rechnungsjahren konnte eine Dividende von je 12,5 % vertheilt werden! Die Hokuyetsubahn, zur Zeit im ganzen 135,4 km lang, bildet die Verlängerung der Shinyetsu-Staatsbahn von Takasaki nach Naoyetsu, indem sie an der Westküste von Mitteljapan entlang führend, die Hafenstädte Naoyetsu und Niigata verbindet. Die Kobubahn erstreckt sich von Tokio in westlicher Richtung nach Hachioji und ist 43,4 km lang; sie ist wichtig als die östliche Zufuhrstrecke für die neue, bereits im Bau begriffene Chuo-, d. h. Central-Staatsbahnlinie von Hachioji über Kofu nach Nagoya und die zugehörige Flügelbahn von Shiojiri nach der Station Shinonoi der Shinyetsu-Staatsbahn von Takasaki nach Naoyetsu. Ferner die Kwausaibahn, 237,3 km, liegt im südlichen Theil von Mitteljapan und verbindet im wesentlichen Nagoya mit den Städten Kusatsu und Osaka, indem sie die bestehende Verbindung durch die Tokaidobahn nicht unbeträchtlich abkürzt. Die Sanyobahn, 450,7 km, verfolgt die Südküste von Westjapan

*) Vergl. Seite 509 und 558 des Jahrg. 1899 d. Ztg.

von Kobe in westlicher Richtung über Himeji und Hiroshima bis nach Mitajiri, wo sie einstweilen endet, bis ihre 72,6 km lange Neubaustrecke von da bis Shimonoseki oder Bakan vollendet sein wird. Die Kyushubahn, auf der gleichnamigen Insel gelegen, 507,3 km lang, umfasst ausser einigen zum Theil noch im Bau befindlichen Zweiglinien die Stammbahn von Moji nach Hakata und über Tosu südlich nach Kumasnoto und Yatsushiro, westlich nach Hacki und Sasebo und nach Nagasaki. Endlich die Kyotobahn, nach ihrer künftigen Vollendung 167,5 km lang, wird die frühere Landeshauptstadt Kyoto in nordwestlicher Richtung mit Wadayama und den an der Westküste gelegenen Orten Maidzuru, Amarube und Miyadzu verbinden. Die neun zu verstaatlichenden Bahnen stellen hiernach einschliesslich der Neubaustrecken eine Gesammtlänge von 3 387 km Bahn dar. Während am 1. September 1899 in Japan

1 396 km, d. s. 23,9 %, Staatsbahnen und
4 450 „ „ „ 76,1 „ Privatbahnen

bestanden, würde sich das Verhältniss nach Durchführung dieses Verstaatlichungsplanes stellen auf rund

4 783 km oder 82 % Staatsbahnen und
1 063 „ „ 18 „ Privatbahnen.

Die wichtigsten Verkehrslinien des Landes würden sich dann sämmtlich in der Hand des Staates befinden.

Rechtsprechung.

Schiedsgerichtliche Entscheidung des Centralamts zu Bern (vom 10. Februar d. J.).

Das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport hat in seiner Eigenschaft als Schiedsgericht gemäss Art. 57, Ziffer 3 des Internationalen Uebereinkommens vom 14. Oktober 1890 und der Verordnung des schweizerischen Bundesrathes vom 29. November 1892 in der Streitsache der Kaschau-Oderberger Eisenbahn mit Sitz in Budapest, Klägerin, gegen die königliche Eisenbahndirektion in Magdeburg, Beklagte, betreffend Pfändbarkeit der Wagenmiethen und Wiederherstellungskosten dahin erkannt:

1. Die einer österreichisch-ungarischen Eisenbahn zustehenden Forderungen an Miethen und Wiederherstellungskosten der zu den internationalen Frachtentransporten verwendeten Wagen sind nach den Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr in Deutschland nicht pfändbar;

2. die vor dem 1. Januar 1893 in Deutschland erfolgten Arreste und Pfändungen haben bezüglich der nach dem 1. Januar 1893 entstandenen Forderungen keine Gültigkeit.

Die Entscheidung ist durch folgende Feststellung aus den Akten und den in den Parteischriften enthaltenen Erklärungen und Erörterungen begründet:

1. Im Jahre 1889 ist durch verschiedene Beschlüsse deutscher Gerichte der dingliche Arrest in die der Kaschau-Oderberger Eisenbahn gegen den königlich preussischen Eisenbahnfiskus zustehende Forderung aus dem gegenseitigen Fracht- und Personenverkehr, insbesondere aus den von der Kaschau-Oderberger Eisenbahn den Drittschuldnern für ihre Rechnung überwiesenen Frachten, Nachnahmen und sonstigen Spesen und an Wagenleihgeldern, und zwar sowohl das bereits vorhandene als auch das bis zur Deckung der klägerischen Forderung aufkommende Guthaben, angeordnet und die bezeichnete Forderung gepfändet worden;

2. mit dem 1. Januar 1993 ist das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 in Wirksamkeit getreten, dessen Art. 23 im 4. Absatz bestimmt, dass aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen der Eisenbahnen untereinander, wenn die schuldnerische Bahn einem anderen Staate angehört als die forderungsberechtigte Eisenbahn, nicht mit Arrest belegt oder gepfändet werden können, ausser in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört, und dass laut dem 5. Absatz desselben Artikels auch das rollende Material der Eisenbahnen mit Einschluss sämmtlicher beweglicher, den betreffenden Eisenbahnen gehörenden Gegenstände, welche sich in diesem Material vorfinden, nur von einem Gerichte des Staates, dem die betreffende Eisenbahn angehört, mit Arrest oder Pfändung belegt werden darf;

3. gestützt auf den Art. 23 sind vom deutschen Reichsgericht mit Urtheil vom 9. Januar 1895 die im Jahre 1889 ergangenen Arrestverfügungen und Pfändungen bezüglich der seit dem 1. Januar 1893 zu Gunsten der Kaschau-Oderberger Eisenbahn bei dem königlich preussischen Eisenbahnfiskus entstandenen Frachtguthaben aus dem gegenseitigen Güterverkehr als ausser Wirksamkeit getreten erklärt worden;

4. seither sind die preussischen Staatseisenbahnen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn auch Wagenmiethegelder und Wagenreparaturkosten aus dem internationalen Verkehr schuldig geworden. Die königliche Eisenbahndirektion in Magdeburg, als Central-Wagenabrechnungsstelle der preussischen Staatsbahnen, verweigert aber deren Ausbezahlung, weil nach ihrer Auffassung hinsichtlich dieser Guthaben die Arrestverfügungen und Pfändungen aus dem Jahre 1889 noch zu Recht bestehen, indem Wagenmiethegelder und Wagenreparaturkosten nicht unter die im Art. 23, Abs. 4 des Internationalen Uebereinkommens verstandenen Forderungen fallen und auch nicht durch Abs. 5 geschützt seien, da keine Bestimmung des Uebereinkommens die Eisenbahnen verpflichte, ihr Rollmaterial auf die Gleise fremder Unternehmungen übergehen zu lassen;

5. die Direktion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und die königliche Eisenbahndirektion in Magdeburg haben sich nun dahin verständigt, den Streit im Sinne des Art. 57, Z. 3 des Internationalen Uebereinkommens dem Centralamte zur Entscheidung zu unterbreiten und diesem die nachstehenden Fragen vorgelegt:

I. Ob die Forderungen einer österreichisch-ungarischen Eisenbahn aus Miethe und Wiederherstellungskosten der zu internationalen Frachtentransporten verwendeten Wagen nach den Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens in Deutschland pfändbar seien; wenn nicht:

II. ob die vor dem 1. Januar 1893 erfolgten Arreste und Pfändungen auch bezüglich der nach dem 1. Januar 1893 entstandenen Forderungen Gültigkeit haben oder nicht.

Das Centralamt zieht in Erwägung:

Abs. 4 von Art. 23 des Internationalen Uebereinkommens erklärt die aus dem internationalen Transporte herrührenden Forderungen der Eisenbahnen untereinander für unpfändbar von Seiten eines anderen als desjenigen Gerichtes, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört.

Die Einwendung der beklagten Bahn, dass sich diese Vorschrift nicht auf Forderungen aus Wagenmiethe und Wagenherstellungen erstrecke, sondern nur die im Abs. 3 desselben Artikels berührten Frachtguthaben umfasse, findet im Wortlaute dieser Bestimmung keinerlei Anhalt; derselbe spricht ganz allgemein von „aus dem internationalen Transporte herrührenden Forderungen“ und es ist in dieser Ausdrucksweise nichts enthalten, was zu einer einschränkenden Auslegung führen könnte; insbesondere fehlt jede Andeutung, dass zwischen Guthaben einer Bahn, welche sich unmittelbar an den Frachtvertrag knüpfen, und anderen Guthaben aus dem internationalen Verkehr unterschieden werden müsse; Abs. 4 ist durch seine Fassung nicht an Abs. 3 angeschlossen, der von den Frachtguthaben spricht, sondern er ist diesem vorhergehenden Absatze gegenüber selbständig.

Umgekehrt deutet die Fassung des unmittelbar folgenden Abs. 5, welcher auch dem Rollmaterial mit Einschluss der dazu gehörigen beweglichen Gegenstände eine analoge Unpfändbarkeit zusichert, darauf, dass die Wagenmietheforderungen in der Garantie des Abs. 4 enthalten seien; wenn Abs. 5 das Wagenmaterial „in gleicher Weise“ (également) als unpfändbar erklärt, so dürfte es schwer sein, im Wortlaute des Abs. 4 diejenigen Forderungen als nicht enthalten zu erklären, die aus dem Uebergange von Rollmaterial in ausländisches Gebiet sich ergeben.

Findet somit die Einwendung der beklagten Bahn im Wortlaute des Uebereinkommens keine Unterstützung, so entspricht sie auch dem Gedanken nicht, dem die Vorschriften des Artikels 23 entsprungen sind und der dahin geht, den internationalen Transport durch die Garantie der Exterritorialität zu erleichtern.

Der Beklagten ist allerdings darin zuzustimmen, dass das Internationale Uebereinkommen eine allgemeine Verpflichtung der Bahnen, ihr Wagenmaterial in ausländisches Gebiet übergehen zu lassen, nicht aufstellt. Allein die Möglichkeit des Ueberganges von Wagenmaterial von einem Staatsgebiet in ein anderes ist nicht nur in Art. 23, Abs. 5 ausdrücklich vorgesehen; dieser Uebergang ist auch die Voraussetzung der Vorschrift in § 6 der Ausführungsbestimmungen zu Art. 14 des Internationalen Uebereinkommens, wonach bei einem internationalen Transporte zwar die Transportfrist im Verhältniss zur ganzen zu durchlaufenden Strecke, die Expeditionsfrist aber ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen soll. Diese Bestimmung involvirt, dass die internationalen Transporte so weit als möglich ohne Umladung die Bahn- oder die Landesgrenzen passiren, und zwingt die Gesellschaften, über die gegenseitige Benutzung ihres Wagenmaterials unter sich Verträge abzuschliessen und sich gegenseitig die Wagenmiethegebühren und die Auslagen für Reparaturen, die am Rollmaterial während des Aufenthaltes im Ausland nöthig werden, zu kreditiren. Auch sind keine inneren Gründe einzusehen, weshalb das Uebereinkommen den Schutz wohl dem Rollmaterial und den dazu gehörenden Gegenständen, nicht aber den Miethe- und Unterhaltungsforderungen,

die sich an dessen Benutzung auf fremdem Gebiete nothwendig anschliessen, hätte gewähren wollen.

Sind demnach die in Betracht kommenden Forderungen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, soweit sie seit der Geltung des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr entstanden sind, in Deutschland überhaupt nicht pfändbar, so sind sie auch den Rechtswirkungen der vor dem Inkrafttreten des Internationalen Uebereinkommens von deutschen Gerichten bewilligten Arreste und Pfändungen entzogen, nachdem der objektive Rechtszustand, unter dessen Herrschaft diese bewilligt worden waren, durch die Gesetzgebung verändert wurde, bevor die vorausgepfändete Forderung entstanden ist.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen und Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. Am 1. April d. J. wird die an der Strecke Merseburg-Schafstädt gelegene Station Lauchstädt, welche bisher nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Gütern und lebenden Thieren eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Fahrzeugen, Leichen und Sprengstoffen eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M. Die an der Strecke Wetzlar-Coblenz gelegene, bisher nur für den Personen- und Stückgutverkehr eingerichtete Haltestelle Obernhof a. d. Lahn wird am 1. Mai d. J. auch für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Grossvieh sowie von Sprengstoffen bleibt jedoch ausgeschlossen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Linie Prag-Moldau gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Station Neustadt ist am 25. März d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet und die bisherige Bezeichnung Neustadt vom gleichen Tage ab in Neustadt bei Moldau abgeändert worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 706 vom 23. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die XVI. Technikerversammlung des Vereins (abgesandt am 28. März d. J.).

Nr. 730 vom 23. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 67 des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres (abgesandt am 28. März d. J.). (Die nächste Sitzung soll am 10. Mai d. J. in Wiesbaden stattfinden.)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Vom 15. April d. J. ab fällt die bisherige Beschränkung in der Gepäckabfertigung bei den Personenhaltepunkten Ottoschacht und Petkum weg.

Münster i/W., den 28. März 1900. (772)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. J. wird die an der Bahnstrecke Merseburg-Schafstädt gelegene Station Lauchstädt, welche bisher nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Gütern und lebenden Thieren eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Fahrzeugen, Leichen und Sprengstoffen eröffnet.

Halle a/Saale, den 27. März 1900. (773)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Schliessung von Stationen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich. (Aufhebung der für den Verkehr mit der Station Svojsic bestehenden Frachtsätze.)

Mit 1. Juni 1900 wird die Station „Svojsic" der St. E. G., welche bloss dem Verkehr mit der dortigen Zuckerfabrik gedient hat, aufgelassen und treten infolge dessen auch die im Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 1 vom 1. August 1898 für den Verkehr mit der genannten Station vorgesehenen Frachtsätze zum gleichen Termine ausser Kraft.

Wien, am 24. März 1900. (774)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

3. Verkehrswiederaufnahme.

1. Laut amtlicher Mittheilung der fürstlich bulgarischen Staatsbahn wurde der wegen Ueberschwemmung des Bahnkörpers zwischen den Stationen Pleven und Samovit seit 13. Januar eingestellt gewesene Verkehr am 12. März l. J. wieder eröffnet.

2. Nach Beendigung der Rekonstruktionsarbeiten im Eisenbahntunnel bei Pozsony wurde der zwischen den Stationen Pozsony und Dévény-Ujfalu seit 18. Januar 1899 eingestellt gewesene Gesammtverkehr am 8. März l. J. wieder aufgenommen.

Budapest, am 21. März 1900. (775)
Die Direktion
der kgl. ungar. Staatseisenbahnen.

4. Güterverkehr.

Schlesisch süddeutscher Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 20 für zum Hochofen- oder Bleihüttenbetriebe bestimmte Hammerschlacken von Heufeld nach oberschlesischen Hüttenstationen um 7 ₰ für 100 kg Gewicht ermässigt.

München, den 24. März 1900. (776)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899 und Heft 2 vom 1. Januar 1896. Betrifft Frachtberechnung für Grubenholz.

Die mit Bekanntmachung vom 4. Februar d. J. veröffentlichte Aufhebung der Frachtsätze für Grubenholz wird hiermit zurückgezogen. Vom 1. Mai d. J. ab gelten jedoch für den Verkehr von den Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 B hinsichtlich der zu Grubenzwecken bestimmten Stammhölzer (Rundhölzer) nur, wenn der grösste Durchmesser des Querschnittes dieser Stamm-(Rund-) Hölzer am stärkeren Ende nicht mehr als 30 cm beträgt.

Breslau, den 27. März 1900. (777)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. April 1900 wird die Station Rheindürkheim der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz in das Tarifheft 1 für den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Der Frachtberechnung werden die um 4 km erhöhten Tarifentfernungen der Station Osthofen zu Grunde gelegt.

Dresden, den 28. März 1900. (778)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Saarbrücken-Main-Neckarbahn-Güterverkehr.

Am 1. April d. J. tritt zum Gütertarif vom 1. Januar 1897 der Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält u. a. Aenderungen und Ergänzungen der Besonderen Tarifvorschriften, Aenderungen der Besonderen Bestimmungen zum Nebengebührentarif, Aenderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und der Ausnahmetarife. (779)

St. Johann-Saarbrücken, 27. März 1900.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Binnengüterverkehr.

Für Frachtgutsendungen von Hamburg nach Lübeck, welche in Lübeck zur Weiterbeförderung nach St. Petersburg und Reval loco gelangen, tritt für die Zeit vom 1. April bis 29. September d. J. ein Ausnahmetarif in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterverwaltungen in Hamburg und Lübeck.

Lübeck, den 26. März 1900. (780)

Die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband, Heft 3.

Am 1. April d. J. treten direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Stückgütern zwischen Sagrado (Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft) einerseits und den Stationen Meerane, Leipzig (Bayer., Dresdn., Thür. und Magdeb. Bhf.), sowie Leipzig-Eutritzsch andererseits in Kraft. Das Nähere ist bei den genannten Stationen zu erfahren.

Dresden, am 27. März 1900. (781)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Württembergisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II vom 1. Febr. 1899.

Mit Gültigkeit ab 1. April 1900 gelangt der Nachtrag IV zur Einführung.

Derselbe enthält Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs, insbesondere die Einbeziehung der bayerischen Stationen Nürnberg Nordostbahnhof, Nürnberg Nordbahnhof und Wutzlhofen und der württembergischen Stationen Aepfingen, Auenstein, Gerabronn, Ilsfeld, Langenburg, Ludwigsruhe, Maselheim, Ochsenhausen, Raboldshausen, Reinstetten und Wennedach.

München, den 26. März 1900. (782)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Lausitzer Eisenbahn (Rauscha-Freiwaldau).

(Anhang zum Gütertarif der Gruppe II, Breslau, Kattowitz und Posen.)

Mit Gültigkeit vom 1. April 1900 werden für Freiwaldau, Kreis Sagan, anderweitige gegen die bisherigen ermässigte Sätze eingeführt.

Kattowitz, den 24. März 1900. (783)

Königliche Eisenbahndirektion.

Hamburg-mecklenburgischer Eisenbahnverband.

Zum Verbandsgütertarif vom 1. Januar 1896 erscheint der Nachtrag 6 vom 1. April d. J., der ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen einen Ausnahmetarif für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke usw. zur Ausfuhr über See, auch für seewärts zollinländischen deutschen Verbrauchsplätzen zugeführte Sendungen anwendbar, enthält.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Schwerin, den 24. März 1900. (784)

Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum Lokalgütertarif vom 1. August 1899 erscheint der Nachtrag 2 vom 1. April 1900. Er enthält ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen einen Ausnahmetarif für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke usw. zur Ausfuhr über See auch für seewärts zollinländischen deutschen Verbrauchsplätzen zugeführte Sendungen anwendbar. Der Nachtrag ist durch die Abfertigungsstellen zu beziehen.

Schwerin, den 24. März 1900. (785)

Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr.

Zum Gütertarif für den Reichsbahn-Staatsbahnverkehr gelangt am 1. April 1900 Nachtrag III zur Ausgabe. Derselbe enthält 1. Aenderungen von Stationsnamen; 2. Aenderungen und Ergänzungen zum Kilometerzeiger, hierunter auch Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Aumetz, Bollingen, Gandringen, Deutsch-Oth-(Adlergrund), -(Bouvenberg), -(Cabucière), -(Hochöfen), -(Ladestelle Redingen), -(Pickberg), -(Villerupt), Tegel, Gross-Strehlitz, Lublinitz, Beutersitz, Grimmen, Schübben-Zanow, Seesen B. L.-E. und Wolfenbüttel B. L.-E., Königsee (Thür.); 3. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, darunter Ausscheidung einer grösseren Anzahl von Empfangsstationen aus dem Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen nach binnenländischen Stationen und 4. Berichtigungen. Soweit mit der Einführung des Nachtrags Tariferhöhungen verbunden sind, treten dieselben erst am 15. Mai d. J. in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge käuflich zu haben sind.

Erfurt, den 28. März 1900. (786)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Die Tarifbestimmung des Ausnahmetarifs Nr. 3 für Gips ist durch Einschaltung der Station Altenburg-Rheinau ergänzt worden.

Karlsruhe, den 26. März 1900. (787)

Generaldirektion.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Zum Gütertarif für den obenbezeichneten Verband gelangt am 1. April d. J. der Nachtrag XVII zur Einführung. Ausser verschiedenen, theils schon früher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Vorbemerkungen zu demselben, sowie der Tariftabellen und der Ausnahmetarife enthält der Nachtrag hauptsächlich Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen

a) Köttwitzsch der sächsischen Staatsbahnen;

b) Krauschwitz b. Teuchern, Mertendorf, Naumburg Ost, Stössen und Wethau des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt.

Die Entfernungen für die unter b) genannten Stationen erlangen erst Gültigkeit mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Naumburg-Deuben, welcher besonders veröffentlicht werden wird. Ferner wird durch den Nachtrag der Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen durch Aufnahme der Stationen Dresden-Elbkai (Neustadt), Königstein und Pirna der sächsischen Staatsbahn als Empfangsstationen erweitert. Schliesslich enthält der Nachtrag Ausnahmefrachtsätze für rohe Kalksteine (auch Dolomit, roh), ferner Eisenerze, Eisenstein, Kiesabbrände, Puddelofen- und Schweissofenschlacken, Konverterschlacken, eisenhaltige, sowie eisenoxydhaltige Abfälle der Anilinölfabrikation, zur Verhüttung, von den Stationen Weida und Zeitz des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt nach Zwickau in Sachsen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen auch Abdrücke der Nachträge käuflich zu erlangen sind.

Erfurt, den 27. März 1900. (788)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 20. April d. J. treten im Tarif, Theil II — Heft 4 folgende neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 17 (Schilf und Schilfrohr) in Kraft:

Zwischen	Ellrich (K. E.-D. Cassel) Pfennige für 100 kg
Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft	
Balaton-Szt. György	258
Boglár	249
Dinnyés	229
Fonyód-fürdötelep	252
Máriatelep	252
Nagy-Czenk	222
Siófok	241
Sopron	214
Szántód	243
Székesfehérvár	226

Breslau, den 24. März 1900. (789)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Am 1. April d. J. wird die Empfangsstation Seesen B. L. E. der braun-

schweigischen Landeseisenbahn in den Ausnahmetarif 6 vom 1. April 1897 aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 22. März 1900. (790)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Oktober 1897 für Steinkohlen etc. von rheinisch-westfälischen Stationen der luxemburgischen Prinz Heinrichbahn.

Zum vorbezeichneten Ausnahmetarif tritt am 1. April 1900 der Nachtrag II in Kraft, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr von der Station Brühl des Eisenbahndirektionsbezirks Köln und den Stationen Horst i/W. und Hugo des Eisenbahndirektionsbezirks Essen.

Die Frachtsätze von Horst i/W. und Hugo gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Stationen.

Essen, den 22. März 1900. (791)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch-sächsischer Thierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. treten für die Beförderung von Vieh in einzelnen Stücken und in Wagenladungen zwischen der Haltestelle Glogischdorf (Dir. Posen) und den Stationen Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Neustadt der sächsischen Staatseisenbahnen direkte Frachtsätze in Kraft. Die Höhe derselben ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfragen.

Breslau, den 24. März 1900. (792)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch-linksrheinischer Güterverkehr.
(Gruppen V/VIII.)

Zum Gütertarif vom 1. April 1899 tritt am 1. April d. J. der Nachtrag II in Kraft. Er enthält u. a. anderweite, zum Theil ermässigte Entfernungen für die Station Kalk Nord des Direktionsbezirks Köln und erhöhte Entfernungen für die Station Eichstedt i. Altmark des Direktionsbezirks Erfurt. Letztere treten erst am 15. Mai d. J. in Wirksamkeit. Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von denen der Nachtrag auch bezogen werden kann.

Köln, den 27. März 1900. (793)
Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit dem 1. April d. J. wird die Station Thulin der belgischen Staatsbahn im Verkehr mit Aschaffenburg in den Ausnahmetarif für Holzstoff etc. des belgisch-südwestdeutschen Tarifhefts 8 b einbezogen. (794)

Frankfurt a/M., den 25. März 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Am 1. April 1900 treten die Nachträge 3 zu den Heften 1—4 des hanseatisch-ostdeutschen Gütertarifs in Kraft, durch welche die direkten Verkehrsbeziehungen auf weitere Stationen der an dem Verkehr betheiligten Verbandsverwaltungen ausgedehnt und für eine Anzahl von Verbandsstationen ermässigte Frachtsätze infolge der Berechnung der Entfernungen über Abkürzungslinien eingeführt werden. Durch die Nachträge werden zugleich die direkten Frachtsätze für die Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn aufgehoben. Hiermit sind Frachterhöhungen verbunden, da künftig die im Verkehr mit der genannten Station zu befördernden Sendungen indirekt auf eine Zwischenstation abgefertigt werden müssen. Weitere Frachterhöhungen treten ein infolge einer theilweisen Erhöhung der Entfernungen für den Verkehr der Station Hamburg der Lübeck-Büchener Eisenbahn, welche sich auf höchstens 2 km beläuft, und infolge Aufhebung der Frachtsätze der Ausnahmetarife 9 E und E 1 für diejenigen gegenwärtig in denselben enthaltenen Versandstationen, in deren Bereich die in den betreffenden Ausnahmetarifen genannten Waaren nicht hergestellt werden. Die Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen treten erst am 15. Mai d. J. in Wirksamkeit.

Der Nachtrag 3 zum Tarifheft 1 enthält eine abgeänderte zusätzliche Bestimmung zu § 49 der Eisenbahnverkehrsordnung, welche gemäss der Vorschriften unter I (3) genehmigt worden ist.

Nähere Auskunft geben die am Tarif betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau der preussischen Staatseisenbahnverwaltungen zu Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, durch welche Dienststellen auch Abzüge der Nachträge zu beziehen sind.

Berlin, den 31. März 1900. (795)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Verkehr.

Am 1. April 1900 treten die Nachträge VIII zu den Heften C 1, C 3 und C 4, sowie IX zum Heft C 2 vom 1. April 1895 in Kraft. Durch dieselben werden Stückgutfrachtsätze für den Verkehr mit Barmen-Loh, Barmen-Wichlinghausen, Brachbach, Düsseldorf-Hafen, Düsseldorf-Lierenfeld, Jürgesbruch, Solingen-Weyersberg und Vormwald eingeführt, welche bei getrennter Berechnung der Wagenladungs- und Stückgutfracht Anwendung finden. Ferner enthalten die Nachträge Aenderungen des Ausnahmetarifs 13 für Eisenerz usw. und anderweite, wegen der eintretenden Erhöhungen erst vom 15. Mai d. J. gültige Frachtsätze für den Verkehr zwischen Wyhe und Fröndenberg, Hemer, Langschede, Menden und Westig. Abdrücke der Nachträge sind durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Elberfeld, den 26. März 1900. (796)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Die Station Overpelt (Usines) der belgischen Staatsbahn wird vom 1. April d. J. ab in den im Nachtrag VII zum belgisch-südwestdeutschen Tarifheft 8 b enthaltenen Ausnahmetarif für Superphosphat aufgenommen.

Frankfurt a/M., den 28. März 1900. (797)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-sächsischer und Berlin-Stettin-sächsischer Verbandsgüterverkehr.

Am 1. April d. J. tritt für die Beförderung von Eisen und Stahl, auch einzelner Gegenstände aus anderen Stoffen, sowie von Eisenbahnfahrzeugen im Falle der überseeischen Ausfuhr nach Ostasien ein neuer Ausnahmetarif in Kraft. Dieser gilt zunächst nur für Sendungen von Chemnitz nach denjenigen Empfangsstationen, die in den norddeutsch-sächsischen Ausnahmetarifen D 2 (Schiffsbaueisen) und im Berlin-Stettin-sächsischen Ausnahmetarif E 1 (Schiffsbaueisen) genannt sind.

Nähere Auskunft über das Waarenverzeichniss, die Anwendungsbedingungen und über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Dresden, den 28. März 1900. (798)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Belgisch-deutsche Eisenbahnverbände.

Am 1. April d. J. tritt zu dem Verbandsgütertarif, Theil I, Abtheilung B, vom 1. September 1896 der Nachtrag III in Kraft. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften, des Verzeichnisses der sperrigen Güter, des Verzeichnisses der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter der Spezialtarife für Wagenladungsgüter und der Ausnahmetarife 2, 3 und 4, der Güterklassifikation und des Nebengebührentarifs.

Für eine grössere Anzahl von Artikeln treten durch Versetzung in niedrigere Tarifklassen Frachtherabsetzungen ein.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 26. März 1900. (799)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-süddeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Am 2. April 1900 treten für die Stationen Unna-Königsborn und Wickede-Asseln anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze in Kraft. Näheres ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Essen, den 27. März 1900. (800)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Tabak, roh, u. zw.: Tabakblätter, unverarbeitete, und Tabakschrot treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief	bei Aufgabe von 10 000 kg und Wagen
nach Iglau Oe. N. W. B.	161 ₰	—
„ Iglau-Stadt K. K. St. B.	167 „	—
„ Sedletz-Kuttenberg	116 „	—
„ Tabor	146 „	—
Von Schönpriesen-Umschlag nach Iglau-Stadt K. K. St. B.	162 „	—

Von Dresden-Elbkai		
nach Iglau Oe. N. W. B.	215 ₰	208 ₰
„ Iglau-Stadt K. K. St. B.	221 „	214 „
„ Sedletz-Kuttenberg	170 „	163 „
„ Tabor	200 „	—

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 27. März 1900. (801)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Getreide etc. des Ausn.-Tarifes Nr. 2 treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Namiest a/d. Oslava	160 ₰
Nach Aussig-Landungsplatz von Namiest a/d. Oslava	158 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Namiest a/d. Oslava	155 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Namiest a/d. Oslava	196 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg., für Ausn.-Tar. Nr. 2 B (Kleie etc.) ermässigt sich der Frachtsatz für Dresden-Elbkai auf 182 ₰ für 100 kg.

Wien, am 24. März 1900. (802)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Verlegung des Einführungstermines der neuen Ausnahmetarife für die Beförderung von Stammholz, Bau- und Nutzholz (Tarif Theil IV, Heft 1 und 2).

Die in Nr. 23 vom 21. März 1900 unter Ordnungsnummer 699 d. Ztg. publizirte Einführung der in der Ueberschrift bezeichneten Ausnahmetarife wird vom 1. April 1900 auf den 1. Mai 1900 verlegt.

Wien, am 26. März 1900. (803)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Internationaler Lokalgüterverkehr.

Infolge der durch die neue Abtheilung B zum Theil I des Gütertarifs der niederländisch-deutschen Eisenbahnverbände am 1. März d. J. eingeführten Aenderung in der Tarifirung für: a) Häute und Felle, rohe, grüne und gesalzene, sowie getrocknete, b) Feld- und Gartenfrüchte usw. sind die im Tarif für den oben bezeichneten Verkehr aufgeführten Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife 2, 4, 5 und 6 entsprechend abgeändert worden.

Das Nähere hierüber ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Amsterdam, den 24. März 1900. (804)

Der Administrationsrath.

Niederländisch-Bentheimer Kreisbahn.

Güterverkehr.

Infolge der durch die neue Abtheilung B zum Theil I des Gütertarifs der niederländisch-deutschen Eisenbahnverbände am 1. März d. J. eingeführten Aenderung in der Tarifirung für: a) Häute und Felle, rohe, grüne und gesalzene, sowie getrocknete, b) Feld- und Gartenfrüchte usw. sind die im Tarif für den oben bezeichneten Verkehr aufgeführten Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife 2, 3, 4 und 5 entsprechend abgeändert worden.

Das Nähere hierüber ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Amsterdam, den 24. März 1900. (805)

Zugleich namens der Bentheimer Kreisbahn:

der Administrationsrath der holländischen Eisenbahngesellschaft.

---

5. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Deutsch-Warschauer Güterverkehr. Deutsch-russischer Personenverkehr.

Laut Mittheilung der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft zu Warschau wird das bisher zu Gunsten der Stadt Warschau erhobene Thorgeld (Rogatkowe-Gebühr) vom 1./14. März 1900 alten/neuen Stils ab nicht mehr erhoben.

Bromberg, den 25. März 1900. (806)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

---

6. Verdingungen.

Die Ausführung der Erd-, Maurer-Absteifungen und Steinmetz-Arbeiten zur Unterführung der Strasse von Schöneiche nach Rahnsdorf, sowie zur Verbreiterung der Unterführung des Rahnsdorfer Mühlenfliesses in km 19,4 + 50 der schlesischen Bahn soll öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Sonnabend, den 7. April, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Herstellung der Unterführung bei Rahnsdorf, sowie der Verbreiterung des Rahnsdorfer Mühlenfliesses" versehen, an die unterzeichnete Bauabtheilung 1 einzureichen.

Angebote nebst Zeichnungen können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen mit Zeichnungen gegen kostenfreie Einsendung von 2,50 ℳ. — ohne Zeichnungen für 1,50 ℳ. — von daher bezogen werden.

Berlin, den 24. März 1900. (807)

Königliche Bauabtheilung 1. Fruchtstrasse 14/15.

Behufs Verdingung der Lieferung von 172 720 Kohlenstiften für Bogenlampen ist Termin

auf den 10. April 1900, Vormittags 11 Uhr,

im Direktionsgebäude der königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt, Bahnhofsstrasse 23, anberaumt.

Muster zum Angebot, sowie die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen können in unserer Kanzlei (Zimmer 83) eingesehen, auch gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 21. März 1900. (808)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von Möbeln zur Ausstattung der Warteräume auf den Stationen der Neubaulinie Löwenhagen-Gerdauen soll öffentlich vergeben werden. Die Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt Nr. 55 a, Zimmer 131, und in dem Abtheilungsbüreau zu Friedland a/Alle zur Einsicht aus. Verdingungshefte mit Zeichnungen werden von dem Centralbüreau hierselbst für 1,0 ℳ. für 1 Heft postfrei abgegeben. Angebote sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Lieferung von Möbeln" bis spätestens zum Termin, den 18. April d. J., Vorm. 11 Uhr, uns einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Königsberg, den 14. März 1900. (809)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Arbeiten für Lieferung und Aufstellung des Eisenwerkes für zwei auf den Bahnhöfen in Rastatt und Mosbach zu errichtende Fussgängerstege sollen in öffentlicher Wettbewerbung vergeben werden.

Die Gewichte der zur Verwendung gelangenden Eisentheile betragen:

für den Fussgängersteg	an Flusseisen kg	Gusseisen kg	Insgesammt kg
in Rastatt	49 000	2 600	51 600
„ Mosbach	24 500	2 300	26 800
zusammen	73 500	4 900	78 400

Die Pläne, Gewichtsberechnungen und Bedingungen liegen auf dem Centralbüreau der Generaldirektion vom 28. März d. J. an zur Einsicht auf; ein Versand der Verdingungsunterlagen findet nicht statt.

Die auf die Einheitspreise zu stellenden Angebote sind für die gesammten Arbeiten, oder für jedes Bauwerk getrennt, versiegelt und portofrei mit der Aufschrift „Vergebung von eisernen Fussgängerstegen" versehen bis längstens zum Montag, den 9. April d. J., Vormittags 10 Uhr, bei diesseitiger Stelle einzureichen, woselbst an dem genannten Tage die Eröffnung der Angebote in Anwesenheit der etwa erschienenen Bewerber stattfinden wird.

Die Zuschlagsfrist beträgt 14 Tage.

Karlsruhe, den 24. März 1900. (810)

Generaldirektion.

---

7. Offene Stellen.

Geprüfte Lokomotivheizer werden zum baldigen Dienstantritt gesucht. Meldungen sind unter Anfügung von Zeugnissen an die Betriebsdirektion der Niederlausitzer Eisenbahngesellschaft in Luckau N/L. einzureichen. (811)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 27 | 4. April 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Ueber die Selbstkosten des Eisenbahntransportes.

Von **O. Föhlinger**, Strassburg-Els.

In einer Anmerkung der Schriftleitung dieser Zeitung zu meinem Aufsatze über Eisenbahnpolitik und -Tarifwesen in Nr. 5 vom 17. Januar d. J. ist die von mir vertretene Auffassung, wonach unter den Selbstkosten des Eisenbahntransportes nur die aus der Ausführung der einzelnen Leistung unmittelbar erwachsenden Betriebs- und Unterhaltungskosten, nicht auch Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals zu verstehen seien, nicht als richtig anerkannt worden. Mit Rücksicht auf die verhältnissmässig grosse und zwar nicht nur theoretische Wichtigkeit dieser Frage und mit Rücksicht auf die hinsichtlich derselben in der fachwissenschaftlichen Litteratur zutage tretende Verschiedenheit der Ansichten sei es mir daher gestattet, im Nachstehenden die von mir vertretene Auffassung etwas näher — wenn auch nur ganz allgemein — zu begründen.

Bezüglich der Selbstkosten des Eisenbahntransportes bestehen zwei grundsätzlich verschiedene Ansichten. Nach der ersten, z. Zt. noch sehr verbreiteten werden unter den Selbstkosten die Betriebs- und Unterhaltungskosten sowie die gewöhnliche Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals nebst Steuern, nach der zweiten Ansicht nur die Betriebs- und Unterhaltungskosten verstanden.

Die letztere Ansicht wird meines Wissens namentlich vertreten vom Freiherrn zu Weichs-Glon „Das finanzielle und soziale Wesen der modernen Verkehrsmittel“, von v. Nördling „Die Selbstkosten des Eisenbahntransportes und die Wasserstrassenfrage“ und von Rank „Das Eisenbahntarifwesen in seiner Beziehung zur Volkswirthschaft und Verwaltung“.

Rank, welcher die genannte Auffassung zuerst wissenschaftlich eingehender begründet und verwerthet hat, fasst a. a. O. S. 282 den Begriff der Selbstkosten wie folgt genauer: „Unter Selbstkosten der Eisenbahnleistungen sind jene aus der Betriebsführung, der Erhaltung der Bahnanlagen und der Fahrbetriebsmittel entstehenden Auslagen zu verstehen, welche aus der Ausführung der betreffenden Leistung direkt erwachsen.“

Ganz allgemein lässt sich meines Erachtens diese Auffassung zunächst wohl damit begründen, dass auch bei anderen gewerblichen Unternehmungen alle Einnahmetheile, welche zur Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals beitragen, als Gewinn angesehen werden, dessen Höhe keineswegs davon abhängt, wieviel der Unternehmer als Selbstkosten berechnet, sondern davon, wieviel er nach den herrschenden Preisregeln des Verkehres über die eigentlichen Selbstkosten, worunter die zur Herstellung der betreffenden Gegenstände unmittelbar erforderlich werdenden baaren Auslagen zu verstehen sind, verdient. Nur diese baaren Auslagen kann der Unternehmer unmittelbar für jedes einzelne Stück berechnen und in den Kaufpreisen berücksichtigen, indem er sie in dieselben gleichmässig einrechnet. Die Abmessung der Zuschläge für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals ist zunächst schon bedeutend schwieriger und kann auch nicht nach den gleichen Grundsätzen wie die Berechnung der Baarauslagen erfolgen. Denn der Unternehmer kann wohl eine angemessene Verzinsung seines Anlagekapitals, nicht aber eine bestimmte Höhe derselben ein für allemal erwarten. Letztere ist eben verschieden, je nach der Stärke der Nachfrage im Vergleiche zum Angebote in allen Unternehmungen gleicher Art; sie kann zu gewissen Zeiten nur 2 %, sie kann unter günstigen Verhältnissen auch 10 % und mehr betragen, sie ist aber auch für die einzelnen Artikel eine verschiedene. Bei Festsetzung der in die Verkaufspreise einzurechnenden Zuschläge zur Kapitalverzinsung sind diese und noch manche andere Verhältnisse wirthschaftlicher und technischer Natur zu berücksichtigen.

Nicht wesentlich anders liegt der Fall bei den Eisenbahnen. Das Anlagekapital ist in denselben ein für allemal festgelegt. Der Eisenbahnunternehmer — sei es nun der Staat oder eine Aktiengesellschaft — erwartet eine angemessene Verzinsung dieses Kapitals, er kann aber keine bestimmte Höhe derselben unbedingt verlangen. Diese hängt vielmehr wesentlich ab von der Gesammtheit der örtlich und zeitlich wechselnden wirthschaftlichen Verhältnisse, von der Handels- und Verkehrslage, der Stärke der Nachfrage nach den Eisenbahnleistungen, der wirthschaftlichen Leistungsfähigkeit der Bahnbenutzer und der hinter denselben stehenden breiten Masse der Güterverbraucher.

Die in die Beförderungspreise einzurechnenden Antheile für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals sind daher als Gewinnantheile, als Aufschlag zu den eigentlichen unbedingt einzubringenden Transportselbstkosten zu betrachten und können jedem Transporte nur nach Maassgabe von dessen Belastungsfähigkeit unter Berücksichtigung der Leistungskraft der Bahnbenutzer usw. aufgebürdet werden. Man kann grundsätzlich nur verlangen, dass jeder Transport mindestens die durch ihn verursachten Selbstkosten, als welche alle Betriebs- und Unterhaltungskosten anzusehen sind, voll einbringe. Diese sind daher auch jedem einzelnen Transporte gleichmässig, d. h. je nach Maassgabe der Inanspruchnahme der Eisenbahnleistungen in Bezug auf Transportlänge, Transportgewicht, beanspruchten Raum, Schnelligkeit, Bequemlichkeit und Sicherheit der Beförderung, anzulasten.

Anders verhält es sich dagegen mit dem als Gewinn zu betrachtenden Verzinsungs- und Tilgungsantheile. Man kann nicht verlangen, dass jeder Transport gleich viel zu diesem Gewinne beitrage. So z. B. wird ein Transport von hochwerthigen Erzeugnissen der feineren Gewerbe sehr hoch mit Gewinnantheilen belastet werden können, ein Transport von Getreide nach Gegenden, in welchen ein Nothstand ausgebrochen ist, von Gewinnantheilen dagegen ganz frei zu lassen sein; die Selbstkosten des Transportes wird letzterer gleichwohl annähernd tragen müssen — und dies entspricht auch der Praxis der Staatsbahntarifbildung.

Es wird daher auch von den meisten Fachschriftstellern, auch von solchen, welche die hier vertretene Auffassung von den Selbstkosten nicht theilen, besonders darauf hingewiesen, dass ein Abgehen von den Grundsätzen der Werthtarifirung, d. h. eine mehr gleichmässige Tarifirung aller Transporte auf der Grundlage der Selbstkosten erst stattfinden könne, nachdem die Einrechnung der Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals der Eisenbahnen nicht mehr erforderlich sei.

Wenn man nun einwendet, dass eine Bahn Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals schon deshalb in die sogen. Selbstkosten einrechnen müsse, weil sie selbst dafür Aufwendungen zu machen habe, so mag diese Auffassung an und für sich ohne Rücksicht auf die Tarifbildung bedingungsweise als richtig gelten. Dies gibt auch Rank mit der angedeuteten Einschränkung zu.

Es ist aber gleichwohl noch folgendes zu berücksichtigen: Ist in den Eisenbahnen einmal ein bestimmtes Anlagekapital festgelegt und sind für dessen Verzinsung usw. Aufwendungen erforderlich, so liegt die gleiche Nothwendigkeit auch dann vor, wenn kein Mensch die Eisenbahnanlagen benutzt. Es kann also in diesem Falle von Selbstkosten des Transportes nicht die Rede sein. Ist nun ferner das Anlagekapital einstmals vollständig getilgt, so entfallen jene Aufwendungen gänzlich, und es kämen alsdann ganz andere Selbstkosten zum Vorschein, als früher angenommen wurde. Schon aus diesen Gründen, d. h. um aus dem Begriffe der Selbstkosten das schwankende Element auszuscheiden, ist es daher zweckmässig, dieselben auf die feste Grundlage der Betriebs- und Unterhaltungskosten zu beschränken.

Vollständig ungerechtfertigt erscheint meines Erachtens übrigens die Einrechnung einer Tilgung des Anlagekapitals in die Selbstkosten, auch ohne Rücksicht auf die Eisenbahntarifbildung. Die Einnahmetheile für diese Tilgung können thatsächlich nur als reiner Gewinn betrachtet werden. Denn ein solcher liegt sicherlich vor, wenn dem Unternehmer die allmähliche Abtragung seiner Kapitalschuld ermöglicht wird und er so in den Besitz eines Kapitals gelangt, das er früher nicht besass, um so mehr, als die Tilgung ja in sehr langen oder sehr kurzen Zeiträumen geschehen kann.

In gewissem Sinne kann solches auch von der Verzinsung gelten, wenn man als normalen Zustand betrachtet, dass der Unternehmer nur mit eigenem Kapital wirthschaftet. Jedenfalls muss es aber für den Staat als Unternehmer gelten, der freilich das Anlagekapital gerade für die Eisenbahnen durch Aufnahme von Anleihen beschafft. Die Sache liegt dann aber so, dass, falls eine landesübliche Verzinsung usw. des Anlagekapitals nicht erreicht wird, die Anleihe nicht als produktive im privatwirthschaftlichen Sinne anzusehen ist, obschon sie es mit Rücksicht auf den mittelbaren, volkswirthschaftlichen Nutzen der Eisenbahnen gleichwohl sein kann.

Im übrigen mag noch darauf hingewiesen werden, dass bei den Eisenbahnen ebenso wie bei allen grösseren gewerblichen Unternehmungen freilich auch Berechnungen erforderlich sind, in welchen darauf Rücksicht zu nehmen ist, ob das Anlagekapital sich angemessen verzinst oder nicht. Dies geschieht beispielsweise im Falle der Neuanlage von Eisenbahnen oder, wenn es sich um Gewinnung eines neuen Verkehres handelt, der Erweiterungen der bestehenden Anlagen oder Neubeschaffungen von Betriebsmitteln nöthig macht. Alsdann spricht man aber nicht von Selbstkosten-, sondern von Rentabilitätsberechnungen.

Welcher Auffassung man sich aber auch zuneige, jedenfalls ist mit Rücksicht auf die Tariffestsetzung diejenige wohl als die zweckmässigere und auch gerechtere anzusehen, wonach unter die Selbstkosten des Transportes nur die aus der Ausführung der Eisenbahnleistung unmittelbar erwachsenden Betriebs- und Unterhaltungskosten zusammengefasst werden.

Rank a. a. O. S. 283/84 sagt hierüber:

„Eine strenge Trennung der eigentlichen Betriebsauslagen (einschliesslich der Erhaltungskosten, die erfahrungsgemäss ohne besondere Mühe aufgebracht werden) von den mühseliger zu verdienenden Aufwendungen für die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals erscheint schon aus dem Grunde nöthig, weil beide einen grundsätzlich verschiedenen Theilungsschlüssel erfordern.

Während sich nämlich die Betriebsausgaben ohne die Gefahr grosser Fehler gewöhnlich ganz allgemein nach Leistungseinheiten vertheilen lassen, muss bei dem angestrebten Reingewinne mehr oder weniger ausschliesslich auf die Belastungsfähigkeit des Beförderungsobjektes Rücksicht genommen werden."

Im übrigen stehen Manche der hier vertretenen Auffassung von den Selbstkosten näher, als es den Anschein gewinnen mag. Vergl. z. B. Bräsicke, „Die Reform der Eisenbahngütertarife" S. 13.

Auch Sax, „Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirthschaft", theilt diese Auffassung an verschiedenen Stellen. Wenn er z. B. S. 419 Bd. II sagt: „Da die Ermässigung des Tarifes bei den geringwerthigen Gütern nur einen kleinen Ueberschuss als Verzinsungs- bezw. Gewinnantheil des Kapitals übrig lässt, liegt bei der geringeren Einwirkung höherer Tarife auf die Absatzverhältnisse bei höherwerthigen Gütern keinerlei allgemein volkswirthschaftlicher Grund vor, bei solchen nicht kompensationshalber einen grösseren Aufschlag über die Selbstkosten eintreten zu lassen" — so sind hier unter Selbstkosten eben nur Betriebs- und Unterhaltungskosten verstanden. A. a. O. S. 417 weist Sax darauf hin, dass zur Erzielung der jeweils erreichbaren Höchstmenge von Transportleistungen den „Spezialkosten" zur Deckung der „Generalkosten" und Verzinsung nicht ein fester, sondern ein veränderlicher, je nach der Tragfähigkeit des Verkehres zu bemessender Zuschlag beizufügen sei.

Dass es nicht immer richtig und zweckmässig ist, Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals gleich als einen nothwendigen Bestandtheil der Selbstkosten anzusehen, dessen Einbringung in einer bestimmten Höhe selbstverständlich durch die Beförderungspreise angestrebt werden müsse, betont auch Ulrich, „Personentarifreform und Zonentarif", S. 111. Er sagt: „Auch vom Eisenbahnstandpunkte wäre es viel richtiger gewesen, im Jahre 1874 die Tarife herabzusetzen, als zu erhöhen, weil man dadurch den Verkehr wieder belebt hätte und es vortheilhafter ist, die einmal festgelegte Kapitalanlage zu niedrigen Preisen auszunutzen als garnicht."

Sehr treffend wird der Begriff der Selbstkosten von v. Nördling, a. a. O. S. 9, erklärt: „Der landläufige Begriff der Selbstkosten setzt voraus, dass, falls der fragliche Transport entfällt, auch die betreffenden Selbstkosten erspart bleiben. Dies ist aber bei Zinsen von bereits verausgabten Baukapitalien nicht der Fall. Die Zinsen aus dem Anlagekapital einer vorhandenen Eisenbahn sind von ihrem faktischen Verkehre ganz unabhängig, sie belasten den Eigenthümer, auch wenn keine einzige Tonne darüber fährt."

Auf einen kleinen Widerspruch möchte ich hier noch beiläufig hinweisen. Für die meisten Tarifschriftsteller gilt der Satz als feststehend, dass die Selbstkosten im allgemeinen die unterste Grenze zu bilden haben, unter welche bei Festsetzung der Beförderungspreise nicht gegangen werden soll. Ich glaube aber nicht, dass man mit einem solchen Tarifirungsgrundsatze auskommen kann, wenn man in die Selbstkosten auch die gewöhnliche Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals einrechnet. Dies gilt selbst für den Fall, dass man diesen Grundsatz nur für die rein privatwirthschaftliche Eisenbahnverwaltung anwendet, wie dies Ulrich, Das „Eisenbahntarifwesen", S. 39, thut. Denn in den Beförderungspreisen für geringwerthige Massengüter wird auch die privatwirthschaftliche Eisenbahnverwaltung nicht die Selbstkosten einschliesslich gewöhnlicher Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals als unterste Grenze betrachten können. Sie würde sonst jedenfalls zahlreiche Transporte einbüssen müssen. Es erübrigt daher nur, die durch die Transportleistung unmittelbar erwachsenden Betriebs- und Unterhaltungskosten als unterste Grenze anzunehmen und für die einzelnen Transporte je nach dem wirthschaftlichen Werthe der betreffenden Leistungen und der Zahlungsfähigkeit der Bahnbenutzer einen veränderlichen Zuschlag zur Einbringung der Verzinsung usw. in die Beförderungspreise einzurechnen. Hätte man beispielsweise den zur Zeit geltenden Personenfahrpreisen die Selbstkosten einschliesslich Zinsen usw. zu Grunde gelegt, so würde jedenfalls das Verlangen nach einer dringenden Reform und Ermässigung der Personentarife mit weit mehr Berechtigung gestellt werden, als es jetzt thatsächlich geschieht.

Schlusswort der Schriftleitung.

Indem wir die vorstehenden Ausführungen als einen unseres Erachtens sehr schätzenswerthen Beitrag zur Lösung der behandelten schwierigen Frage veröffentlichen und uns vorbehalten, auf sie ausführlicher zurückzukommen, möchten wir für heute zur Klarstellung nur folgendes hinzufügen:

Der Begriff der Selbstkosten, der ja im gesammten wirthschaftlichen Leben eine so grosse Rolle spielt, ist nicht feststehend. Man kann darunter im allerengsten Sinne lediglich die unmittelbaren Mehrkosten verstehen, die ein gewisser Eisenbahntransport verursacht. Dieser Mehrbetrag kann unter Umständen ein sehr geringer sein, wenn es sich darum handelt, dass der ohnehin vorhandene umfangreiche Betrieb eine vergleichsweise geringe Mehrleistung übernimmt, wie sie beispielsweise mit der Beförderung eines an einen vorhandenen regelmässigen Zug anzuhängenden Güter- oder Personenwagens verbunden ist. Diese Mehrkosten werden namentlich nach privatwirthschaftlichen Grundsätzen keineswegs selten die unterste Grenze der Tarifbildung abgeben. Handelt es sich z. B. um die Gewinnung neuer Transporte, die sonst einem Wettbewerber zufallen würden, so wird der Unternehmer sehr wohl seine Rechnung so stellen können, dass er alles, was er über die Mehrkosten des Transports hinaus an Fracht einnimmt, als seinen Gewinn betrachtet. Natürlich können diese Mehrkosten nicht die Grundlage einer gesunden, gerechten und gleichmässigen Tarifbildung sein.

Man kann ferner unter den Selbstkosten die reinen Betriebsausgaben verstehen, wie es der Herr Verfasser der obigen Ausführungen thut, gestützt auf eine Anzahl anerkannter Schriftsteller. Vielleicht würde man für diese Auffassung der Selbstkosten besser die Bezeichnung „Betriebskosten" oder „Betriebsselbstkosten" wählen. Wir verkennen nicht, dass diese sehr häufig für die untere Grenze der Tarifbildung maassgebend sein können und werden. Wollte man aber die Selbstkosten in diesem engen Sinne zur Grundlage der Wirthschaftrechnung machen, so würde offenbar nicht nur kein Gewinn erzielt, sondern es würde immer mit Verlust gearbeitet werden, da die Höhe des Anlagekapitals keine Berücksichtigung fände. Dies ist sofort erkennbar, sobald und soweit das Anlagekapital angeliehen ist, dessen Zinsen aufgebracht werden müssen, ehe von einem Gewinn die Rede sein kann. Richtig ist, dass die Höhe des für die Verzinsung des Anlagekapitals in die Selbstkosten einzurechnenden Betrages schwankend sein kann, wie der landesübliche Zinsfuss selbst. Aber sind nicht auch die Betriebskosten ebenso, ja in noch höherem Betrage schwankend? Muss nicht schliesslich die Tarifbildung ohnehin, wenn auch in grossen Zeiträumen und ganz allmählich, den Bewegungen der Betriebsergebnisse folgen, wenn sich herausstellt, dass die Höhe der Tarife nicht ausreicht, um die Selbstkosten in unserem Sinne zu decken?

Noch weiter zu gehen und auch die Beträge für die Tilgung des Anlagekapitals, insbesondere der Anleihen unter die Selbstkosten zu rechnen, scheint uns allerdings nicht gerechtfertigt. Man hat diese Zurechnung wohl damit begründet, dass die Tilgungsbeträge die Stelle der Abschreibung vertreten und also der durch Veralterung und Abnutzung eintretenden Verminderung des Anlagewerthes entsprechen. Dies trifft aber bei den Eisenbahnen nicht zu. Die liegenden Gründe veraltern nicht und verschlechtern sich nicht, die Schienen, Schwellen, Gebäude, Betriebsmittel usw. müssen nach der Natur des Eisenbahnbetriebes in einem solchen Zustande erhalten und, soweit erforderlich, erneuert werden, dass eine Verschlechterung nicht eintreten kann. Die Kosten der Unterhaltung aber und der Erneuerung gehören naturgemäss zu den Betriebskosten.

Die Verbindung Gjedser-Warnemünde.

Wir theilen nachstehend aus dem Bericht des dänischen Folkethingsausschusses über die Gesetzvorlage, betreffend Verstaatlichung der Bahn Vejle-Give und Fortsetzung derselben über Herning nach Holstebro, sowie über Veranstaltungen zur Errichtung einer Dampffährenverbindung zwischen Gjedser und Warnemünde den die letztere Verbindung betreffenden Inhalt mit einigen Weglassungen mit:

Nach dem Aenderungsvorschlage der Mehrheit des Ausschusses soll der Minister des Innern ermächtigt werden, für Rechnung der Staatskasse zwei Dampffährbetten in Gjedser an-

zulegen und zwei Dampffähren für die Fahrt zwischen Gjedser und Warnemünde zu beschaffen, sowie unter der Voraussetzung, dass von anderer Seite die Hälfte der durch Beschaffung und Legung eines Telegraphenkabels zwischen Gjedser und Warnemünde entstehenden Kosten gedeckt wird, diese Kabelanlage herzustellen.

Für diese Anlagen und Beschaffungen kann ein Betrag von 3 215 000 Kr. verwendet werden, davon 1 000 000 Kr. im Rechnungsjahre 1899/1900.

Hinsichtlich der Dampffährenverbindung Gjedser-Warnemünde heisst es in dem Berichte u. a.:

Dieses Unternehmen muss u. E. zur Ausführung gebracht werden. Dabei sind jedoch Rücksichten auf die Route Trelleborg-Sassnitz oder auf etwaige Dampffährenverbindungen auf diesem oder einem anderen schwedisch-deutschen Verkehrswege nicht maassgeblich zu machen. Dass Schweden, soweit es seine Rechnung dabei findet, direkte Verbindungen mit Deutschland ins Leben ruft, ist natürlich und selbstverständlich, und wir haben unserem Nachbarlande nur Glück zu wünschen zu seinen Bestrebungen für weitere Entwickelung derselben. Der Vortheil, den die dänischen Staatsbahnen mit ihren niedrigen Frachtsätzen aus der Güterbeförderung für Schweden ziehen können, kann für bedeutende Anlagen und Beschaffungen kaum bestimmend sein. Wohl muss berücksichtigt werden, dass die Güter, welche das Festland einerseits und Schweden oder Norwegen andererseits auf dem Wege über Gjedser-Warnemünde event. austauschen werden, der Bahnstrecke Gjedser-Helsingör eine recht bedeutende Einnahme geben dürften, und wir müssen deshalb Schweden und Norwegen behülflich sein, wenn sie unsere Bahnen benutzen wollen; aber es kann auch nicht ganz ausser Betracht gelassen werden, dass ein solcher Durchgangsverkehr auch die Betriebsausgaben vermehren wird, und das um so mehr, je stärker unsere eigene Benutzung der Bahn wird.

Dagegen gebietet die Rücksicht auf unsere eigene Ein- und Ausfuhr eine Verbesserung der Verbindung Gjedser-Warnemünde. Wohl liegt der Schwerpunkt unserer Geschäftsbeziehungen mit dem südlichen Auslande in dessen westlichem Theile, aber es wird doch auch viel von Berlin, sowie von ostdeutschen und böhmischen Fabriken und von anderen Stellen im Südosten hierher eingeführt, wie auch einige Ausfuhr nach diesen Gegenden stattfindet. Zur guten Bedienung dieses Verkehres ist die Forderung von Dampffähren ganz berechtigt.

Gleichwohl ist eine dauernde, vermehrte und einseitige Entwickelung dieser Verbindungslinie nicht unbedenklich. Die Verbindung über Gjedser mit dem südlichen Festlande ist ja allerdings ein uralter dänischer Handelsweg, aber in früheren Zeiten war das nur eine Verbindung mit Rostock und mit Mecklenburg, welches keinen erheblichen (kulturellen) Einfluss auf Dänemarks Kultur ausüben konnte; jetzt ist es dagegen eine Verbindung mit der Welt- und Millionenstadt Berlin, sowie mit dem Deutschen Reiche. Um so nützlicher ist diese Verbindung, aber auch von um so kräftigerem Einflusse (in Hinsicht der Wirthschaft und Kultur). Durch Bedienung des Güterverkehres vermehren die Dampffähren die Geschäftsverbindungen, und gleichzeitig gestalten sie in Verbindung mit den dadurch veranlassten Aenderungen der Eisenbahnfahrpläne die Personenbeförderung bequemer und etwas kurzdauernder. Wir werden also, wenn wir dieses neue Glied in die genannte Verbindung einfügen, derselben eine so vollständige Verbesserung zu Theil werden lassen, wie es unsere Zeit vermag. Auf der anderen Seite ist aber unsere Verbindung mit England, dem Lande, welches die grösste wirthschaftliche Bedeutung für uns hat und von dem wir auch in Hinsicht der Kultur Förderung zu erhalten wünschen möchten, für die Güterbeförderung nur nothdürftig eingerichtet, und auch die Personenbeförderung erfährt von staatlicher Seite keinerlei Pflege. Allerdings ist die Befahrung der Nordsee niemals so leicht wie diejenige der Ostsee, aber es könnte doch durch die Art der Dampfschiffe, Häufigkeit der Fahrten, Anpassung der Eisenbahnfahrpläne an die Verbindung Esbjery - England etwas — und zwar etwas wirksames — zur Pflege der dänisch-englischen Beziehungen gethan werden. Das ist aber nicht geschehen. Wenn man nun zu derselben Zeit die Verbindung Kopenhagen-Berlin verbessert, so lässt man es an einer gleichmässigen Behandlung unserer übrigen Beziehungen fehlen. Dies soll indess nicht entscheidend sein für die Verbindung Gjedser-Warnemünde; wir werden uns nicht abhalten lassen, unseren Verkehr mit dem südlichen Festlande kräftig zu pflegen und nur vor Augen haben, dass die gegenwärtige einseitige Pflege desselben die baldige Inangriffnahme der Aufgabe erfordert, dem dänischen Volke die bisher vermissten günstigen Bedingungen für einen Verkehr mit England zu geben.

Wir schlagen demnach die Anlegung von zwei Dampffährbetten und die Beschaffung von zwei Dampffähren vor.

Dabei wird bemerkt, dass, wenn in den Verhandlungen des Ausschusses Pläne bezüglich einer direkten Bahn Kopenhagen-Kjöge, sowie bezüglich einer Dampffährenverbindung Syltholm-Fehmarn zur Sprache gekommen sind, man die erstgedachte Anlage als ein natürliches, einer späteren Zeit vorbehaltenes Glied in der über Gjedser eingerichteten Verbindung zwischen Kopenhagen und dem Festlande angesehen hat, während das letztgenannte Projekt sich auf eine berechtigte Anlage bezieht, welche von derjenigen für die Verbindung Gjedser-Warnemünde verschieden ist und durch die Ausführung der letzteren daher nicht aus der Welt geschafft wird.

Eine Minderheit des Ausschusses findet es an und für sich unrichtig, sowohl die Bahn von Holstebro nach Give als diejenige von Viborn nach Herning auf Staatskosten zu bauen, ganz abgesehen von der eigenthümlichen Art und Weise, wie die Vorlage über die letztgenannte Bahn zustande gekommen ist.

Wenn die Minderheit gleichwohl keinen Aenderungsvorschlag stellt, so geschieht das aus dem Grunde, weil sie so grosses Gewicht auf die Annahme der Fährenverbindung Warnemünde-Gjedser legt, welche in Verbindung mit den jütländischen Eisenbahnanlagen eingebracht worden ist. Wenn diese Dampffähre im laufenden Jahre nicht angenommen wird, werden die Voraussetzungen für deren Herstellung fortfallen und späterhin kaum wieder eintreten. Dies findet die Mehrheit unverantwortlich in Rücksicht auf die grosse Bedeutung jener Dampffährenverbindung als Glied unseres Staatsbahnnetzes, sowie im Hinblick auf die Verhandlungen mit dem mecklenburgischen Staate, welche hiermit zum zweiten Male würden abgebrochen werden. Diese Verhandlungen wurden im Einverständniss mit dem dänischen Reichstage eingeleitet, die betreffenden Anlagen auf dänischer Seite haben sich als verhältnissmässig billig erwiesen und alles, was man von Mecklenburgs Seite erwarten kann, ist erfüllt worden; wenn wir nun die Sache wiederum scheitern lassen, wird das nicht nur für den vorliegenden Fall unverantwortlich sein, sondern es wird auch verhängnissvolle Folgen für jede Verhandlung haben können, welche unsere Staatsbahnen in Hinkunft mit fremden Bahnverwaltungen führen müssen.

Eine dritte Minderheit findet es nicht zweckmässig, dass verschiedene Verkehrsfragen von so ungleicher Natur und von so verschiedenartigem Interesse zu einer einzigen Gesetzesvorlage verbunden werden, wie dies seitens der Mehrheit durch die gemachten Aenderungsvorschläge geschehen ist; denn dadurch kann leicht der Fall eintreten, dass die Entscheidung über wirklich dringende Aufgaben unter einer Einwirkung von Rücksichten zu leiden hat, die nicht zur Sache gehören, oder dass es andernfalls zu einer weniger wohlüberlegten Entscheidung einzelner anderer Fragen, die damit verquickt sind, kommt.

Von den eingebrachten Vorlagen empfiehlt die Minderheit des Ausschusses die Dampffährenverbindung Gjedser-Warnemünde zur schleunigen Annahme.

Nach soeben einlaufender Drahtnachricht nahm das Folkething am 2. d. Mts. die Vorlage in dritter Lesung an und liess diese an das Landsthing gelangen.

Der Schnellverkehr auf elektrischen Bahnen.

Im Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens zu Wien hielt Oberingeniör Felix Ritter von Gerson einen Vortrag über den obigen Gegenstand, aus dem wir folgendes mittheilen:

Die Beschleunigung der Lokomotion beruht theils auf dem Steigen des Zeitwerthes und der Zunahme in der Geltung persönlicher Thätigkeit, theils auf Vergnügungsempfindungen physiologisch-ästhetischer Art. Die Schnellzugsgeschwindigkeiten weisen daher in allen Ländern eine steigende Tendenz auf, sie sind aber in Oesterreich im Rückstande gegen andere Kulturländer und erreichen bei weitem nicht den gesetzlich festgestellten Höchstbetrag von 80 bis 90 km in der Stunde. Die Schwierigkeiten der Dampfbahnen, grössere Geschwindigkeiten zu erzielen, sind verschiedener Art. Sie beruhen auf der Nothwendigkeit, ein sehr beträchtliches todtes Gewicht mitzuschleppen, in dem namhaften Gewichtszuwachs durch Kohle und Wasser, in den mit Anfahren und Bremsen verbundenen Zeitversäumnissen und endlich in der Schwierigkeit, Züge mit sehr

mannigfaltigen Geschwindigkeiten auf ein und demselben Gleise zu bewegen. Redner berechnet, dass beim Schnellzugverkehr in Amerika, England und Frankreich auf den Fahrgast etwa 32 kg Zugkraft bei 100 km Stundengeschwindigkeit entfallen, während beim elektrischen Einzelwagenverkehr das entsprechende Gewicht höchstens 2 t auf den Fahrgast oder rund 15 kg Zugkraft beträgt; somit sind schon bei 100 km Stundengeschwindigkeit rund 17 kg Zugkraft auf den Kopf, also etwa 6,5 PS auf den Kopf oder etwa 50 % erspart. Erwägt man, dass die Pferdekraft beim elektrischen Betriebe etwa mit 60 % Brennmaterialersparniss gegenüber dem Lokomotivbetrieb geliefert wird, so zeigt sich eine Ersparniss von 80 % an Kohle bei gleicher Geschwindigkeit. Selbst auf gerader und horizontaler Bahn ist die ideal erreichbare Lokomotivgeschwindigkeit dadurch beschränkt, dass einerseits die Widerstände mit zunehmender Geschwindigkeit wachsen, andererseits die Zugkraft etwa ein Siebentel des auf den Triebrädern lastenden Druckes (Adhäsionsgewicht) nicht übersteigen kann; somit beträgt die ideale Höchstgeschwindigkeit einer 50 t schweren Lokomotive auf ebener und gerader Bahn etwa 260 km in der Stunde. In der Praxis wird diese Ziffer nie erreicht werden, da die hierzu erforderlichen Kolbengeschwindigkeiten unzulässig sind. Wohl aber sind in den Vereinigten Staaten Rekords von 163 bezw. 180 km in der Stunde für Lokomotivgeschwindigkeiten geschaffen worden (am 9. und 11. Mai 1893 auf ebener horizontaler Strecke der Newyork Central und Hudsonriverbahn, Empire State Express, Lokomotive Nr. 999 der Baldwin Werke). Es ist nicht ohne Interesse, dass schon Stephenson schätzungsweise die erreichbare Höchstgeschwindigkeit einer Lokomotive mit 160 Stundenkm beziffert hat.

Die durch Anfahren und Bremsen bewirkten Zeitverluste sind bei Lokomotivbahnen um so bedeutender, als die bei Dampfbetrieb erzielbaren Beschleunigungen sich zwischen 0,5 und 0,15 m in der Sekunde bewegen, somit bei einigermaassen geringen Stationsentfernungen (von z. B. 2,5 km) nur sehr geringe Fahrgeschwindigkeiten (höchstens 25 km in der Stunde) erzielt werden können, die kaum erreicht, durch Bremsen wieder zerstört werden müssen.

Die Verschiedenartigkeit der Geschwindigkeiten bei den auf einem und demselben Gleise zu bewegenden Zügen bedingt zahlreiche direkt und indirekt zeitraubende Aufenthalte, um ein Vorfahren der höherrangigen Schnellzüge zu ermöglichen. Bei wachsendem Verkehre entstehen hierdurch in schneller Zunahme steigende Investitionserfordernisse für Ausweichenvermehrung und Bahnhofsvergrösserungen sowie für Vermehrung der Fahrbetriebsmittel, da letztere infolge verlängerter Aufenthalte langsamer umlaufen. Hierdurch wurde man zu einer Trennung der Verkehre in dem Sinne gedrängt, dass man versuchte, entweder den raschen Personenfernverkehr oder den Lokalverkehr der Städte und Umgebungen oder den Lastenverkehr von dem gemeinsamen Gleise abzuleiten. Während man sich den letzteren beiden Zielen einerseits durch die Lokalbahnen und Strassenbahnen, andererseits durch den Wasser-(Kanal)Transport der minderwerthigen Güter näherte, hat man schon vor geraumer Zeit die Idee der elektrischen Zugkraft aufgegriffen, um den Nachtheilen des Dampfbetriebes für den raschen Fernverkehr zu begegnen. Die Vorschläge bewegten sich auf drei Linien. Man versuchte die Zugförderung mittelst einer elektrischen Lokomotive, deren Antrieb von einer auf der gleichen Plattform ruhenden gewöhnlichen Dampfmaschine besorgt wurde (Heilmann'sche Lokomotive). Dieser Versuch kann als vollkommen missglückt gelten. Zweitens versuchte man die Zugförderung mittelst Akkumulatoren, ein System, das sehr verlockend aussieht, derzeit aber noch mit mannigfachen Nachtheilen verbunden ist und sowohl bezüglich der Kosten als der Leistungsfähigkeit nicht den gestellten Anforderungen mit voller Sicherheit zu entsprechen vermag. Endlich bewegten sich die Versuche auf dem Gebiete des eigentlichen elektrischen Betriebes, der in der Zuführung von Strom, der in einem Kraftwerke erzeugt wird, zu Elektromotoren besteht, welche entweder auf den Fahrzeugen selbst oder auf einer Art elektrischen Lokomotive angebracht sind. Dieser Betrieb erlaubt, grosse Geschwindigkeiten unter viel günstigeren Bedingungen als alle anderen Methoden zu erzeugen, und man hat daher schon 1891/92 (Zipernowsky) das Projekt Budapest-Wien auf Grund von 200 km Stundengeschwindigkeit und auch seither eine ganze Reihe von Projekten mit ähnlichen hoch gegriffenen Geschwindigkeitsziffern aufgestellt. Das Zipernowsky'sche Projekt litt an zahlreichen Mängeln in der eisenbahntechnischen Abfassung. Seither ist jedoch das Problem, Bahnen mit elektrischer Triebkraft für Erzielung von Geschwindigkeiten von 160—240 km in der Stunde zu erbauen, nicht mehr aus der Erörterung verschwunden. Der Vortragende führt eine Reihe diesbezüglicher Vorschläge an, die jedoch bisher noch der Verwirklichung harren.

Zur Ausführung ist nur die 11 km lange Nantasket-Beachlinie der Newyork Newhaven und Hartfordbahn gelangt, auf der seit November 1895 mit 128 km Höchstgeschwindigkeit gefahren wird, jedoch bis 160 km erreicht werden können. Das System hat sich daselbst so gut bewährt, dass die 24 km lange Strecke Cohasset-Braintree dieser Gesellschaft nunmehr nach demselben betrieben werden soll. Derzeit ist auch angeblich die Erbauung der 48 km langen Strecke Liverpool-Manchester nach dem Einschienensystem Behr im Zuge, auf welcher eine Stundengeschwindigkeit von 150 km erreicht werden soll. Die bauliche Anordnung dieses Systems ist jedoch nicht über jeden Zweifel erhaben. Endlich hat sich in den letzten Monaten, wie bekannt, in Berlin unter der Führung der allerersten dortigen Bank- und Industriefirmen und unter thätiger Theilnahme hoher staatlicher und militärischer Fachmänner die Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen gebildet, die ihr ganzes, 1 500 000 Mark betragendes Kapital dem theoretischen und praktischen Studium dieses neuen Bahnsystems widmen will und daran denkt, unter anderem eine 15 km lange Probestrecke zu erbauen. Erwerbszwecke sind bei dieser Gesellschaft vollständig ausgeschlossen. Seither ist man in Berlin bereits daran gegangen, eines der einschlägigen Probleme, die Anlage von Endstationen für elektrische Fernbahnen mit 200 km Geschwindigkeit, auf dem Wege der Preisausschreibung zu bearbeiten.

Die Studiengesellschaft hat sich ein ziemlich umfangreiches Programm vorgeschrieben, das in der Beantwortung zahlreicher, alle Gebiete des Bau- und Betriebswesens berührender Fragen besteht. Der Vortragende behandelte einige dieser Fragen, so insbesondere die auf die Wahl von Steigungs- und Richtungsverhältnissen sowie auf Oberbau und Brücken bezüglichen Probleme. Hierbei berührt er in erster Linie die Frage der Gleiseüberhöhungen in den Bögen und zeigt, dass die theoretisch erforderlichen Hebungen des äusseren Schienenstranges praktisch undurchführbar sind. Andererseits ergeben sich aber bei zu geringer Ueberhöhung sehr bedeutende Pressungen der äusseren Schienen, die bei 200 km Stundengeschwindigkeit und 500 m Halbmesser bis zu 0,5 des bewegten Gewichtes gehen. Es müsste daher durch Zwangschienen oder anderweitige Vorkehrungen die mangelnde Ueberhöhung ersetzt werden; zum Theil hat man dies durch Einführung des Einschienensystems versucht. Die Frage der Ueberwindung grösserer Steigungen gibt zu der Erwägung Anlass, dass die bei Dampfbahnen übliche allmähliche und gleichmässige Hebung, die zu theueren Lehnenbauten führt, besser durch räumlich beschränkte und dementsprechend stärkere Neigungen mit Vorspanndienst oder mit Zuhilfenahme von Seil- oder Zahnstangenbetrieb zu ersetzen wäre.

Der Vortragende geht sodann auf die bisherigen Arbeiten betreffs des Einflusses hoher Geschwindigkeiten auf die Beanspruchung von Brückenträgern und Schienen über, erwähnt die Studien von Souleyres, Glauser, Zimmermann sowie Deslandres und zeigt hierbei, wie sehr das vorhandene Erfahrungs- und Versuchsmaterial der Ergänzung und Vervollkommnung bedarf.

Mit der Mahnung an die österreichischen Ingeniöre, die Durchführung solcher Versuche bei der Regierung und den Verkehrsanstalten anzuregen, sowie überhaupt das Problem des elektrischen Schnellverkehrs, welches die technischen Geister in allen Kulturstaaten beschäftigt, nicht aus den Augen zu lassen, schliesst der Redner seinen mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Vortrag. Aus der sich anknüpfenden Erörterung ist der Hinweis des Vereinsvorsitzenden, Ingeniör Ziffer, hervorzuheben, dass die Einschienensysteme, die schon auf den alten Vorschlag von Lartigue zurückzuführen sind, sich bisher wenig bewährt haben und auch in ihrer neuesten Gestalt, dem System Behr, noch ein sehr zweifelhaftes Dasein fristen.*)

---

*) Anm. d. Schriftl. Das Einschienensystem, wie es bei der Elberfelder Schwebebahn zur Anwendung kommt, hat doch offenbar seine Probe sehr gut bestanden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Schluss der Eisenbahnetatsberathung im preussischen Herrenhause.** Aus diesem Anlass wurden am 30. März d. J. von den Mitgliedern des Hauses noch einige Wünsche zur Sprache gebracht, welche zum Theil bereits im Abgeordnetenhause oder Reichstage erörterte Punkte betrafen. So die Gewährung des 1 ₰-Kilometertarifes an die Militärurlauber. Minister von Thielen erklärte, die Sache gehöre zur Kompetenz des Reiches. Nach der Statistik für das Halbjahr April-September 1899 seien für Urlaubsreisen 2 500 000 ℳ. gezahlt worden, was für das ganze Jahr 5 000 000 ℳ. ausmachen würde gegen 3 000 000 ℳ. für die Dienstreisen. Es würde also bei Nachlass von ein Drittel ein Ausfall von 1 700 000 ℳ. entstehen. Das Bedürfniss sei übrigens nach Einführung der zweijährigen Dienstzeit nicht mehr so sehr hervorgetreten wie früher. Richtiger wäre jedenfalls, im Reichsetat für die Militärverwaltung eine Summe zur Disposition des Kriegsministers einzusetzen, woraus den Urlaubern Zuschüsse zu Urlaubsreisen zu gewähren wären. Bei den Dienstreisen fahren die Sonderzüge nicht etwa leer zurück. Die Selbstkosten für die geschlossenen Truppentransporte sind für die Verwaltung natürlich viel geringer als für die Urlauber; auch fallen die Urlaubsreisen meistens in eine für die Eisenbahnverwaltung sehr unbequeme Zeit. Hausminister von Wedel-Piesdorf bat den Minister, den Verkehr von ländlichen Arbeitern vom Osten nach dem Westen nicht durch hohe Fahrpreise zu erschweren. Der Arbeitermangel sei in der westlichen Landwirthschaft so gross, dass man gern den Arbeitern Fahrkarten I. Klasse bezahlen würde, wenn man nur Arbeitskräfte bekäme. Graf Mirbach erwiderte, der Arbeitermangel sei auf dem Lande im Osten noch grösser als im Westen. Es würde also nur auf Kosten des Ostens der Zuzug der Arbeitskräfte nach dem Westen erleichtert werden können. Dagegen müsse er sich wenden. von Gustedt bat um Herabsetzung der Gebühren für den Uebergang von Gütern von den Kleinbahnen auf die Staatsbahnen. Herzog Günther zu Schleswig-Holstein wies auf die Verschiebung der Arbeitsverhältnisse hin, wenn zugleich mit Bauten anderer Ressorts auch Bauten der Eisenbahnverwaltung in Angriff genommen werden. Sonst würde der ländliche Arbeitermangel noch mehr vergrössert. Der Minister erwiderte, dass schon jetzt dem Wunsche des Vorredners bezüglich der Inangriffnahme von Bauten Rechnung getragen werde. Es werden niemals Arbeiter angenommen, die ihrem bisherigen Herrn entlaufen sind. Die Anregungen des Vorredners würden bei der Regierung auf fruchtbaren Boden fallen. Graf Mirbach erklärte, er könne aus eigener Erfahrung Fälle anführen, wo mitten in der Ernte ländliche Arbeiter zum Bahnbau herangezogen wurden. Das nenne man harmonisches Zusammenarbeiten mit der Landwirthschaft! Freiherr von Manteuffel bat den Minister, dafür zu sorgen, dass der, der eine Platzkarte genommen habe, auch einen Platz angewiesen bekomme oder aber das Geld zurückerhalte. Zur grossen Erheiterung des sonst so ernsten Hauses erzählte er, er habe auf einer Reise von Küstrin nach Berlin seinen Platz im Speisewagen angewiesen bekommen; da habe der Oberkellner ihn gezwungen, wider Willen warme Speisen zu bestellen. Er habe sich ein Paar Würste bestellen wollen, aber der Kellner habe gesagt, das sind keine warme Speisen, warme Speisen fangen erst bei 75 ₰ an. Natürlich konnte der Minister nur erwidern, der Kellner habe sich ungezogen benommen und verdiene, hinausgeworfen zu werden. Auf eine Anfrage des Prinzen zu Schönaich-Carolath unter Bezugnahme auf den Brand des Postwagens bei Bischweiler, welche Vorkehrungen der Minister zu treffen gedenke, um in ähnlichen Fällen Leben und Gesundheit der Reisenden zu schützen; wenigstens müsste doch das Publikum die Möglichkeit haben, den Wagen zu verlassen, bei D-Wagen sei das heute einfach unmöglich, erwiderte der Minister, die Möglichkeit, sich bei Katastrophen in Sicherheit zu bringen, sei bei D-Wagen viel grösser als bei den früheren Wagen. Das Unglück bei Bischweiler sei ein so seltenes, wie es vielleicht in tausend Jahren nicht wieder sich ereigne. Die Fenster in den D-Wagen seien so, dass in äussersten Fällen selbst korpulente Herren und Damen sich durch das Fenster retten können. Natürlich, wie es eben in der Noth gehe, ohne Rücksicht auf Anstand und Bequemlichkeit. Zum Schluss sprach der Oberbürgermeister Bender seine Ansicht dahin aus, dass man in Schlesien allgemein die alten Abtheilwagen den jetzigen D-Wagen vorzöge. Mit dieser eigenthümlichen Geschmacksäusserung war der Erörterungsstoff erschöpft und der Etat hat rechtzeitig vor Beginn des neuen Rechnungsjahres alle gesetzlichen Instanzen durchlaufen.

— **Zur Kanalfrage** liegt eine Kundgebung der „Nordd. Allg. Ztg." vor. Die „Kreuz-Ztg." hatte geschrieben: „Sicheren Nachrichten zufolge ist der Gesetzentwurf über die Regulirung der unteren Oder, der Spree und der Havel soweit gefördert, dass er bei Beginn des nächsten Monats dem Landtage zugehen kann." Hierzu bemerkt nun die „Nordd. Allg. Ztg.": „Die Notiz erweckt in dieser Form den Anschein, als werde beabsichtigt, über die Regulirung der genannten Flüsse einen besonderen Gesetzentwurf Anfangs April vorzulegen. Wir sind in der Lage, zu erklären, dass die Regierung nicht daran denkt, die betreffenden Pläne getrennt von den übrigen Entwürfen an den Landtag gelangen zu lassen. Sie wird allen Versuchen, die Grundlage der neuen Kanalvorlage zu verschieben, auf das Bestimmteste entgegentreten. Das Ziel der letzteren ist weder eine Bevorzugung des Westens, noch eine solche des Ostens, sondern eine möglichst gleichmässige Berücksichtigung berechtigter Interessen, mögen sie vom Westen oder vom Osten, von der Landwirthschaft oder von der Industrie geltend gemacht sein."

— **Verkauf von Platzkarten.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat in dieser Angelegenheit an die betheiligten Eisenbahndirektionen am 23. März folgenden Erlass gerichtet: „Das jetzige Verfahren bei dem Verkauf von Platzkarten an Reisende im D-Zuge durch zwei Beamte (Zugführer und Schaffner), die gleichzeitig mit der Ausgabe und Durchlochung der Karten und Einziehung der Geldbeträge betraut sind, ist in den Sitzungen des Hauses der Abgeordneten am 1., 2. und 3. März d. J. bemängelt worden. Die königlichen Eisenbahndirektionen wollen berichten, ob und bejahendenfalls welche Bedenken entgegenstehen, die Verausgabung von Platzkarten und die Einziehung der Geldbeträge nur einem von beiden Beamten zu übertragen."

— **Eröffnung der Strecke Unna-Unna-Königsborn.** Am 2. d. Mts. ist die 3,9 km lange Theilstrecke Unna-Unna-Königsborn der Neubaustrecke Unna-Camen (Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld) für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden.

— **Amtliches Reisebüro in Frankfurt a/M.** Am genannten Orte wurde am 1. d. Mts. die seither in der Kaiserstrasse 1 befindliche amtliche Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte nach dem Hauptpersonenbahnhof verlegt und zugleich mit der Auskunftsstelle für den Personenverkehr daselbst verbunden. Die vereinigte neue Dienststelle erhielt die Bezeichnung „Amtliches Reisebüro Frankfurt a/M., Hauptpersonenbahnhof". Ihr Wirkungskreis ist im allgemeinen derselbe wie derjenige des amtlichen Reisebüros Berlin, Potsdamer Bahnhof.

— **Kreis Altenaer Schmalspurbahnen.** Die am 29. März d. J. abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre beschloss, vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörden einen neuen Gesellschaftsvertrag nach Maassgabe des Bürgerlichen Gesetzbuches, ferner den Ausbau der Strecke Werdohl-Augustenthal bis Lüdenscheid und die Verbindung des Bahnhofes Lüdenscheid mit dem Staatsbahnhofe daselbst, sowie den bezüglichen Nachtrag zum Gesellschaftsvertrage, endlich den Bau eines neuen Empfangsgebäudes auf Bahnhof Halver und die Ausgabe von 4,5 % Obligationen zur Deckung der Kosten. Der Vorstand wurde aufgefordert, bezüglich der Nettethalbahn weiter mit der Stadt Altena und den betheiligten Gemeinden zu verhandeln und über das Ergebniss der nächsten Generalversammlung zu berichten. Von den Verhandlungen, betreffend die Bahnprojekte Altenmühle-Herscheid und Meinerzhagen-Valbert-Kraghammer wurde Kenntniss genommen.

— **Schlesische Kleinbahn-Aktiengesellschaft.** Die Generalversammlung hat beschlossen, für die Zeit vom 1. August bis 31. Dezember 1899 eine Dividende zu vertheilen, welche 5 % für das volle Geschäftsjahr entspricht. Ferner wurde beschlossen, die Oberschlesischen Kleinbahnen- und Elektrizitätswerke Akt.-Ges. in Kattowitz für den Preis von 4 971 875 ℳ. anzukaufen.

— **Vollbahnverbindungsstrecken in Westfalen.** Der Provinziallandtag hat beschlossen, den Minister der öffentlichen Arbeiten zu bitten, zwischen dem nördlichen Theile der Provinz Westfalen, begrenzt etwa durch den Interessenkreis Bochum, Dortmund, Münster, Hamm und den Hafen des Dortmund-Emskanals einerseits, der Ruhr-Siegbahn und oberen Ruhrthalbahn andererseits, durch Einlegung von neuen Vollbahn-Verbindungsstrecken in nordsüdlicher Richtung neue Verbindungen für den Güter- und Personenverkehr zu schaffen, sowie auch durch Herstellung einer besseren Vollbahnverbindung mit Frankfurt a. M. durch die Linie Waidenau-Haiger sowie Wetzlar-Burbach einem dringenden Verkehrsbedürfnisse entsprechen zu wollen.

(„D. Strassen- u. Kleinb.-Ztg.")

— **Kleinbahn Wiesbaden-Rüdesheim.** Der Vertrag mit der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft Berlin wegen Errichtung dieser Kleinbahn ist der „D. Strassen- u. Kleinb.-Ztg." zufolge in der letzten Stadtverordnetenversammlung zu Rüdesheim ge-

nehmigt worden. Die Fertigstellung hat innerhalb 18 Monaten nach Eingang sämmtlicher Genehmigungen zu geschehen bei einer Vertragsstrafe von 300 *M.* für jede Woche der Verzögerung. In beiden Richtungen sollen täglich mindestens 20 Züge fahren.

— **Bahnprojekt Braunschweig-Schöningen bezw. -Mattierzoll.** Der braunschweigische Landtag bewilligte für die von der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co. zu erbauende Bahn Braunschweig-Schöningen bezw. Braunschweig-Mattierzoll die Zeichnung von 300 000 *M.* Aktien und 300 000 *M.* Baarzuschuss, der erst verzinslich ist, wenn das Unternehmen drei Jahre hintereinander 4 % abgeworfen hat.

— **Osthavelländische Kreisbahnen.** Der Kreistag des Kreises Osthavelland hat der „Voss. Ztg." zufolge den Bau von drei vollspurigen Kleinbahnen beschlossen. Die eine soll von der Kreisstadt Nauen über Paaren, Perwenitz, Pausin, Wansdorf, Bötzow, Marwitz nach Velten führen; die zweite Bahnlinie ist geplant von Spandau über Nieder-Neuendorf nach Hennigsdorf und Bötzow; diese Eisenbahn wird auch den Bedürfnissen des Militärfiskus dienen, weil sie zur Beförderung der Pulvertransporte nach den grossen Kriegspulvermagazinen in Nieder-Neuendorf benutzt werden soll. Das dritte vom Kreistage beschlossene Eisenbahnunternehmen bezweckt eine bessere Verkehrsverbindung längs der Unterhavel zwischen Spandau und Potsdam. Der Kreistag hat zu diesem Zweck zunächst den Bau einer Eisenbahn von Spandau über Pichelsdorf, Weinmeisterhorn, Gatow nach Kladow beschlossen, gleichzeitig aber den Kreisausschuss beauftragt, die Weiterführung dieser Linie über Kladow hinaus nach Potsdam ungesäumt zu betreiben.

— **Förderung des Baues von Kleinbahnen durch die Provinziallandtage.** Der hannoversche Provinziallandtag hat der „D. Klein- und Strassenbahn-Ztg." zufolge in seiner Februartagung eine Anzahl von wichtigen Beschlüssen über den obigen Gegenstand gefasst. Wir erwähnen daraus, dass der Provinzialausschuss ermächtigt sein soll, für die obere Leitung der bau- und betriebstechnischen Arbeiten bei der Bauausführung und Betriebsleitung von Kleinbahnen einen mit dem Kleinbahnwesen vertrauten höheren Techniker mit berathender Stimme als Provinzialbeamten beim Landesdirektorium anzustellen. Bauunternehmern von Kleinbahnen (Kreisen, Gemeinden, Privaten und Gesellschaften usw.) kann, wenn dieselben die Genehmigung zu einer Kleinbahnanlage erlangt haben und danach der für den Bau und Betrieb der Bahn erforderliche Kostenaufwand feststeht, seitens der Provinzialverwaltung bis zu $^{2}/_{3}$ des gesammten Bau- und Betriebskapitals unter Bedingungen dargeliehen werden, von denen wir nachstehend die hauptsächlichsten mittheilen:

Das Baukapital wird unkündbar, jedoch gegen Verzinsung und Amortisation und gegen genügende Sicherstellung dem Unternehmer vom Provinzialverbande geliehen. Für das Darlehn sind Zinsen zu zahlen, deren Betrag $^{1}/_{2}$ % hinter dem Zinsfusse der betreffenden Eisenbahnanleibe der Provinz zurückbleibt. Auch ist das Darlehn mindestens ebenso stark, wie die betreffende Eisenbahnanleihe zu tilgen. Ergibt der Betrieb nach Abrechnung der Beträge für Verzinsung und Amortisation einen Reinertrag, so ist dieser zur Erhöhung der zu zahlenden Zinsen und zwar bis zu demjenigen Zinsfusse zu verwenden, welchen die Provinz selbst für ihre betreffende Eisenbahnanleihe zu zahlen hat. Ergibt sich nach Erhöhung der Zinsen bis zu diesem Betrage noch ein weiterer Ueberschuss, so ist solcher zur Hälfte behufs rascherer Amortisation der Schuld an die Provinz einzuzahlen. Der Unternehmer ist zu verpflichten, angemessene Fonds zur Bestreitung der Kosten für die künftige Erneuerung des Oberbaues, der Betriebsmittel und der sonstigen periodisch nothwendig werdenden Beschaffungen nach Maassgabe der von dem Provinzialausschusse im einzelnen Falle zu treffenden Bestimmungen anzusammeln. Der Unternehmer muss alljährlich die Rechnungsausweise, Betriebsübersichten, Verwaltungsberichte usw. der Provinzialverwaltung vorlegen und derselben jederzeit Einsicht in die gesammte Verwaltung, namentlich auch des Erneuerungsfonds gestatten. Auch kann sich die Provinzialverwaltung die Zustimmung zu der Art der Bauausführung und zur Einrichtung des Betriebes, soweit hierdurch das öffentliche Verkehrsinteresse und die Rentabilität des Unternehmens beeinflusst wird, vorbehalten. Der Provinzialausschuss ist ferner ermächtigt: Unternehmern von Kleinbahnen, denen nach Maassgabe der mitgetheilten Bestimmungen ein Theil des gesammten Bau- und Betriebskapitals gewährt ist, gegen ausreichende Sicherheit auch den Rest des Bau- und Betriebskapitals unkündbar als Amortisationsdarlehn zu demjenigen Zinsfusse zu gewähren, welchen der Provinzialverband für seine Eisenbahnanleihen zahlt.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Februar d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1 822,87 (1 759,99) km 2 162 902 (2 090 367) Personen und 555 484 (574 601) t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 1 036 000 (1 011 612) *M.*, aus dem Güterverkehr 2 142 000 (2 191 443) *M.*, aus sonstigen Quellen 436 000 (298 600) *M.*, zusammen 3 614 000 (3 501 655) *M.* Vom 1. April 1899 bis letzten Februar 1900 beträgt die Einnahme 49 798 500 *M.*, somit gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit 47 802 575 *M.* mehr 1 995 925 *M.*

— **Württembergische Eisenbahngesellschaft.** Die im vorigen Jahr gegründete Gesellschaft baut gegenwärtig vier Nebenbahnen in Württemberg und zwar die Linien Nürtingen-Neuffen (9 km lang, vollspurig), Ebingen-Onstmettingen (9 km lang, vollspurig), Amstetten-Laichingen (19 km lang, 1 m-spurig) und Gaildorf-Untergröningen (19 km lang, 1 m-spurig).

— Die erste **hohenzollernsche Kleinbahn Sigmaringen-Bingen** ist vor einigen Tagen dem Betrieb übergeben worden. Die Bahn gehört einer Aktiengesellschaft, deren Aktien zur Hälfte die Regierung übernommen hat, während der Landeskommunalverband und die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft je $^{1}/_{4}$ der Aktien besitzen. Für das der letztgenannten Gesellschaft gehörige Viertel ist eine Zinsgarantie übernommen worden. Der Bau der 5,6 km langen, vollspurigen Bahn wurde von der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft ausgeführt, die auch den Betrieb übernommen hat. An der neu eröffneten Bahnstrecke liegen die Stationen Laucherthal, Hitzkofen und Bingen. Am erstgenannten Orte befindet sich ein fürstlich-hohenzollernsches Hütten- und Walzwerk, das sich in den letzten Jahren immer mehr vergrössert hat.

— **Haftung des Frachtführers für verlorene Kostbarkeiten.** Ueber die Frage, ob der Frachtführer für verloren gegangene Kisten, in denen sich ohne Inhaltsangabe Kunstwerke befinden, haftbar ist, hat jüngst der „Voss. Ztg." zufolge in einem Civilprozess das Landgericht I zu Berlin entschieden. Der Bildhauer K. in Berlin hatte den Speditör K. hier auf Schadenersatz für eine auf dem Transport verloren gegangene Kiste mit Modellen verklagt. Da der Künstler mit seinen Hilfsarbeitern fünf Wochen daran gearbeitet hatte, so beanspruchte er einen Schadenersatz von 500 *M.* K. war bereit, den einfachen Handelswerth zu ersetzen, der Künstler war damit nicht einverstanden und klagte zunächst 300 *M.* ein. Der Verklagte wandte ein, dass, wenn die Figuren einen Werth von 500 *M.* haben sollten, er überhaupt nicht zu haften brauche, da ihm die verloren gegangene Kiste ohne Deklaration übergeben worden sei. Nach Feststellung des Thatbestandes entschied das Gericht wie folgt: Beschaffenheit und Werth der Sache sind dem Verklagten nicht angegeben worden. Es handelt sich nur noch darum, ob die beiden Figuren unter die Kostbarkeiten des Absatz 2 des Artikels 395 des Handelsgesetzbuches zu rechnen sind. Nach den eigenen Anführungen des Klägers und in Anwendung der in der Entscheidung des Reichsgerichts vom 7. März 1885 ausgesprochenen Leitsätze ist die Frage bejaht worden. Danach hat der Verklagte als Frachtführer einen Ersatz nach der angezogenen Gesetzesstelle überhaupt nicht zu leisten und daher war auf kostenpflichtige Abweisung des Klägers zu erkennen. (Die fragliche Gesetzesbestimmung lautet: Für Kostbarkeiten, Gelder und Werthpapiere haftet der Frachtführer nur dann, wenn ihm diese Beschaffenheit oder der Werth des Gutes angegeben ist. Die Bestimmung des neuen Handelsgesetzbuches im § 429 Absatz 2 ist fast gleichlautend.)

— **Bahnmeister-Fachausstellung in Metz.** Der Verein der Bahnmeister der Reichs- und Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn beabsichtigt mit der voraussichtlich in den Tagen vom **25. zum 27. August** d. J. in Metz (Lothringen) stattfindenden **III. Wanderversammlung deutscher Bahnmeister**, bei welcher Gelegenheit der Besuch von 250—350 Bahnmeistern aus ganz Deutschland erhofft wird, zum ersten Male **eine Fachausstellung** beschränkten Umfanges zu verbinden, welche Gegenstände oder Modelle und Zeichnungen solcher Gegenstände vorführen soll, die zu dem Dienste und Berufe des Bahnmeisters in Beziehung stehen. Als Ausstellungsgegenstände sollen gelten solche, welche sich auf den Bau, die Konstruktion und die Unterhaltung des **Bahnunterbaues** (des Planums und der Bettung), des **Oberbaues** (des Schwellenrostes, der Gleise und Weichen usw.), der **Weichen- und Signal-Stell- und Sicherungsanlagen**, der **Schneeschutzanlagen**, der **sonstigen Einrichtungen für die Fahrsicherheit**, endlich der gegenständlichen Einrichtungen für **Streckenarbeiter-Wohlfahrt** usw., ausschliesslich der eigentlichen mechanischen Anlagen (wie Lastkrähne, Brückenwaagen, Drehscheiben, Wasserkrähne u. dergl.) beziehen. — Auch zu dem Vereinswesen der Bahnmeister in Beziehung stehende Schriften und Dinge können zur Ausstellung gebracht werden. Ebenso soll das Zeitschriftenwesen des Standes und das technische Schulwesen zur Bahnmeisterberufsvorbildung

auf der Ausstellung vorgeführt werden. Auch Gegenstände des Buch- und Kunsthandels eisenbahntechnischer Natur und Bürobedarf, photographische Apparate, Zeichnungen gehören hierzu. Patentirte oder Musterschutz geniessende Gegenstände werden bevorzugt. Schwerere und umfangreichere Gegenstände sollen nur in verkleinertem Abbild (Modell) oder Zeichnung zugelassen werden. — Anmeldungen sind bis 1. Juli d. J. an den Schriftführer Bahnmeister Schultz zu Metz (Lothringen), Gutstrasse 1, zu richten.

— † **Regierungs- und Baurath Rosenkranz,** Mitglied der Eisenbahndirektion Stettin, ist am 29. März im rüstigsten Mannesalter nach kurzem schweren Leiden an den Folgen eines Schlaganfalles entschlafen. Am 13. Februar 1853 in Hagen geboren, besuchte Rosenkranz 1870—1873 die königliche Gewerbeakademie zu Berlin; der Krieg gegen Frankreich unterbrach das Studium und rief ihn als freiwilligen Krankenpfleger ins Feld. Nach Beendigung des Studiums genügte er seiner Militärpflicht bei der Eisenbahntruppe, der er bis jetzt als Hauptmann der Reserve angehörte. Nach längerer Thätigkeit im Bezirk der Eisenbahndirektion Elberfeld legte er als erster Kandidat am 1. November 1879 die infolge der Prüfungsordnung von 1876 eingeführte zweite Hauptprüfung im Maschinenbaufach ab. Am 1. April 1885 wurde er unter Ernennung zum Eisenbahn-Maschineninspektor und gleichzeitiger Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Eisenbahn-Betriebsamt (Stettin-Stralsund) nach Stettin versetzt, das ihm, dem Sohn der rothen Erde, eine zweite Heimath geworden ist. Später Mitglied des Eisenbahn-Betriebsamtes (Berlin-Stettin), nach der Neuordnung der Eisenbahnverwaltung als Inspektionsvorstand und seit 1896 als Mitglied der Eisenbahndirektion zu Stettin hat er, mit reichem Wissen ausgestattet, überall anregend und fördernd zu wirken gewusst. Neben anderen Ausführungen stellte ihm die Schnellverbindung Berlin-Stockholm über Sassnitz-Trelleborg die schwierige Aufgabe, die Trajektverbindung zwischen Stralsund und der Insel Rügen so einzurichten, dass die D-Züge mit vierachsigen Drehgestellwagen ungetheilt über den Stralsunder Bodden überführt werden konnten. Nach seinem Entwurf wurden zu diesem Zwecke die beiden neuen grossen Vier-Schraubenschiffe „Sassnitz“ und „Putbus“ erbaut und die Umgestaltung der bisherigen Anlandebrücken für die Fährschiffe in solche mit Doppelbrücken mit einstellbarer Mittelunterstützung bewirkt, die ein für den Reisenden unmittelbares Uebergehen der Fahrzeuge bei jedem Wasserstande ermöglichen.

Dienstlich wie im Privatleben hat Rosenkranz es durch sein Auftreten verstanden, einen grossen Freundeskreis zu gewinnen, dem er jäh entrissen wurde. Alle, die ihn gekannt haben, werden ihm ein treues Angedenken bewahren. An Orden und Ehrenzeichen besass er u. a. den Rothen Adlerorden IV. Klasse, der ihm in Anerkennung seiner Leistungen bei der Abwickelung des durch die Kaisermanöver in Pommern im Jahre 1895 gesteigerten Verkehres verliehen wurde.

Der Präsident, die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Eisenbahndirektion Stettin widmen dem Entschlafenen an anderer Stelle dieser Zeitung einen ehrenden Nachruf.

Oesterreich-Ungarn.

— **Oesterreichischer Staatseisenbahnrath.** Auf Grund kaiserlicher Ermächtigung wurde mit Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 29. März d. J. das mit kaiserlicher Entschliessung vom 18. Februar 1897 genehmigte Statut für den dem Eisenbahnministerium beigegebenen Staatseisenbahnrath in Bezug auf das Vorschlagsrecht der Landeskulturräthe und sonstigen landwirthschaftlichen Fachkorporationen abgeändert. Der Staatseisenbahnrath besteht nunmehr aus dem Vorsitzenden, dessen Stellvertreter und 82 (früher 80) Mitgliedern, welche sowie deren Ersatzmänner vom Eisenbahnminister auf die Dauer von drei Jahren ernannt werden. Von denselben werden: a) 10 Mitglieder vom Eisenbahnminister nach freiem Ermessen ausgewählt und 11 Mitglieder in der Weise ernannt, dass der Handelsminister und der Finanzminister je 4, der Ackerbauminister 2 und der Reichskriegsminister 1 der zu ernennenden Persönlichkeiten bezeichnet; b) 36 Mitglieder auf Vorschlag der Handels- und Gewerbekammern; c) 19 Mitglieder auf Vorschlag von Landeskulturräthen und sonstigen landwirthschaftlichen Fachkorporationen und d) 6 Mitglieder auf Vorschlag von montanistischen Fachvereinen ernannt.

— **Bahnprojekt Suchahora-Zakopane bezw. Nowy-Targ.** Eine Anzahl von Abgeordneten hat eine Interpellation in Angelegenheit der geplanten neuen Verbindung Galiziens mit Ungarn im österreichischen Abgeordnetenhause eingebracht. In der Interpellation wird gegen die Linienführung der Bahn von Suchahora nach Zakopane und für jene von Suchahora nach Nowy-Targ Stellung genommen. Letztere Linie empfehle sich schon deshalb, weil sie reich bevölkerte Ortschaften von etwa 30 000 Einwohnern durchschneide und an dieser Strecke die Stadt Czarny-Dunajec liege. In diese Stadt werden jährlich durchschnittlich etwa 3 000 Wagen Getreide aus Ungarn eingeführt und etwa 100 Wagen anderer Waaren, ferner werden in diesem Grenzstädtchen, wo sich alle Wege aus Oberungarn kreuzen, alle 14 Tage sehr belebte Pferdemärkte abgehalten, welche von den Kaufleuten aus Deutschland, Holland und Frankreich besucht und wo jährlich mindestens 1 000 Pferde verkauft werden. Auch andere Handelsartikel finden dort Absatz. Dazu bilde das ganze Gebiet eine Hochebene, welche sich besonders für den Bau der Eisenbahn eigne, da man dort auf gar keine grösseren Schwierigkeiten stösst. Die andere Strecke (Suchahora-Zakopane) führe dagegen durch wenig bevölkerte Gebiete und liegen im Zuge derselben keine grösseren Orte. Die Bodenbeschaffenheit biete dem Bahnbaue grosse Schwierigkeiten, da man fortwährend auf bedeutende Erhebungen, Gefälle, Wildbäche und Klüfte stossen wird. Die grösste Steigung werde dort bis 30 ‰ betragen und man werde eine Unzahl von Brücken bauen mussen. Dazu laufe man noch Gefahr, dass im Winter diese Strecke wegen der grossen Schneeverwehungen gänzlich unfahrbar sein werde, da man in dieser fast unbevölkerten Gegend nicht die nöthigen Arbeitskräfte finden werde.

Man werde noch ausserdem bei Wahl der letzteren Linie den Umbau der drittklassigen Strecke Nowy-Targ-Zakopane in eine zweitklassige bewerkstelligen müssen, was auch Kosten in der Höhe von 300 000 fl. erfordern wird. Und was den Betrieb anbelangt, so sei auf einen Ertrag bei der Strecke Zakopane-Suchahora nicht zu rechnen.

— **Die Besteuerung der Eisenbahnen.** Wie das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt“ erfährt, steht die Erledigung der Rekurse, welche die Privatbahnen um die Mitte des Vorjahres gegen die Steuervorschreibungen bei den betreffenden Finanzlandesdirektionen überreicht haben, unmittelbar bevor. Wie erinnerlich, waren es sehr bedeutende Beträge, deren Einbeziehung in die Bemessungsgrundlage die Bahnen anfochten. Es ist nun wohl kaum anzunehmen, dass die Finanzlandesdirektionen den Rekursen in vollem Umfange Folge gegeben haben. Es kann daher keinem Zweifel unterliegen, dass die Bahnen den Weg der Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof betreten werden. Im Hinblicke auf die Beschwerdefrist von 60 Tagen werden die Beschwerden jedenfalls im ersten Halbjahr d. J. überreicht werden, so dass wohl im Herbste die Verhandlung vor dem Verwaltungsgerichtshofe stattfinden dürfte, dessen Entscheidung man mit lebhaftem Interesse entgegensieht.

— **Die neuen Tarife für die Adriahäfen.** Mit Beginn dieses Jahres sind bekanntlich im Verkehr mit Triest und Fiume Maassnahmen ins Leben getreten, welche eine grundsätzliche Aenderung des tarifmässigen Verhältnisses dieser Häfen im Verkehr mit der Südbahn bedeuten. Die Südbahn hat, wie seiner Zeit gemeldet wurde, auf Grund eines mit den ungarischen Staatsbahnen getroffenen Abkommens in den mit dem 1. Januar d. J. eingeführten neuen Tarifen des ungarisch-adriatischen Eisenbahnverbandes im Verkehre mit ihrem ungarischen Netze eine Spannung zu Gunsten Fiumes eintreten lassen, welche in den meisten Verkehrsbeziehungen etwa 1,5 bis 2,5 % beträgt und nur im Verkehre mit südlicheren Stationen einen höheren Prozentsatz ausmacht. Infolge dessen sind auch Triest entsprechende tarifarische Vortheile zugewendet worden, was bisher ausgeschlossen war. Das ungarische Handelsministerium hat das Uebereinkommen der Südbahn mit den ungarischen Staatsbahnen mit der vorläufigen Geltungsdauer bis Ende März genehmigt und auch die österreichisch-adriatischen Verbandstarife sind von der österreichischen Regierung mit der gleichen Geltungsdauer genehmigt worden. Wie aus Budapest gemeldet wird, hat nun das ungarische Handelsministerium der vorläufigen Verlängerung der Gültigkeit der ungarisch-adriatischen Verbandstarife bis Ende April zugestimmt. Da eine bei der Fiumaner Kaufmannschaft veranstaltete Umfrage ergab, dass die betreffenden Interessentenkreise gegen die Neuordnung der Dinge keinen Einspruch erheben, so dürften die bevorstehenden Verhandlungen wegen einer Vereinbarung für längere Dauer wohl zu einem Ergebnisse führen. Auch für den Triester Hafen hat die Umgestaltung der österreichisch-adriatischen Verbandstarife nicht unbefriedigende Erfolge ergeben, so dass also auch von seiten der österreichischen Interessenten gegen die Aufrechterhaltung des neuen Tarifes kaum eine Einwendung erhoben werden dürfte.

— **Das österreichische Eisenbahnwesen auf der Pariser Weltausstellung.** Die Gegenstände, welche die Entwickelung des österreichischen Eisenbahnwesens auf der Pariser Weltausstellung zur Darstellung bringen sollen, sind bereits nach Paris abgesandt worden und die Gegenstände der zeitgenössischen

Ausstellung, welche den gegenwärtigen Stand der Eisenbahnen anschaulich machen werden, sollen in den nächsten Tagen gleichfalls nach Paris abgehen. Ein Vertreter des Eisenbahnministeriums ist bereits in Paris eingetroffen, um die Aufstellung der Gegenstände zu überwachen.

— **Anleihe der Südbahn.** Die österreichische Regierung genehmigte, wie gemeldet wird, die von der Südbahngesellschaft mit Rücksicht auf die geänderten Geldverhältnisse angesuchte Umwandlung des Zinsfusses der neu auszugebenden Investitionsanleihe von 3,5 auf 4 %.

— **Elektrischer Betrieb auf der Staatsbahnlinie Leobersdorf-Gutenstein.** Es wurde bereits vor einiger Zeit gemeldet, dass die Firma Krupp in Berndorf im Vereine mit der Firma Ganz & Co., welche in Leobersdorf eine Fabrik besitzt, der Staatseisenbahnverwaltung die Einführung des elektrischen Betriebes zunächst auf der Strecke Leobersdorf-Weissenbach der Staatsbahnlinie Leobersdorf-Gutenstein vorgeschlagen haben. Es wird hierbei in erster Linie eine Vermehrung der auf der genannten Strecke verkehrenden Personenzüge bezweckt. Die Firmen stellen der Staatseisenbahnverwaltung einen grossen achtachsigen Akkumulatorwagen zur Verfügung, der von Ganz & Co. mit elektrischer Kraft gespeist wird. Die von der Staatsbahndirektion Wien geführten Verhandlungen sind abgeschlossen und kann die Einleitung der probeweisen Fahrten schon im Mai gewärtigt werden. Es soll der elektrische Betrieb dem Wesen und Charakter des Strassenbahnbetriebes angepasst werden. Der Motorwagen wird ständig zwischen Leobersdorf und Weissenbach im Verkehr sein, er wird nicht nur auf den Stationen, sondern auch an allen Strassenkreuzungen anhalten. Mit allen Südbahnzügen soll ein Anschluss hergestellt werden. Die Fahrkarten sollen während der Fahrt durch den Schaffner zur Ausgabe gelangen. Die Arbeiten zur Herstellung der elektrischen Speisung und Leitung in der Station Leobersdorf sind in vollem Gange und auch der Motorwagen ist bald fertiggestellt. Wenn die bevorstehenden Versuche sich bewähren, dürfte das Beispiel auch auf anderen Lokalbahnen Nachahmung finden.

— **Elektrische Strassenbahnen in Salzburg.** Die Unterzeichnung des zwischen der Stadtgemeinde Salzburg und der Firma Siemens & Halske, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, zum Zwecke der Erbauung und des Betriebes elektrischer Strassenbahnen in Salzburg geschlossenen Vertrages hat stattgefunden. Der Firma obliegt es, sofort um die Konzession zum Bau einzuschreiten, die politische Begehung der Linie zu erwirken, sowie die Schritte zur Einlösung oder Enteignung etwaiger hierzu nöthiger Grundstücke einzuleiten. Die Wagenlieferungen dürften einigen Schwierigkeiten begegnen, da gegenwärtig sämmtliche Wagenfabriken mit Lieferungen an andere Bahngesellschaften überhäuft sind.

— **Vintschgaubahn.** Vor kurzem fanden im Eisenbahnministerium Besprechungen in der Frage der Vintschgaubahn statt, an denen auch ein Vertreter der Landgemeinden des Vintschgau theilnahm. Die Besprechungen bezogen sich auf Fragen der Konzessionsertheilung, Finanzirung und Grundeinlösung. Das Ergebniss der Besprechungen ist insofern als ein befriedigendes zu bezeichnen, als dabei den Wünschen der Interessenten vom Eisenbahnministerium in weitgehendstem Maasse Rechnung getragen wurde, so dass dem unverzüglichen Abschlusse der Stammaktienzeichnungen nichts mehr im Wege steht. Am 4. d. Mts. findet, wie die „Neue Freie Presse" meldet, in Innsbruck, wo gegenwärtig der Landtag tagt, eine vom Eisenbahnministerium, dem Ackerbauministerium und dem Tiroler Landesausschusse zu beschickende Konferenz statt, welche sich mit der Frage der Benutzung der Etschdämme im unteren Vintschgau für den Bahnbau beschäftigen soll.

— **Verkehrsstörungen infolge von Schneestürmen.** In den letzten Tagen wurde Niederösterreich (vor allem Wien und Umgebung), sowie Theile Oberösterreichs, Böhmens, Mährens und Schlesiens von einem Schneefall heimgesucht, wie er in solcher Stärke seit Jahrzehnten nicht mehr beobachtet wurde. Dazu gesellte sich meist heftiger Schneesturm. Die Schneehöhe betrug stellenweise 80 cm bis 1 m über den Schienen. Im Eisenbahnverkehre traten infolge des Schneefalles vielfach empfindliche Störungen ein. Einzelne Züge blieben, obwohl Schneepflüge zur Verwendung kamen, im Schnee stecken und konnten erst nach vielstündiger Arbeit flottgemacht werden. Auf mehreren Bahnstrecken musste der gesammte Verkehr eingestellt werden. Auf der Wiener Stadtbahn erlitt der Verkehr, ungeachtet der Schnee nur zur Nachtzeit abgeräumt werden konnte — von einer Linie abgesehen — keine Störung.

— **Oesterreichische Eisenbahnverkehrsanstalt.** Die Aktionäre dieser Anstalt, welche sich hauptsächlich mit dem Bau und der Verleihung von Eisenbahngrubenwagen befasst, hielten dieser Tage ihre diesjährige ordentliche Versammlung. Nach dem hierbei vorgetragenen Geschäftsberichte ist die seit Jahren andauernde Zunahme des Güterverkehres auf den österreichischen Bahnen im abgelaufenen Jahre trotz einer recht befriedigenden Ernte zu einem gewissen Stillstande gelangt. Nur auf einzelnen Inlandslinien hat sich der Verkehr lebhafter als im Vorjahre gestaltet. Die Verwaltung hat daher für einen erheblichen Theil des gesellschaftlichen Normalwagenbestandes auf ausländischen Bahnen Verwendung zu finden getrachtet und den Neubau von Normalwagen im Inlande eingestellt. Dagegen hatte sich nach mehrjähriger Unterbrechung die Nachfrage nach Spezialwagen auch im Inlande gehoben, so dass der Neubau von 29 solcher Wagen vorgenommen werden konnte. Die Anzahl der Wagen betrug am Schlusse des abgelaufenen Jahres 2854 im Werthe von 5635000 fl., gegen 2702 Wagen im Werthe von 5423000 fl. im Vorjahre. Der Bericht macht sodann Mittheilung über den Stand der zahlreichen in und ausländischen Wagenleihanstalten und Verkehrsunternehmungen, mit denen die österreichische Eisenbahnverkehrsanstalt in Verbindung steht. Der für 1899 erzielte Reingewinn wird mit 570302 fl. gegen 443606 fl. im Vorjahre ausgewiesen.

— **Gesetzentwurf über das ungarische Staatsbudget.** Nach dem vom Finanzausschusse des ungarischen Abgeordnetenhauses angenommenen diesbezüglichen Gesetzentwurfe für das Jahr 1900 wird jene Bestimmung des § 7 Gesetzartikel IV: 1888, wonach unter dem Titel der Unterstützung der Vizinalbahnen das Staatsbudget nicht mit mehr als 600000 Kr. (300000 fl.) jährlich belastet werden kann, für das Jahr 1900 ausser Kraft gesetzt.

— Von dem besonderen **Investitionskredit der ungarischen Staatsbahnen** werden im Jahre 1900 900000 Kr. auf Werkstättebauten verwendet. Nach dem Arbeitsprogramm werden zur Erweiterung der Szolnoker Werkstätte 200000 Kr., zu der Ergänzung der Beleuchtungs- und maschinellen Einrichtungen der Miskolczer Werkstätten 200000 Kr., zur Herstellung der Wasserleitung an der Zólyomer Reparaturwerkstätte 100000 Kr. und je 100000 Kr. für kleinere Arbeiten in Hatvan, Pozsony und Szabadka verwendet. Schliesslich sind auch 200000 Kr. für die Verlegung der Werkstätte in dem Budapester Westbahnhofe vorgesehen. Diese Frage hängt mit der Umgestaltung dieses Bahnhofes zusammen. Der Minister hat die Direktion angewiesen, dieserhalb baldigst Vorschläge zu machen, damit die für diesen Zweck bestimmte Summe noch in diesem Jahre verwendet werden könne.

— **Elektrische Lokalbahnen in Ungarn.** Nach der ungarischen „Eisenb.- u. Verkehrsztg." haben die elektrisch betriebenen Lokalbahnen Ungarns (Budapester Strassenbahn, Budapester elektrische Stadtbahn, Franz Josef-Untergrundbahn, Budapest-Neupest-Rakospalotaerbahn, Budapest-Extravillan-Strassenbahn, Miskolczer Strassenbahn, Pressburger Stadtbahn, Maria-Theresiopoler Strassenbahn, Steinamangerer Strassenbahn, Temesvarer Strassenbahn und Fiumaner Strassenbahn) im Jahre 1899 bei einer Betriebslänge von 136,3 km 69073610 Personen und 181172 t Frachten befördert und dafür 9165762 *M.* vereinnahmt.

— **Der ungarische Eisenbahn- und Schifffahrtklub** hielt dieser Tage unter dem Vorsitz des Präsidenten der Direktion der ungarischen Staatsbahnen seine Generalversammlung ab. Der Jahresbericht hebt hervor, dass die Mitgliederzahl nach kaum halbjährigem Bestande des Klubs um 2300 zugenommen habe. Die Bibliothek zähle 7000 Bände; die Gründung einer Fachbibliothek sei im Zuge. Die Einnahmen betrugen im abgelaufenen Jahre 36405 fl., die Ausgaben 32806 fl.; für das Jahr 1900 werden veranschlagt die Einnahmen mit 114311 Kr., die Ausgaben mit 101352 Kr.

— **Weitzer'sche Wagenfabrik in Arad.** Dieser Tage wurde in Budapest die Generalversammlung abgehalten. Die Gesellschaft zahlt wegen eingetretener Verluste für das abgelaufene Jahr keine Dividende. In der Versammlung fand eine lebhafte Auseinandersetzung über den Rechnungsabschluss und die technischen und kommerziellen Verhältnisse des Unternehmens statt. Ein Aktionär erklärte, dass die technische und kommerzielle Leitung ihrer Aufgabe nicht gewachsen sei. Ein Vergleich mit dem gleichnamigen Grazer Unternehmen müsse sehr zu Ungunsten der ungarischen Gesellschaft ausfallen. Er rügte insbesondere, dass im vorigen Jahre eine Kapitalsvermehrung mit einem Aufgelde von 10 fl. beschlossen worden sei, ohne dass ein Garantiesyndikat geschaffen wurde. In dem Jahre der Kapitalsvermehrung weise der Abschluss einen Verlust von 60762 fl. auf. Es sei auffallend, dass bei der jetzigen Konjunktur für Wagenfabriken die Gesellschaft ihr Kapital nicht angemessen verzinsen könne. Andere bemängelten die hohen

Betriebsauslagen und forderten die Auflassung der Zweigniederlassung in Oedenburg, welche für die Gesellschaft verlustbringend ist. Der Vorsitzende erwiderte, dass die Oedenburger Zweigniederlassung nicht aufgelassen werden könne; sie befinde sich im Anfange ihrer Entwickelung und es sei die Hoffnung vorhanden, dass sie nach Ueberwindung der ersten Schwierigkeiten einen entsprechenden Gewinn ergeben werde. Der Uebelstand liege darin, dass die Gesellschaft gegen die Lokomotivfabrik der ungarischen Staatsbahnen nicht aufkommen könne, da die Regierung nicht nur die Staatsbahnen, sondern auch die subventionirten Privatbahnen veranlasst habe, ihre Bestellungen bei der Lokomotivfabrik der ungarischen Staatsbahnen zu machen. Der Vorsitzende stellte in Aussicht, dass in Bezug auf die technische und kommerzielle Leitung die entsprechenden Maassregeln getroffen werden würden.

Vereinsausland.

— **Zur Verstaatlichung der französischen Eisenbahnen.** Der 1. April, zu welchem Herr Bourrat die Verstaatlichung der Eisenbahnen verlangt hatte, ist nach Lage der Dinge selbstverständlich verstrichen, ohne dass der grossartige Plan des Rückkaufs im Handumdrehen verwirklicht werden konnte. Aber es dürfte trotz aller Gegenbestrebungen kaum gelingen, ihn wieder ganz von der Tagesordnung abzusetzen. Der Eisenbahnminister hat genaue Prüfung zugesagt. Immerhin ist mit der Thatsache zu rechnen, dass trotz aller bisherigen Klagen gegen die Privatgesellschaften die Vertretungen von Handel und Gewerbe im Lande vorwiegend gegen die Verstaatlichung sich äussern. So bringt das Journal der französischen Handelskammern fortlaufend gegnerische Meinungsäusserungen solcher, indem es selbst die Behauptung voranschickt: „Die Frage sei nicht reif und ihre Vertagung auf eine unbestimmte Frist dränge sich auf. Die Handelskammern würden das nicht bedauern; sie seien der grundsätzlichen (!) Ueberzeugung, dass der Staat, durch den Zwang der Dinge, ein sehr schlechter Generalunternehmer für den Transport sein würde, sowohl vom Gesichtspunkte der Interessen der Masse der Steuerzahler, wie jener der Reisenden und Güterverfrachter.“ Wir wissen nicht, ob der französische Staat zum Betriebe eines grossen Staatsbahnnetzes so sehr viel unfähiger sein würde, als der preussische und andere deutsche Staaten, als Oesterreich, Ungarn usw., welche alle mit ihren Staatsbahnen recht gute, zum Theil glänzende Ergebnisse erzielt haben; aber angesichts der Ergebnisse im eigenen Lande dürfen wir wohl ein Urtheil als überaus schief bezeichnen, welches z. B. die Handelskammer von Reims fällt; dasselbe lautet zum Schluss: „In Erwägung, dass der Rückkauf und der Betrieb der Eisenbahnen durch den Staat sich auf alle französischen Netze erstrecken müsste und dass diese Maassregel eine Ausgabe von 3 Milliarden Francs nothwendig machen würde, ohne andere Gegenleistung als das veränderliche Ergebniss des künftigen Betriebes; in Erwägung, dass das Publikum, weit entfernt, in dieser Veränderung Verbesserungen zu sehen, bei dieser Ordnung der Dinge die Vortheile des Prozesses der Gerichte im gemeinen Recht verlieren würde, dass es eine übermässige Centralisation zu fürchten hätte, ferner die Vermehrung einer Armee von Beamten, den Einfluss der Politik auf den Dienst, die Verminderung oder die Unterdrückung der Verantwortlichkeit des Staates und vornehmlich die Unmöglichkeit der Kontrole, was gestatten würde, die Tarife den Steuern ähnlich zu machen: drückt die Kammer den Wunsch aus, dass das Parlament die ihm vorgelegten Rückkaufpläne verwerfen möge.“ Wir glauben allerdings, wenn die in Frankreich herrschende Parlamentswirthschaft auch auf die Verwaltung der Eisenbahnen übertragen würde, dann möchten unsere Nachbarn gerechten Grund haben, sich vor dem Staatsbahnsystem zu fürchten.

Von französischen Handelskammern haben sich gegen den Rückkauf ausgesprochen: Amiens, Angers, Arras, Aubenas, Blois, Cambrai, Grenoble, Honfleur, Lons, Montluçon, Nevers, Orléans, Reims, Bordeaux, Nantes u. a.

— **Staatliche Bestätigung der Verwaltungsräthe der französischen Privatbahnen.** In der Eisenbahnkommission hat der vom Minister der öffentlichen Arbeiten eingebrachte Gesetzentwurf, wonach die Ernennung der Verwaltungsräthe künftig staatlicher Genehmigung bedarf, lebhafte Erörterungen hervorgerufen. Die Vorlage wurde u. a. von dem früheren Eisenbahndirektor im Arbeitsministerium, Guillain, bekämpft. Auch in der Presse dauert die zum Theil recht erregte Erörterung zur Frage der Aufsichtsräthe an. Das „Journal des Débats“ behauptet, das Verlangen des Ministers werde einen energischen Protest bei allen denen hervorrufen, welche sich noch irgendwie um Gerechtigkeit und Gesetz bekümmerten. Das Verhältniss zwischen Staat und Eisenbahngesellschaften sei durch Verträge, die Konzessionen usw. genau geregelt; der Eisenbahnminister und der Finanzminister übten über die Gesellschaften genaueste Aufsicht; sie prüften ihre Rechnungen, überwachten den Betrieb und verfügten über alle nöthigen Mittel, um die Interessen des Staates und des Publikums zu wahren. Aber sie hätten nicht das Recht, sich in die Wahl der Verwaltungsräthe zu mischen. Das „Journal des chambres des commerce“ meint, heute, wo die Frage des Rückkaufes für den Augenblick beseitigt sei, bedeute die Baudin'sche Maassregel eine andere Form, die Hand auf die Eisenbahnen zu legen. Die „République française“ will in dem Plan gar einen „entscheidenden Schritt auf dem Wege des Kollektivismus“ sehen!

— **Pariser Stadtbahn.** Die theilweise Einweihung der Stadtbahn, welche man gegen Ostern vornehmen zu können hoffte, indem das Theilstück der grossen Linie Vincennes-Boulogne zwischen Place du Trône und Bastille eröffnet werden sollte, ist, wie der „Figaro“ meldet, um einige Wochen verschoben worden. Diese Eröffnung werde jedoch der völligen Einweihung vorangehen, welche auf die letzten Tage des Monates Juni festgesetzt bleibe und also keineswegs verzögert werde. Der Aufschub der Indienststellung der ersten Abtheilung der Linie sei besonders durch die Sorge der Stadtbahningeniöre hervorgerufen, dem Publikum nur durchaus vollendete und bequeme Wagen zu liefern, deren Bau zur Zeit vollendet werde.

— **Veröffentlichung der höchstbezahlten Stellen bei den französischen Bahnen.** Der Berichterstatter Bourrat, der u. a. auch gegen die grossen Gehälter vorgeht, hatte verlangt, dass jährlich ein Verzeichniss derjenigen aktiven Eisenbahnbeamten, welche mehr als 10 000 Frcs. Gehalt oder Prämien beziehen, veröffentlicht werden sollte. Der Arbeitsminister hat in der Budgetkommission geantwortet, dass er unter Anwendung des Finanzgesetzes von 1889 die gewünschte Veröffentlichung machen werde, aber mit der Einschränkung, dass die Aufstellung nur nach der Art der Beschäftigung, nicht aber mit Namensnennung erfolgt.

— **Unfall auf der Pariser Gürtelbahn.** Am Abend des 25. März d. J. ereignete sich nach Mittheilung des „Hamb. Korresp.“ auf der grossen Gürtelbahn um Paris ein Eisenbahnunglück. Bei der Haltestelle Jouy en Josas entgleiste ein von Versailles kommender Güterzug. Die Strecke hat dort bedeutenden Fall, und bei einem der Wagen brach die Achse. Die Ketten rissen, und während die Lokomotive ihren Weg fortsetzte, fuhren die nächstfolgenden Wagen einer über den andern. Die Schaffner am Anfang und Ende des Zuges hatten sich durch Abspringen retten können, zwei andere aber, die sich in der Mitte des Zuges befanden, geriethen unter die zertrümmerten Wagen und wurden getödtet.

— **Bau elektrischer Bahnen in Paris.** Beim Generalrath der Seine ist ein Konzessionsgesuch eingelaufen, betreffend Herstellung eines Netzes von elektrischen Bahnen in Paris, wobei die Hauptlinie die grossen Boulevards von Charenton bis zur Place de la Concorde befahren würde. Konzessionsansucher sind die Vertreter einer Genossenschaft von Omnibusangestellten, unterstützt von einer kapitalkräftigen Finanzgesellschaft. Jeder der die Boulevards kennt mit ihrem grossen Menschen- und Wagenverkehr, wird sofort sagen, dass es rein unmöglich sei, dort noch eine Strassenbahn anzulegen. Der „Temps“ bekämpft den Plan nicht blos wegen seiner Gefährlichkeit, sondern auch weil der Charakter der Stadt dadurch verändert würde. Paris sei eine Stadt des Luxus, der Kunst und des Geschmackes, darauf beruhe seine Anziehungskraft auf die Fremden. Mache man eine Geschäftsstadt daraus, so höre die Anziehung bald auf.

— **Ueber das schwere Eisenbahnunglück beim Charing Crossbahnhof in Glasgow,** über das wir in voriger Nummer kurze Mittheilung machten, liegen jetzt ausführliche Berichte vor. Der Zusammenstoss der beiden vollbesetzten Arbeiterzüge erfolgte in einem sehr langen, vollständig dunklen Tunnel. Als der erste, etwa 1 000 Männer und Frauen mit sich führende Zug die Station verliess und den Tunnel zur Hälfte passirt hatte, gewahrte der Lokomotivführer ein Signal, das ihm bedeutete, die Strecke sei nicht frei. Er brachte den schweren Zug sofort zum Halten. Infolge eines Missverständnisses zwischen den Signalwärtern liess man gleich darauf einen zweiten, noch mehr besetzten Arbeiterzug auf demselben Gleise in den Tunnel einfahren. Der in dem letzten Wagen des stehenden Zuges befindliche Beamte hörte das Getöse und mit bewundernswerthem Muthe lief er dem herandonnernden Ungethüm entgegen, um noch rechtzeitig einige Nebelsignalpatronen auf die Schienen zu legen. Er kam jedoch zu spät und wurde in seinem Bestreben, mit eigener Lebensgefahr das Unglück zu verhüten, von der Maschine erfasst und trug schwere Verletzungen davon. Im nächsten Augenblick ertönte ein ohren-

betäubendes Krachen, in das sich das Jammern und Schreien der entsetzten Fahrgäste mischte. Drei Wagen und der Bremswagen wurden völlig zerschmettert, und die Trümmer thürmten sich bis zur Decke des Tunnels auf. Eine unbeschreibliche, durch die Dunkelheit noch vergrösserte Verwirrung entstand. Bald aber war das Personal des nahen Bahnhofs mit Laternen und Fackeln zur Stelle, und bei dem ungewissen Licht begann die Rettungsarbeit. In verhältnissmässig kurzer Zeit hatte man die Schwerverwundeten aus ihrer qualvollen Lage befreit. Es waren ihrer fünfzehn, von denen zwei schon auf dem Transport zum Hospital starben. Drei schrecklich verstümmelte Leichen wurden unter der umgestürzten Lokomotive hervorgezogen. Dreissig bis vierzig Personen sind mit weniger ernsthaften Quetschungen davongekommen. („L.-Anz.")

— Eisenbahn Piräus-Larissa-Landesgrenze. In der griechischen Deputirtenkammer legte der Ministerpräsident einen Vertrag hinsichtlich des Baues einer Eisenbahn vom Piräus über Larissa nach der Grenze vor. Zu deren Bau und Betrieb hat sich die „Société Hellénique de construction et exploitation" mit einem Kapital von 10 Millionen gebildet. Die Regierung wird zur Bezahlung der Arbeiten eine in 98 Jahren zu tilgende, von der internationalen Kontrole nicht garantirte Anleihe von 43 Millionen in Gold aufnehmen. Eine englisch-französische Gruppe hat bereits das ganze Kapital gezeichnet und alle Obligationen erworben. Uebrigens heisst es, dass das Uebereinkommen über den Bau dieser Eisenbahn noch zu langen und lebhaften Auseinandersetzungen Anlass geben wird. Wenngleich man den grossen Nutzen dieser Bahn anerkennt, so verlangen doch selbst die regierungsfreundlichen thessalischen Abgeordneten, dass der Plan, nach dem die Bahn nicht die Stadt Larissa berühren, sondern in einiger Entfernung von derselben ihren Endpunkt haben soll, geändert werde.

— Eisenbahnunfall auf der Wladikawkasbahn (Russland). Zwischen den Stationen Grosnyi und Alchanjurt auf der Eisenbahn von Wladikawkas nach dem kaspischen Meer stiessen ein Postzug und ein Güterzug zusammen. Die Petroleumwagen entzündeten sich. Der Lokomotivführer des Postzuges sowie die Postbeamten und zahlreiche Fahrgäste sind ums Leben gekommen.

— Russische Bahnprojekte im nördlichen Kleinasien. Die russisch-türkischen Verhandlungen hierüber sind am 2. d. Mts. endgültig abgeschlossen worden. Danach ist die Türkei verpflichtet, sobald sie den Bau von Eisenbahnen innerhalb der Vertragszone nicht selbst bewirkt, die Konzession der Linien an russische Kapitalisten zu verleihen. Die Vertragszone wird begrenzt im Westen durch die Linie Adabazar-Heraclea, im Süden durch die Linie Angora-Caesarea, Siwas, Karput, Diarbekr und Wan. Der Bau dieser Grenzlinien steht nach wie vor der anatolischen Eisenbahngesellschaft frei.

(Mit der Erstreckung der Grenze noch über Heraclea (Eregli) am schwarzen Meere hinaus bis Adabazar ist das Gebiet des russischen Eisenbahnbaues nunmehr den Thoren Konstantinopels bis auf 120 km nahe gerückt!)

— Die erste dreigleisige Bahnstrecke in Japan. Nachdem der Umbau und die Erweiterung des Personenbahnhofes Shinagawa südlich von Tokio im Herbst vorigen Jahres vollendet worden ist, konnte das dritte Gleis der 5,2 km langen Strecke Shinbashi (Tokio)-Shinagawa am 25. Dezember 1899 dem Verkehr übergeben werden. Damit ist die erste dreigleisige Strecke auf den Eisenbahnen Japans in Betrieb genommen. Das dritte Gleis dient ausschliesslich für den Verkehr der Züge auf der westlichen Ringbahn von Tokio zwischen Shinbashi und Akabane, die damit nunmehr auch in dem Bahnhofe Shinbashi selbständige Einführung erhalten hat. Der neue Bahnhof Shinagawa ist mit elektrischer Glühlichtbeleuchtung versehen worden, ein Umstand, der die erheblich verzögerte Inbetriebnahme der Station verschuldet hat. („Centralbl. d. Bauverw.")

Die Eisenbahngesetzgebung und nichttechnische Litteratur des Jahres 1899.

Zusammengestellt von Amtsrichter W. Coermann.

A. Gesetzgebung.

Das bedeutsamste neue Gesetzwerk ist die Verkehrsordnung vom 26. Oktober (R.-G.-Bl. S. 557). Das Streben nach Uebereinstimmung des inländischen mit dem internationalen Frachtrecht des Berner Uebereinkommens, welch' letzteres übrigens in diesem Jahre auch einige Aenderungen erfahren hat, machte eine Umgestaltung sowohl des Handelsgesetzbuchs als auch der Verkehrsordnung nothwendig. Durch § 454 H.-G.-B. ist die Verkehrsordnung von einer einfachen Verwaltungsverordnung zur Rechtsordnung erhoben und damit ein langer Streit um ihre Rechtswirksamkeit beseitigt. Die Anpassung an das Internationale Uebereinkommen bot nunmehr einen geeigneten Anlass, die Verkehrsordnung einer gründlichen Umarbeitung zu unterziehen, welche die gewählte Ausdrucksweise nicht weniger als den materiellrechtlichen Inhalt betroffen hat. Auf Einzelheiten kann und braucht hier nicht eingegangen zu werden, zumal die Neuerungen bereits im vorigen Jahrgang S. 1359 ff., 1375 ff. von berufenster Seite erläutert sind. Mit der Verkehrsordnung sind auch deren Anlagen durchgearbeitet, so dass die bezüglichen ergänzenden Bekanntmachungen des Reichskanzlers vom 22. Januar (R.-G.-Bl. S. 3), 17. April (S. 265) und 8. Juli (S. 370), ausgedehnt auf den Verkehr mit Luxemburg laut Bekanntmachungen vom 31. Mai (S. 314), 6. Juli (S. 367) und 30. September (S. 555) gegenstandslos geworden sind.

Weniger bedeutend ist die im Interesse der Sicherheit erfolgte Aenderung des § 14 der Betriebsordnung. Die Bekanntmachung vom 8. Juli (S. 372) bestimmt, dass die Thüren an den Langseiten der Personenwagen mit doppeltem Verschluss zu versehen sind, der von aussen geschlossen wird, sich aber jederzeit durch die Insassen öffnen lässt.

Die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei der Beförderung von lebendem Geflügel bezweckt eine Bekanntmachung vom 2. Februar (S. 11). Der auf Art. 42, 43 der Reichsverfassung gestützte Bundesrathsbeschluss schreibt bei unverpackter Beförderung von Geflügel auf Eisenbahnen die Desinfektion der benutzten Wagen, Gefässe und Geräthschaften vor. Desinfektionspflichtig ist die Entladebahn, wenn diese eine ausländische ist, die nächste von dem Wagen bei der Rückkehr berührte inländische Bahn. Die Frist zur Ausführung der Desinfektion darf 48 Stunden nicht übersteigen; ebensowenig darf die Desinfektionsgebühr über die Aufwendungen hinausgehen.

Eine umfangreiche Militärtransportordnung für Friedens- und Kriegszeiten bringt die Verordnung vom 18. Januar (S. 15), welche durch die Bekanntmachung vom 16. Juli (S. 392) eine, allerdings geringfügige, Aenderung erfahren hat. Ueber ihren Inhalt vergleiche die Abhandlung im vorigen Jahrgang S. 341.

Bezüglich der internationalen Eisenbahnverträge ist hervorzuheben, dass laut Bekanntmachung vom 13. August (S. 543) Russland mit der Warschau-Wiener Eisenbahn und der Zweigbahn nach Lodz den zwischen dem Deutschen Reiche, Frankreich, Italien, Oesterreich und der Schweiz getroffenen Vereinbarungen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen beigetreten ist, während die Liste zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr laut Bekanntmachungen vom 22. Januar (S. 1), 19. Februar (S. 132), 15. März (S. 216) und 13. Mai (S. 284) ergänzt ist.

Der lange Kampf gegen die ausschliessliche Freiheitsstrafe bei Eisenbahntransportgefährdungen hat das Gesetz vom 27. Dezember (S. 729) veranlasst, welches den § 316 des Strafgesetzbuchs dahin ergänzt, dass fortab statt Freiheitsstrafe auch Geldstrafe bis zu 900 ℳ zulässig ist.

Das Telegraphenwegegesetz vom 18. Dezember (S. 705) beschäftigt sich im § 15 mit den Eisenbahnen, indem es bestimmt, dass die bestehenden Vorschriften und Vereinbarungen über die Rechte der Telegraphenverwaltung zur Benutzung des Bahngeländes nicht berührt werden. Von grosser Wichtigkeit sind aber auch die die Eisenbahnen nicht ausdrücklich erwähnenden §§ 1 und 12. Ersterer gibt der Telegraphenverwaltung das Recht, für Telegraphen- und Telephonlinien die öffentlichen Wege, Plätze, Brücken, Gewässer nebst Ufern, soweit letztere dem öffentlichen Gebrauche dienen, zu benutzen, letzterer die Befugniss, auch über jedes andere Grundstück ihre Linien zu leiten, sofern dadurch deren Benutzung nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

Zum Schluss ist hier noch das Invalidenversicherungsgesetz vom 13. Juli (S. 393) zu erwähnen, welches das Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetz vom 22. Juni 1889 und dessen Abänderungsgesetz vom 8. Juni 1891 ersetzt.

(Fortsetzung folgt.)

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Verkehrsbeschränkung auf der Uferladestelle der Station Hohnstorf.

Der Verkehr auf der Uferladestelle der Station Hohnstorf — Eisenbahndirektionsbezirk Altona —, auf welcher die Be- und Entladung von Wagenladungsgütern bisher ohne Einschränkung zugelassen war, ist vom 1. April d. J. ab in der Weise beschränkt worden, dass während der Zeit der Verladung von Sprengstoffen die Ladestelle für den übrigen (allgemeinen) Verkehr geschlossen wird.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 792 vom 2. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für in dem Vierteljahr Januar bis März d. J. abgegebene Drucksachen des Vereins (abgesandt am 2. April d. J.).

Nr. 806 vom 2. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Verlängerung der Abrechnungsperiode für die zweite Hälfte des Monats April d. J. (abgesandt am 2. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am heutigen Tage wurde unerwartet der

Königliche Regierungs- und Baurath,
Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion zu Stettin,
Hauptmann der Reserve des Eisenbahn-Regiments Nr. 2

Herr Oskar Rosenkranz

im besten Mannesalter aus diesem Leben abberufen.

Tief erschüttert betrauern wir in dem Heimgegangenen einen durch Verstand, Kenntnisse, Pflichttreue und Liebenswürdigkeit des Charakters gleich ausgezeichneten Mann, der in Krieg und Frieden seinem König und Vaterland treu gedient hat.

Stettin, den 29. März 1900. (812)

Der Präsident,
die Mitglieder und Hilfsarbeiter der königlichen Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Obernhof a. d. Lahn.

Am 1. Mai 1900 wird die an der Strecke Wetzlar-Coblenz gelegene, bisher nur für den Personen- und Stückgutverkehr eingerichtete Haltestelle Obernhof an der Lahn auch für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Grossvieh, sowie von Sprengstoffen bleibt jedoch ausgeschlossen.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Verkehrsbüreau.

Frankfurt a/M., im März 1900. (813)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrswiederaufnahme.

A. priv. Buschtêhrader Bahn.

Mit Bezug auf Paragr. 11 Punkt 2b und 4 des Uebereinkommens betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen wird bekannt gegeben, dass der Arbeiterausstand im Falkenauer Kohlenreviere am 23. März l. J. beendet war.

Prag, am 27. März 1900. (814)
Die Generaldirektion.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Der am 20. Januar l. J. in den Schächten der böhmischen Braun- und Steinkohlengebiete ausgebrochene Arbeiterstrike wurde am 19. März l. J. beendet.

Wien, am 28. März 1900. (815)

4. Güterverkehr.

Am 5. April d. J. wird die Station Kalk Süd, die jetzt nur dem Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr dient, auch für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von lebenden Thieren, Frachtstückgütern, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist in Kalk Süd nach wie vor ausgeschlossen.

Ferner wird am 31. Mai d. J. Abends die Station Deutzerfeld für den öffentlichen Wagenladungsverkehr geschlossen. Vom 1. Juni d. J. ab dient diese Station daher nur noch für die Abfertigung von Wagenladungen und Frachtstückgütern nach und von den angeschlossenen Werken, für die Abfertigung von Frachtstückgütern jedoch nur in dem jetzigen Umfange. Die Bereitstellung der Wagen zur Be- und Entladung, die bis zum 31. Mai d. J. in den Freiladegleisen der Station Deutzerfeld erfolgt, wird hiernach vom 1. Juni d. J. ab auf Station Kalk Süd geschehen, womit zum Theil geringfügige Frachterhöhungen verknüpft sind.

Hierüber sowie über die Frachtsätze für Wagenladungen im Verkehr mit Kalk Süd geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen nähere Auskunft.

Köln, den 30. März 1900. (816)
Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Vom 1. April d. J. gelangen die billigeren Frachtsätze für Malz des Ausnahmetarifs Nr. 40 im Nachtrag III vom 1. August 1896 zum Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. April 1895 für den Verkehr mit Prossnitz K. F. N. B. auch im Verkehre mit Prossnitz (Lokalbahn) K. K. St. B. zur Anwendung.

Köln, den 31. März 1900. (817)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. kommen im ostdeutschen Güterverkehr (I/II) von den Stationen Hermania, Schma-

gorei, Wutschdorf, Zielenzig und im Berlin-nordostdeutschen Güterverkehr (I/III) von den Stationen Alt-Ranft, Fürstenberg a/O., Königswusterhausen und Pillgram nach Stationen der Direktionsbezirke Bromberg und Danzig neue Frachtsätze für Braunkohlenbrikets bei gleichzeitiger Auflieferung von 20000 kg von einem Versender und einer Versandstation nach einer Empfangsstation zur Einführung. Ueber die Höhe der Sätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 29. März 1900. (818)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-württembergischer Güterverkehr.

Am 4 April 1900 wird die Station Rottenacker der württembergischen Staatsbahnen in den nach unserer Bekanntmachung vom 28. Februar am 3. März 1900 eingeführten Ausnahmetarif für die Beförderung der Abfälle von Baumwolle, von Baumwollgarn und Twisten nach verschiedenen sächsischen Stationen einbezogen.

Auskunft über die Frachtsätze ertheilen die betheiligten Stationen.

Dresden, den 31. März 1900. (819)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. April d. J. werden herausgegeben ein Nachtrag III zu dem Tarifheft 5 der Abtheilung A und ein Nachtrag I zu dem Tarifhefte 5 der Abtheilung B.

Sie enthalten Entfernungen und Frachtsätze für die neu in die Tarife aufgenommenen Stationen Aumetz, Bollingen, Deutsch-Oth (Hochöfen), Deutsch-Oth (Villerupt), Gandringen, Langensulzbach, Lembach, Mattstall, Niederlauterbach, Salmbach, Scheibenhard und Schleithal der Reichseisenbahnen und Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 30. März 1900. (820)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-sächsischer Verbands-Güterverkehr.

Am 5. April d. J. tritt für den Verkehr mit der Station Haselünne der Meppen-Haselünner Eisenbahn eine anderweite Frachtberechnung mit der Maassgabe in Kraft, dass, insoweit Erhöhungen gegen die seitherigen Frachtsätze damit verbunden sind, letztere noch bis mit 20. Mai d. J. in Wirksamkeit bleiben.

Ueber die nach der neuen Frachtberechnung sich ergebenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 31. März 1900. (821)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Rechtsrheinisch-hessischer Güterverkehr (Gruppe VI/VII) und rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.

Am 2. April d. J. tritt der Nachtrag X zum Gütertarif in Kraft, welcher die infolge der Eröffnung der Strecke Unna-Königsborn-Unna gekürzten Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Brackel b/Dortmund, Lenningsen, Unna-Königsborn, Welver und Wickede-Asseln sowie einen neuen Ausnahmetarif 5 n für Pflastersteine von Schladern nach Düsseldorf enthält. Der Nachtrag ist durch die betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Soweit durch diesen Nachtrag die Entfernungen für die Stationen Unna-Königsborn und Wickede-Asseln gekürzt sind, werden der Frachtberechnung für Steinkohlen und Steinkohlenkoks etc. die neuen Entfernungen und die Sätze des Rohstofftarifs an Stelle der im rheinisch-westfälisch-hessischen Kohlentarif enthaltenen bezüglichen Frachtsätze zu Grunde gelegt; ausgenommen hiervon sind Kohlen- etc. Sendungen von Unna-Königsborn nach Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt, für welche gleichzeitig ein Frachtsatz von 0,86 ℳ pro 100 kg in Kraft tritt.

Essen, den 25. März 1900. (822)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Zum Kohlentarif Südwestdeutschland-Ostschweiz vom 10. Oktober 1897 ist mit Gültigkeit vom 1. April l. J. der V. Nachtrag erschienen, welcher von unserem Gütertarifbüreau und von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden kann. Derselbe enthält Frachtsätze für Mannheim Industriehafen, theilweise Frachterhöhungen für Rheinau (ab 1. Juli l. J.), sowie eine Bestimmung, wonach die Beschränkung der Gültigkeit der besonders ermässigten Frachtsätze ab Mannheim, Maxau, Rheinau, Ludwigshafen, Maximiliansau und Speyer Hafen auf Sendungen deutscher Herkunft aufgehoben wird. Diese Frachtsätze gelten somit künftig auch für Kohlen etc. ausländischer Herkunft.

Karlsruhe, den 28. März 1900. (823)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Mai d. J. treten in Kraft:

1. ein Nachtrag I zum Theil II, besondere Bestimmungen, vom 1. Januar 1893, enthaltend: Bestimmungen über Sendungen nach Orten mit mehreren Stationen und ein Verzeichniss der Stationen mit beschränktem Dienst auf niederländischem Gebiet; Preis 10 ₰;
2. ein Tarifheft 5 für den Verkehr zwischen den Stationen zu Bensheim, Darmstadt, Ludwigshafen, Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt einerseits und Stationen der holländischen Eisenbahn-, der niederländischen Staatsbahn-, der niederländischen Centralbahn- und der nordbrabantdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft; Preis 70 ₰.

Durch den unter 2 bezeichneten Tarif werden die für die vorbezeichneten Verkehrsbeziehungen in den nachverzeichneten Tarifen und den hierzu erschienenen Nachträgen enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze aufgehoben:

im niederländisch-südwestdeutschen Verkehre:
Tarifhefte II, III, IV und VI vom 1. Februar 1884,
Ausnahmetarife für Torfstreu mit der Main-Neckarbahn, Bezirk Mainz und der Pfalzbahn vom 15. November 1894, sowie der badischen Staatsbahn vom 1. Januar 1889,
Ausnahmetarif für Obst vom 1. Juni 1898;

im belgisch-südwestdeutschen Verkehre:
Tarifheft 4 b vom 1. März 1888,
" 5 b " 1. September 1895,
" 6 b " 1. Juni 1896,
" 9 b " 1. März 1888.

Soweit Frachterhöhungen eintreten und direkte Frachtsätze aufgehoben werden, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Juni in Kraft.

Köln, den 2. April 1900. (824)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband. Kohlenverkehr.

Am 2. April 1900 tritt zu den Heften 1 bis 6 des Ausnahmetarifs 6 für die Beförderung von Steinkohlen usw. je ein Nachtrag (VIII und VI) in Kraft, enthaltend anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen Unna-Königsborn und Wickede-Asseln des Bezirks Essen und Pfalzburg (Schmalspurbahn) der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, sowie Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen der letzteren Eisenbahnen und der badischen Staatsbahn.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen unentgeltlich zu haben.

Essen, den 26. März 1900. (825)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif der Gruppe II.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai d. J. wird die Entfernung Podewils - Schoppinitz R. O. U. E. von 120 km auf 126 km berichtigt.

Kattowitz, den 27. März 1900. (826)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-hessischer Güterverkehr (Gruppe V/VI), mitteldeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr (Gruppe V/VII), Mitteldeutsch-linksrheinischer Güterverkehr (Gruppe V/VIII).

Am 1. April 1900 werden die von Wendessen in den obengenannten 3 Verkehren und von Marienborn in den letztgenannten beiden Verkehren bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Steinsalz fast durchweg ermässigt.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Magdeburg, den 28. März 1900. (827)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn.
Binnen-Gütertarif vom 1. Juni 1898.

Die für die Beförderung von Frachtgütern zwischen dem Bahnhofe in Kolberg und dem Hafen daselbst bestehende Ueberführungsgebühr von 1,50 ℳ für den Eisenbahnwagen kommt vom 1. April d. J. ab nicht mehr zur Erhebung.

Die Bestimmung auf Seite 19 unter D a l ist zu streichen und erhält folgende Fassung:

1. Station Kolberg. Die Ueberführung auf der Hafenbahn erfolgt kostenfrei; wenn jedoch der Antrag auf Ueberführung nach dem Hafen erst

nach Eingang der Sendung in Kolberg gestellt wird, so wird erhoben: für jeden Wagen 1,50 ℳ.

Der Ortsverkehr ist ausgeschlossen.

Die unter D a 2 Abs. 1 und 3 enthaltenen Zusätze: „Für Sendungen nach und von dem Hafen in Kolberg wird daneben die tarifmässige Hafenbahngebühr berechnet“, werden entsprechend geändert und lauten: „wird keine Hafenbahngebühr berechnet.“

Stettin, den 24. März 1900. (828)
Direktion.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet etc. nach Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen.

Am 2. April d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 15. Oktober 1899 der Nachtrag II, welcher neue Frachtsätze von Station Bedburg des Direktionsbezirks Köln, anderweite zum Theil ermässigte Frachtsätze von den Stationen Unna-Königsborn und Wickede-Asseln des Direktionsbezirks Essen und einige andere Stationsverbindungen, sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen enthält.

Die Berichtigung des Frachtsatzes Hörde-Hacheney-Brackel bei Dortmund gilt erst vom 15. Mai d. J.

Nachtragsabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 26. März 1900. (829)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-oldenburgischer Kohlenverkehr.

Am 2. April d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. April 1897 der Nachtrag V, welcher anderweite ermässigte Frachtsätze für Kohlen etc. in Einzelsendungen von den Stationen Unna-Königsborn und Wickede-Asseln, sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen enthält. Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 30. März 1900. (830)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach den Reichseisenbahnen.

Vom 1. April d. J. ab werden die Stationen Deutsch-Oth (Hochöfen), Deutsch-Oth (Ladestelle Redingen) und Deutsch-Oth (Villerupt) der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen in den Kohlentarif Nr. 9 aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen. (831)

St. Johann-Saarbrücken, 28. März 1900.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Wirkung vom 1. April d. J. werden die Ladestellen D'Oth (Adlergrund), D'Oth (Bouvenberg), D'Oth (Cabucière), D'Oth (Hochöfen), D'Oth (Pickberg), D'Oth (Ldst. Redingen) und D'Oth (Villerupt) der Esch-D'Oth-Redinger Bahn mit direkten Frachtsätzen in den Gütertarif unseres Binnenverkehrs aufgenommen.

Die bis dahin für die Beförderung der Güter zwischen der Station D'Oth und den genannten Ladestellen erhobenen Gebühren kommen in Wegfall.

Strassburg, den 28. März 1900. (832)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Württemb.-schweizer. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird die Station N ü r t i n g e n in den Ausnahmetarif Nr. 9 für Cement im Verkehr nach Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen einschliesslich der Toggenburger und der Wald-Rütibahn einbezogen.

Stuttgart, den 29. März 1900. (833)
Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

Main-Neckarbahn.

Zum Main-Neckarbahn-pfälzischen Gütertarif vom 1. Juni 1899 wird mit Gültigkeit vom 1. April d. J. der Nachtrag I ausgegeben. Derselbe enthält u. a. die Aufnahme der Station Mörlheim der pfälzischen Eisenbahnen, sowie Ergänzungen und Aenderungen der Ausnahmetarife.

Näheres bei unsern Güterabfertigungen, durch welche der Nachtrag bezogen werden kann.

Darmstadt, den 29. März 1900. (834)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin und Stettin (Gruppe III) etc.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr ein Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält neue bezw. ermässigte Frachtsätze für Sendungen von Koksanstalt Bahnschacht und von Rubengrube und für Sendungen nach Stationen des Direktionsbezirks Stettin und der Stargard-Cüstriner Eisenbahn, sowie Ergänzungen und Berichtigungen. Druckabzüge des Nachtrags VI können von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 28. März 1900. (835)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-dänischer Verband.

Mit s o f o r t i g e r Gültigkeit wird die Station D i e r i n g h a u s e n des Direktionsbezirks Elberfeld in die regelmässigen Tarifklassen, die Station B o m m e r n des Direktionsbezirks Essen (Ruhr) in den Ausnahmetarif 9 a und b (Eisen und Stahl der Spezialtarife I—III), die Station A n t o n i e n h ü t t e des Direktionsbezirks Kattowitz in den Ausnahmetarif 9 a (Eisen und Stahl des Spezialtarifs I) und die Station P r i m k e n a u des Direktionsbezirks Breslau in den Ausnahmetarif 9 b (Eisen und Stahl der Spezialtarife II/III) aufgenommen und endlich die Station S c h w i e n t o c h l o w i t z des Direktionsbezirks Kattowitz mit direkten Sätzen der Spezialtarife II und III ausgerüstet.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Altona, den 29. März 1900. (836)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt a. M. etc.-bayerischer Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1900 gelangt der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält neben anderen Ergänzungen und Aenderungen insbesondere Frachtsätze für die neu einbezogenen bayerischen Stationen Behringersdorf, Lamerdingen, Nürnberg Nordbhf., Nürnberg Nordostbhf., Obernau und Stettfeld, sowie für die neu eröffnete badische Station Mannheim Industriehafen.

München, den 30. März 1900. (837)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird der Ausnahmetarif 16 für Eisen und Stahl usw. (Heft B Seite 655) durch die Aufnahme der nachfolgenden Frachtsätze ergänzt:

Kategorie D. Zink in Blöcken usw.

Hochfeld von und nach	Frachtsätze für 1 000 kg in Francs
Hermalle s/Huy (La Malliene) N. B.	9,33
Hermalle s/Huy (Flône, Usine à sine de la Viéille Montagne) N. B.	9,42
Huy (Corphalie) N. B.	9,66

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 29. März 1900. (838)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über den Brenner.

Für die Beförderung von E r d b e e r e n und f r i s c h e n B l u m e n aus Italien nach Deutschland mit den Nord-Süd-Expresszügen kommen folgende, ab 10. April l. J. gültige Schnittsätze zur Einführung:

Peri transit nach	Francs für 100 kg
Leipzig bayer. Bhf.	52,63
München Centralbhf.	30,94
Reichenbach i. V. (oberer Bhf.)	49,30

Die Annahme und Beförderung erfolgt nur insoweit, als der in den Gepäckwagen der Schlafwagengesellschaft zur Verfügung stehende Raum ausreicht.

Das Gewicht der einzelnen Kolli darf 25 kg nicht übersteigen.

München, den 29. März 1900. (839)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbandsgütertarif, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab werden D e u t s c h - O t h (H o c h ö f e n) und D e u t s c h - O t h (V i l l e r u p t) mit direkten Entfernungen und Frachtsätzen aufgenommen, sowie in den Ausnahmetarif 9 b (Schiffsbaueisen nach Seehafenstationen), Deutsch-Oth (Hochöfen) ausserdem auch in den Ausnahmetarif 8 (Giesserei-Roheisen) einbezogen. Näheres ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 29. März 1900. (840)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grenzverkehr Russland-Vorarlberg einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.

E r g ä n z u n g d e r T a r i f v o r s c h r i f t e n.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1900 findet die in Nr. 16 dieses Blattes vom 24 Februar 1900 auf Seite 251, Pos. 499 verlautbarte Begünstigung unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen von Buchs, St. Margrethen, Lindau, Romanshorn und Rorschach Anwendung.

Wien, am 22. März 1900. (841)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österr.-russischer Grenzverkehr.
Tariftheil II, Heft 2.
Einbeziehung der Station Nadbrzezie-Landungsplatz trans. und Eliminirung der Station Nadbrzezie transit.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1900 wird in den vom 1. Januar 1897 bestehenden Tariftheil II, Heft 2, Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. im oben bezeichneten Verkehre, Seite 14, in die Schnitttafel A unter a und b die Station Nadbrzezie-Landungsplatz transit mit folgenden Schnittsätzen aufgenommen:

Kilometer	Bis zum Schnittpunkte von	a, b und c Getreide etc., Mais, Kleie etc. für 100 kg in Pfennig
	a) für den Verkehr nach Stationen der kgl. bayer. Staatsbahnen.	
194	Nadbrzezie-Landungsplatz trans.	63 **)

Kilometer	Bis zum Schnittpunkte von	a und b Getreide etc., Mais – Schnittpunkt I (für 100 kg in Pfennig)	II	III
	b) für den Verkehr nach den übrigen deutschen Stationen.			
194	Nadbrzezie-Landungsplatz trans.	349 **)	270 **)	273 **)

**) Für Sendungen in loser Schüttung (ohne Säcke) ermässigt sich die Fracht um 4 ₰ für 100 kg.

Die in der vorerwähnten Schnitttafel für Nadbrzezie trans. enthaltenen Schnittsätze treten am 15. Mai 1900 ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 28. März 1900. (842)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
Einführung des Nachtrages I zu den ab 1. Oktober 1898 gültigen Ausnahmetarifen für die Beförderung von Pferden.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1900 treten im obenbezeichneten Eisenbahnverbande in Wirksamkeit:

a) Nachtrag I zu dem vom 1. Oktober 1898 gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Pferden zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der französischen Ostbahnen andererseits;

b) Nachtrag I zu dem ab 1. Oktober 1898 gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Pferden als Frachtgut in gewöhnlichen Wagen zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungarische Linien) und der königl. ungarischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der französischen Ostbahnen andererseits.

Diese Nachträge enthalten, und zwar: der mit a) bezeichnete: Aenderungen der Tariftabellen, der mit b) bezeichnete:
I. Aenderung der Tarifbestimmungen.
II. Ergänzung der Tariftabellen.

Exemplare des mit a) bezeichneten Nachtrages sind in Oesterreich bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 Hellern für das Stück erhältlich. Exemplare des mit b) bezeichneten Nachtrages können in Ungarn bei den Verwaltungen der Endbahnen und bei den betheiligten Stationen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 30. März 1900. (843)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.
Einführung von Frachtsätzen für Güter des Ausnahmetarifes Nr. 11 a im Verkehre mit Aussig.

Mit Gültigkeit vom 10. April 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, gelangen für Güter des Ausnahmetarifes Nr. 11 a laut Güterklassifikation des Nachtrages IV zum Tarif-Theil I bei Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen und Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen, im Verkehre zwischen Aussig A. T. E. und Lindau, sowie den Vorarlberger Stationen die im Nachtrage V zum Tarif-Theil II, Heft 2 — gültig vom 1. April 1900 — für „Bodenbach St. E. G." enthaltenen Frachtsätze des A.-T. Nr. 11 a zur Anwendung.

Wien, am 27. März 1900. (844)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Einführung eines direkten Frachtsatzes für Holztransporte im Bereiche des Tarif-Theiles II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Mit Wirksamkeit vom 10. April 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1900 gelangt für Holz des Ausnahmetarifes 2 des obenbezeichneten Tarifes bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief von Prerau K. F. N. B. nach Essen (Hauptbhf.), Essen (Hauptbhf.) Fil. Krupp, Essen Nord und Essen Nord, Fil. Krupp der Frachtsatz von 3,11 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Wien, am 28. März 1900. (845)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
(Einführung des Tarifes für den Berlin-Budapester Orient-Expresszug.)

Am 1. Mai d. J. tritt ein Tarif in Kraft, welcher die für die Benutzung des Berlin-Budapester Orient-Expresszuges zu entrichtenden Zuschlagsgebühren enthält.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen erhältlich.

Budapest, den 31. März 1900. (846)

Die Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

6. Generalversammlungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.
Einladung

zu der 42. ordentlichen Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, welche am 3. Mai 1900 um 12 Uhr Mittags im Sitzungssaale der genannten Eisenbahngesellschaft in Teplitz (Bahnhofsgebäude) abgehalten werden wird.

Tagesordnung:
1. Vorlage der Bilanz und Vortrag des Geschäftsberichtes für das Jahr 1899.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Befund der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1899.
3. Antrag bezüglich der Verwendung des im Jahre 1899 erzielten Reingewinnes.
4. Verwaltungsrathswahl nach Maassgabe der Gesellschaftsstatuten.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1900.

Die P. T. Herren Aktionäre, welche an dieser Generalversammlung theil zu nehmen wünschen, werden hiermit eingeladen, nach Maassgabe der §§ 35, 37, 38 und 40 der Gesellschaftsstatuten*) die Aktien sammt Kuponbogen oder nach Zulass des § 51 der Statuten die Genussscheine (wovon zwei Stück einer Aktie gleichgestellt sind)

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdner Bank oder bei der Filiale der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft oder bei Herrn S. Bleichröder,
„ Frankfurt a. M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft

und zwar spätestens bis 24. April l. J. mittelst dreifacher Konsignation, wovon ein Pare mit der Empfangsbestätigung über die deponirten Aktien versehen, dem Deponenten rückgestellt wird, zu überreichen.

Nach der Generalversammlung werden die Aktien gegen Rückstellung der Konsignation wieder ausgefolgt.

Teplitz, am 31. März 1900. (847)

Der Verwaltungsrath.

*) § 35. An der Generalversammlung theil zu nehmen ist jeder Aktionär berechtigt, welcher mindestens 10 Aktien besitzt.

Vertretung ist nur durch andere nach § 38 stimmberechtigte Aktionäre zulässig.

Die Generalversammlung fasst ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.

§ 37. Je 10 Aktien geben das Recht auf eine Stimme, kein Aktionär kann jedoch mit Einrechnung der ihm übertragenen Vertretung mehr als 40 Stimmen in sich vereinigen.

§ 38. Die Aktionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der Generalversammlung ausüben zu können, ihre Aktien wenigstens 8 Tage vor dem Zusammentritte derselben am Sitze der Gesellschaft oder bei den vom Verwaltungsrathe in der Einladung zur Generalversammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen.

Sie erhalten sodann eine auf den Namen lautende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Aktien und der darnach auf dieselben entfallenden Stimmenzahl ausweist.

§ 40. Die Generalversammlung ist in der Regel beschlussfähig, wenn die Aktionäre den zehnten Theil der im Umlaufe befindlichen Aktien repräsentiren.

Nur wenn es sich um eine der im § 44 sub 6, 7, 8, 9 bezeichneten Angelegenheit handelt, ist die Vertretung der Hälfte der im Umlauf befindlichen voll gezahlten Aktien und überdies die Zustimmung von $^2/_3$ der bei der Generalversammlung abgegebenen Stimmen nothwendig.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

7. Verdingungen.

Die Arbeiten für Lieferung und Aufstellung des Eisenwerkes für zwei auf den Bahnhöfen in Rastatt und Mosbach zu errichtende Fussgängerstege sollen in öffentlicher Wettbewerbung vergeben werden.

Die Gewichte der zur Verwendung gelangenden Eisentheile betragen:

für den Fussgängersteg	an Flusseisen kg	Gusseisen kg	Insgesammt kg
in Rastatt . .	49 000	2 600	51 600
„ Mosbach .	24 500	2 300	26 800
zusammen	73 500	4 900	78 400

Die Pläne, Gewichtsberechnungen und Bedingungen liegen auf dem Centralbüreau der Generaldirektion vom 28. März d. J. an zur Einsicht auf; ein Versand der Verdingungsunterlagen findet nicht statt.

Die auf die Einheitspreise zu stellenden Angebote sind für die gesammten Arbeiten, oder für jedes Bauwerk getrennt, versiegelt und portofrei mit der Aufschrift „Vergebung von eisernen Fussgängerstegen“ versehen bis längstens zum **Montag, den 9. April d. J., Vormittags 10 Uhr**, bei diesseitiger Stelle einzureichen, woselbst an dem genannten Tage die Eröffnung der Angebote in Anwesenheit der etwa erschienenen Bewerber stattfinden wird.

Die Zuschlagsfrist beträgt 14 Tage.

Karlsruhe, den 24. März 1900. (848)

Generaldirektion.

Neubau des Empfangsgebäudes auf Haltepunkt Sadowa.

Loos I: Erd-, Maurer-, Asphalt-, Steinmetzarbeiten,

Loos II: Eisenarbeiten,

Loos III: Zimmer-, Staaker-, Dachdecker- und Klempnerarbeiten

sollen getrennt in einzelnen Loosen oder als Gesammtwerk öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis **Donnerstag, den 26. April 1900, Mittags 12 Uhr**, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebotshefte nebst Zeichnung sind in unserem Centralbüreau, Zimmer 420, einzusehen, beziehungsweise von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 6,50 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Angebotshefte ohne Zeichnungen werden abgegeben zum Preise von 1,50 ℳ für das Stück.

Zuschlagsfrist: 26. Mai 1900.

Berlin, den 28. März 1900. (849)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung von 9 Stück Centesimalwaagen von je 30 000 kg Tragfähigkeit und 7,5 m Brückenlänge soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 1 ℳ (baar) bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Centesimalwaagen“

versehen zu dem auf

Sonnabend, den 14. April 1900, Vormittags 11 Uhr,

anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb drei Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im März 1900. (850)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung je eines Dampfkessels von 5 qm Heizfläche auf den Bahnhöfen Burg und Genthin soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ (baar) bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von 2 Dampfkesseln“

versehen zu dem auf

Dienstag, den 17. April 1900, Vormittags 11 Uhr,

anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb drei Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im März 1900. (851)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verding der Lieferung von Betriebsinventarien.

Die Lieferung

a) von Aexten, Beilen, Eimern, Kohlenkörben, Handlaternen für Stations- und Fahrpersonal, Signalpfeifen, Kohlenschaufeln, Schraubenschlüsseln, Kneifzangen und Handhämmern,

b) von Haarbesen, Handfegern, Rauhköpfen, Schrubbern, Abort-, Ofen-, Polster- und Waschbürsten, Fussmatten, Betttüchern, Decken- und Kopfkissen-Ueberzügen, Handtüchern, wollenen Schlafdecken, Stocheisen, eis. Harken, Stopfhacken, Kohlenkasten, Kies-, Schnee- und Müllschaufeln, Spaten, kleinen Kohlenschaufeln (Löffeln), Heckenscheeren, Signalhörnern, Handlaternen für Bahnwärter und Wagenmeister, Wandlaternen, Giesskannen,

c) von Oberwagen- und Schlusslaternen, Signallaternen, Drei- und Vierkant-, sowie Gashahnschlüsseln

soll öffentlich verdungen werden. Eröffnung der Angebote am **14. April 1900, Vormittags 11 Uhr.** Zuschlagsfrist bis zum 24. April 1900, Abends 6 Uhr. Verdingungsunterlagen nebst Angebotsbogen für die unter a), b), c) genannten Gegenstände je besonders sind gegen postgeldfreie Einsendung von je 50 ₰ — nicht in Briefmarken — vom Vorstande unseres Centralbüreaus zu beziehen.

Münster i/W., den 28. März 1900. (852)

Königliche Eisenbahndirektion.

Auf der Nebenbahn Osnabrück-Brackwede soll der Umbau von 11,3 km Gleise und der Einbau von 8 000 cbm Bettungsmaterial an den Mindestfordernden vergeben werden. Verdingungsunterlagen sind gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ (nicht in Marken) von uns zu beziehen.

Angebote sind zum Termine, am **23. April 1900, Vormittags 11 Uhr**, einzusenden.

Zuschlagsfrist 14 Tage. (853)

Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 Osnabrück.

Die Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung, frachtfreien Anlieferung und betriebsfähigen Aufstellung eines Ueberladekrahnes von 20 t Tragfähigkeit nach den Normalien der preuss. Eisenbahnverwaltung auf Bahnhof **Villmar** sollen öffentlich verdungen werden. Angebote sind kostenfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum **25. April d. J., Vormittags 11 Uhr**, um welche Zeit die Eröffnung der Angebote in Gegenwart etwa erschienener Bewerber stattfindet, einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen. Angebotshefte sind für 1 ℳ von hier zu beziehen, liegen auch im Büreau aus.

Limburg, den 28. März 1900. (854J)

Königl. Eisenbahn-Maschineninspektion. (Direktionsbez. Frankfurt.)

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Ein auf Bahnhof Lauscha stehender, noch gut erhaltener Gasometer von etwa 375 cbm Nutzinhalt soll auf Abbruch verkauft werden.

Bedingungen und Zeichnungen können bei unserer Kanzlei eingesehen, auch von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 80 ₰ in baarem Gelde bezogen werden.

Zur Oeffnung der Angebote findet Termin am

24. April 1900, Mittags 12 Uhr, bei der unterzeichneten königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt statt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, im März 1900. (855)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 28. 7. April 1900. XL. Jahrgang.

Inhalt.

Die Anwendung der Selbstfahrwagen auf vollspurigen Bahnen mit schwachem Verkehr.

Das Programm für die sechste Tagung des Internationalen Eisenbahnkongresses enthält auch eine Frage bezüglich der Selbstfahrwagen (Motorwagen, Automobilwagen) und ihrer Verwendung auf vollspurigen Bahnen mit schwachem Verkehr. Die Berichterstatter Oberingeniör Kéromnès, Zugförderungsvorstand Léchelle und Ingeniör Sartiaux, sämmtlich Beamte der französischen Nordbahn, haben ihre Ausarbeitung der Kommission des Kongresses bereits vorgelegt; dieselbe ist im ersten Theile des Februarheftes des „Bulletin de la Commission internationale du Congrès des chemins de fer“ (14. Jahrgang) zur Veröffentlichung gelangt. Dem Berichte liegen die ausführlichen Mittheilungen von sieben Eisenbahnverwaltungen zu Grunde; es sind dies folgende:

1. die belgischen Staatsbahnen, welche elektrische Wagen und Dampfwagen versuchsweise im Betrieb haben;
2. die pennsylvanische Bahn, welche Auskunft über die Dampfwagen der Baldwin Locomotive Works in Philadelphia gibt;
3. die italienische Mittelmeerbahn, auf deren Linien elektrische Selbstfahrer laufen;
4. die Nikolaibahn des russischen Staatsbahnnetzes, welche Dampfwagen benutzt;
5. die Wiener Lokaleisenbahn-Gesellschaft, welche den Dampfwagen von Le Blant versucht;
6. die belgische Vizinalbahngesellschaft, welche auf Linien mit 1 m Spurweite Dampfwagen verwendet, und
7. die französische Nordbahn, welche Dampfwagen und elektrische Wagen versuchsweise in Betrieb gesetzt hat.

Der Bericht beschreibt die verschiedenen Wagengattungen in sehr eingehender Weise. Wir bringen im nachstehenden die wichtigeren, für die weitesten Kreise beachtenswerthen Angaben über den Bau der Wagen und die Betriebsweise in den einzelnen Fällen.

1. **Der elektrische Selbstfahrwagen der belgischen Staatsbahnen.** Er ist bestimmt, an Stelle der Omnibuszüge zu treten, die ausschliesslich den Personenverkehr besorgen. Gegenwärtig stehen fünf Wagen dieser Art im Betriebe. Jeder Wagen ruht auf zwei Drehgestellen mit vier Rädern von 98 cm Durchmesser, der Wagenkasten ist 16 m lang, hat an jedem Ende ein Abtheil für den Wagenführer und einen Raum für die elektrischen Sammler, weiter ein Abtheil mit 30 Sitzen II. Klasse und ein Abtheil mit 36 Sitzen III. Klasse; auf der Plattform sind 12 Stehplätze; der Wagen braucht nicht gewendet zu werden. Das Gewicht eines Wagens beträgt 46 t wovon 12 t auf die Sammler, 9,5 t auf die Motoren entfallen. Die Beleuchtung der Signale erfolgt mit Oellampen. Die Wagen können bei den gewöhnlichen Zügen auch als Anhängewagen Verwendung finden.

Es sind zwei Motoren vorhanden, die konzentrisch und federnd auf den inneren Achsen der Drehgestelle angebracht sind und eine Arbeit von 75 Kilowatt $= \frac{500 \text{ Volt} \times 150 \text{ Ampère}}{1\,000}$ liefern. Sie sind vierpolig und in Reihen gekuppelt. Die Sammler, deren Zahl 264 beträgt, sind in vier Kästen untergebracht, die derart über den Drehgestellen symmetrisch angeordnet sind, dass letztere unmittelbar ihr ganzes Gewicht aufnehmen. Diese Anordnung erleichtert ganz ausserordentlich die Hantierung mit den Sammlern, die aus Zellen zu 7 Platten von 300×400 qmm Fläche bestehen. Die positiven Platten sind 8 mm stark und nach System Planté ausgeführt; sie haben befriedigende Ergebnisse geliefert. Die negativen Platten sind 4 mm stark. Die Kapazität für ein Kilogramm Plattengewicht kann 9 Ampèrestunden erreichen und beträgt im Mittel 5 bis 6 Ampèrestunden. Beim Anfahren ist die Stärke des Stromes 180 Ampère bei 520 Volt, auf ebener Bahn bei geringer Geschwindigkeit jedoch 50 bis 60 Ampère bei 500 Volt. Die Batterie gestattet, 100 bis 150 km, mit Aufenthalten nach je 5 Minuten, unter Anwendung einer Reisegeschwindigkeit von 30 km/Std. auf Strecken mit günstigen Neigungs- und Krümmungsverhält-

nissen zurückzulegen. Die mittlere Ladedauer der Akkumulatoren ist 6 bis 8 Stunden bei 40 bis 70 Ampère Ladestromstärke. Die elektrischen Einrichtungen der Wagen sind nicht durchweg gleich, beruhen aber auf denselben Grundsätzen. Jeder Wagen trägt eine Pfeife und eine Westinghousebremse, welcher ein elektrischer Motor und eine Pumpe — beide vorzüglich gebaut — die Luft von 5 Atm. Druck liefern. Der Motor bewegt eine Pumpe mit zwei Kolben und verbraucht im Mittel 7 Ampère Strom bei 500 Volt Spannung. Motor und Pumpe befinden sich unter dem Drehgestell an einem Ende des Wagens und ersterer setzt sich selbstthätig im Gang, sobald der Luftbehälter sich zu leeren beginnt.

Der Preis eines vollkommen ausgerüsteten Wagens stellt sich auf 65 000 Frcs.

2. Der Dampfwagen der belgischen Staatsbahnen. Derselbe ist 15,005 m lang, besitzt zwei Abtheile für die Begleitmannschaft mit sämmtlichen Vorrichtungen zur Führung des Wagens, zwei Abtheile für Reisende mit 53 Plätzen und wiegt dienstbereit 30 t. Die Zugkraft des Motors beträgt 1 150 kg bei einer grössten Geschwindigkeit von 55 km/Std. und einer mittleren Geschwindigkeit von 30 bis 35 km/Std. Der Kessel hat einen Fassungsraum von 1 800 cbm und eine Verdampfungsfähigkeit von 7,5 kg. Die Wagen sind mit Westinghousebremse und gewöhnlicher Bremse ausgerüstet. In der Endstation wird der Wagen in der Regel gedreht; wenn keine Drehscheibe vorhanden ist, so kann der Dampfwagen auch mit Rauchfang rückwärts fahren, doch darf dann die Fahrgeschwindigkeit 30 km/Std. nicht überschreiten und muss sich auf der vorderen Plattform ein Zugbegleiter befinden, der die Streckensignale überwacht und sich mit dem Maschinisten mit Hilfe einer die Dampfpfeife bethätigenden Leine verständigt.

3. Die Dampfwagen der Baldwin Locomotive Works haben eine Länge von 16,50 m und fassen 41 Personen; sie ruhen auf Drehgestellen mit Treibrädern von 1,10 m und mit Laufrädern von 0,9 m Durchmesser. Am Endpunkte der Fahrt müssen sie gewendet werden. Sie haben ein Gewicht von 56 t.

Bemerkenswerth ist die Bauart des Wagenrahmens, der aus U-förmigen Stahlträgern von 20 cm Höhe gebildet ist und von zwei vierrädrigen Drehgestellen getragen wird; das vordere Drehgestell trägt die Cylinder und den Motor; das hintere ist nur bestimmt, den rückwärtigen Theil des Fahrzeuges zu stützen. Dieser Dampfwagen zählt also eigentlich schon zu den Lokomotiven. Der Motor ist eine Verbundmaschine mit vier Cylindern und aussenliegender Steuerung; er kann eine Zugkraft von 4 077 kg entwickeln. Der Kessel ist vor dem Abtheil des Lokomotivführers untergebracht; es ist ein Vertikalkessel mit selbstthätiger Speisung und kann mit Kohle, Anthrazit, Koks oder flüssigem Brennstoff geheizt werden; sein Durchmesser beträgt 1,50 m, die Zahl der Feuerrohre von 37,5 mm Durchmesser und 1,50 m Länge ist 430, die gesammte Heizfläche 48,15 qm. Der Preis des Wagens, der mit einer Westinghousebremse ausgestattet ist, wird auf rund 62 000 Frcs. angegeben.

4. Die Wagen der italienischen Mittelmeerbahn laufen auf der Linie von Mailand nach Monza; sie sind nach amerikanischen Vorbildern gebaut; ihr 17,80 m langer Kasten ruht auf zwei Drehgestellen; an jedem Ende befindet sich eine gedeckte Plattform, von der aus der Zutritt in das Wageninnere erfolgt. Der Wagen fast 90 Reisende bei 64 Sitzplätzen; das Gewicht desselben ist leider nicht angegeben. Die elektrischen Sammler, welche den Betriebsstrom für den Wagenmotor und die Pumpe der Westinghousebremse liefern, sind in zwei Reihen zu je 65 Elementen unter dem Wagenkasten untergebracht; jedes Element besteht aus 23 Platten von je 170 × 130 qmm Fläche. Eine zweite kleinere Batterie speist die Wagenlampen.

Die zwei vierpoligen Motoren sind auf die äusseren Wagenachsen gut federnd aufgesetzt; nähere Angaben über ihre Leistungsfähigkeit fehlen. Es wird nur mitgetheilt, dass der Wagen mit einer Geschwindigkeit von 43,3 km/Std. verkehren und mit einer Ladung einen Weg von 78 km durchlaufen kann.

5. Die russische Nikolai-Eisenbahn lässt auf der 32 km langen Strecke vom Bahnhof in St. Petersburg nach dem neuen Hafen Dampfwagen verkehren, welche 80 Personen aufnehmen können, an den Endpunkten nicht gedreht zu werden brauchen und sich auch als Anhängewagen für gewöhnliche Züge verwenden lassen. Die Wagen, deren Kasten 3,10 m breit und 16,671 m lang sind, haben zwei Stockwerke; im unteren befinden sich die Abtheile I. und II. Klasse und der Gepäckraum, das obere bildet ein Abtheil III. Klasse. Der Motor ist eine Lokomotive mit zwei gekuppelten Achsen und 312 kg Zugkraft. Der Kessel ist ein waagerechter Röhrenkessel mit 72 Röhren und 11 qm Heizfläche. Der Brennstoffverbrauch beträgt 3,3 kg Naphta oder 3,6 kg Kohle für 1 km. Die Lokomotive wiegt ohne Wasser und Brennstoff 7,83 t, der ganze Wagen 21 t. Die grösste Fahrgeschwindigkeit überschreitet nicht 22 km in der Stunde; im Mittel fährt der Wagen mit 17 km. Der Preis des Wagens wird mit 80 000 Frcs., die Betriebskosten für 1 Wagenkm werden mit 4 Frcs. angegeben.

6. Die belgischen Vizinalbahnen haben auf der schmalspurigen Linie von Antwerpen zwei Rowanwagen probeweise in Verkehr gesetzt. Diese Wagen sind 12,05 m lang, wiegen leer 14,3 t, im Dienste 18,6 t und haben 46 Plätze, wie auch ein Abtheil für Gepäck. Die gestattete Fahrgeschwindigkeit ist 30 km/Std. Der Wagen muss an den Endbahnhöfen gedreht werden.

Die Maschine wiegt leer 8 t, im Dienste 9,3 t; ihre Zugkraft beträgt 1816 kg. Die Rostfläche des lothrecht stehenden Röhrenkessels misst 0,587 qm, die Heizfläche 17 qm.

7. Die Wiener Lokalbahngesellschaft erprobt auf einer Stadtbahnlinie mit schwachem Verkehr eine Dampflokomotive, System Le Blant, welche zwei gewöhnliche Wagen mit zusammen 75 Sitzplätzen zu befördern vermag. Wir haben es in diesem Falle also nicht mit eigentlichen Motorwagen oder Selbstfahrern zu thun.

8. Die französische Nordbahn hat Versuche unternommen mit einem Dampfwagen und mit einem elektrischen Wagen, die ausschliesslich zur Beförderung von Postsendungen bestimmt sind. Sollte sich das Bedürfniss ergeben, auch Reisende zu befördern — obwohl wegen der für Personenverkehr ungünstigen Fahrordnung dies nicht zu erwarten ist —, so werden diesen Motorwagen Anhängewagen beigegeben, die gegebenenfalls auch zur Güterbeförderung dienen können. Der zweiachsige Dampfwagen ist mit einem Kessel nach System Serpollet,*) einem Motor, einer Westinghousebremse und einer Schraubenbremse ausgerüstet und wiegt im Dienste 15 t. Seine Zugkraft berechnet sich zu 1 700 kg. Der Kessel Serpollet's bietet mannigfache Vortheile: grosse Sicherheit, schnelle Dampferzeugung, bedeutende Anpassungsfähigkeit an verschiedene Krafterfordernisse, überaus einfache Wartung; er verlangt aber ziemlich kostspielige Erhaltungsarbeiten, so dass man beabsichtigt, ihn durch einen Turgau-Kessel zu ersetzen.

Der elektrische Wagen ist ebenfalls zweiachsig und wiegt dienstbereit 20 t. Den elektrischen Strom liefert eine Sammlerbatterie, die zum Theil in einem Kasten unter dem Wagen zwischen den Achsen, zum Theil in zwei Behältern auf dem Wagendache links und rechts vom Wagenführer untergebracht ist. Jede Achse wird von einem vierpoligen Motor bewegt. Die Sammlerbatterie besteht aus 132 Elementen zu 25 Platten von 122 × 250 qmm Flächenausmaass mit einer Kapazität von 190 Ampère bei 250 Volt. Die ganze Batterie wiegt 5,8 t. Die Abtheile des Wagens, wie auch die Signale werden elektrisch beleuchtet.

*) Vergl. Nr. 64 Jahrg. 1895 d. Ztg.

Die Motoren und die Batterie sind für eine Fahrgeschwindigkeit von 50 km/Std. auf waagerechter Bahn berechnet; hierbei wurde ein Widerstand auf gerader, waagerechter Bahn von 10 kg/t angenommen und eine gleichförmige Steigung von 4 ‰ vorausgesetzt. Unter diesen Bedingungen beträgt die Zugkraft 280 kg und die zu entwickelnde Nutzarbeit 4 080 kg/m; daraus ergibt sich ein elektrischer Kraftverbrauch von 47 000 Watt.

Mit einer Füllung der Batterie können bei 12 Aufenthalten und ebenso vielen Anfahrten 120 km zurückgelegt werden.

A. B.

Die gegenwärtigen Neubaustrecken der japanischen Staatseisenbahnverwaltung.

Von F. Baltzer in Tokio.

Die Neubauthätigkeit der japanischen Staatseisenbahnverwaltung erstreckt sich gegenwärtig und für die nächste Zukunft, von der nördlichen Insel Hokkaido und dem neu erworbenen Formosa abgesehen, auf die Herstellung folgender vier neuen Eisenbahnlinien:

1. In Nordjapan die Oulinie von Fukushima, Station der Nippon-Eisenbahn in der Provinz Iwashiro, nahe und parallel der Westküste entlang, über Akita nach dem nördlichen Hafenplatze Aomori, 482,3 km.

2. In Mitteljapan die Chuolinie, d. h. die Centralbahn, von Hachioji, westlich Tokio, über Kofu nach Nagoya, 358,7 km, mit der 68,4 km langen Flügelbahn von der Station Shiojiri über Matsumoto nach der südlich von Nagano gelegenen Station Shinonoi der Shinyetsu-Staatsbahn, zusammen 427,1 km.

3. Im Südwesten der Hauptinsel Hondo die sogenannte Inyo-Renrakubahn, d. h. wörtlich Verbindungsbahn zwischen dem Sanyo- und dem Saninbezirk, der die Provinzen entlang der Süd- und Nordküste von Südwestjapan umfasst, von Himeji an der Südostküste nach Tottori an der Westküste und an dieser entlang in südwestlicher Richtung über Yonago nach Sakai, 217,8 km.

4. Die Kagoshimabahn im Süden der Insel Kiushiu von Yatsushiro nach Kagoshima in der Provinz Satsuma, 150,07 km.

Von diesen im ganzen 1 276,3 km umfassenden Neubaulinien sind zur Zeit, d. h. bei Anfang des Jahres 1900, nur zwei Theilstrecken der zuerst aufgeführten Linie vollendet und dem Verkehr übergeben, nämlich die südliche Anfangsstrecke von Fukushima bis Yonezawa, 40,7 km, und die nördliche Endstrecke von Aomori in südwestlicher Richtung über Ikarigaseki und Shirasawa nach Odate, 81,9 km, zusammen 122,6 km.

Sämmtliche Linien sind oder werden als Hauptbahnen mit der japanischen Vollspur von 3,5 Fuss englisch = 1,067 m, aber durchgehends eingleisig hergestellt. Die unter 1, 3 und 4 genannten Linien sind von den übrigen Staatsbahnlinien völlig abgeschnitten und stehen auch unter sich in keinerlei Zusammenhang; nur die Chuolinie in Mitteljapan schliesst in Nagoya an die Tokaido- und in Shinonoi an die Shinyetsu-Staatsbahn an und befördert insofern die Konsolidirung des bisherigen Staatsbahnbesitzes in Japan nicht unbeträchtlich. Ueber die verschiedenen Linien ist im einzelnen folgendes anzuführen.

I. Die Oulinie.

Sie hat den Zweck, die bisher noch jeglicher Eisenbahnverbindung entbehrenden beiden nordwestlichen Provinzen Uzen und Ugo der Hauptinsel Hondo zu erschliessen und sowohl unter einander, als auch mit dem Eisenbahnnetz der Nipponbahngesellschaft, die den Norden Japans beherrscht, in Verbindung zu setzen. Die Endpunkte der Linie, im Süden Fukushima, eine wichtige Provinzialstadt (20 600 Einwohner) und Mittelpunkt des Handels mit Rohseide und den Eiern der Seidenraupe, und im Norden Aomori (28 000 Einwohner), an der gleichnamigen Bucht gelegen, wichtiger Stapelplatz für den Handel nach und von der nördlichen Insel Hokkaido (oder Yezo), sind beide Stationen der Stammlinie der Nippon-Eisenbahngesellschaft von Tokio nach der Nordspitze der Insel Hondo. Da nach der in Japan üblichen Methode der Abgrenzung die Provinzgrenzen in der Regel mit den hohen Gebirgszügen zusammenfallen, so hat die Oulinie im ganzen drei Wasserscheiden entsprechend den Grenzen zwischen den vier Provinzen Iwashiro, Uzen, Ugo und Mutsu zu überschreiten.

a) Die südliche Betriebsstrecke Fukushima-Yonezawa.

Die Linie schlägt bei Fukushima zunächst eine westliche Richtung ein, die sie im grossen und ganzen bis Yonezawa beibehält. Die eigentliche Gebirgsstrecke zur Ueberschienung des Itayapasses, der die Provinzen Iwashiro und Uzen trennt, beginnt 7,2 km nordwestlich von Fukushima in der Station Niwasaka, woselbst der Hauptbetriebsbahnhof für die neue Staatsbahn angelegt ist. Die grösste Höhe der Linie wird im Innern des 1 615 m langen Scheiteltunnels zwischen dessen beiderseitigen Rampen von 1:44 und 1:660, auf 627 m Meereshöhe erreicht. Die grösste Neigung beträgt auf beiden Seiten der Wasserscheide 1:30 und die Krümmungshalbmesser gehen bis auf 300 m herab. Die Geländeschwierigkeiten werden dadurch gekennzeichnet, dass auf der rund 28 km langen Gebirgsstrecke im ganzen 19 Tunnel von 6,75 km Gesammtlänge (= 24,1 %) nothwendig wurden, die sämmtlich ausgemauert sind. Unmittelbar nordwestlich hinter dem Scheiteltunnel liegt die Passstation, die ebenso wie die vorhergehende Station Itaya der östlichen Steilrampe neben dem in unveränderter Steigung durchgehenden Hauptgleise angeordnet und an dieses nur einseitig angeschlossen ist, so dass nur der zu Thal fahrende Zug unmittelbar in die Station einfahren kann; bei der Bergfahrt muss daher jeder Zug in der Steigung erst bis über die Anschlussweiche vorziehen, um dann rückwärts in die Station einzufahren. Ebenso muss jeder zu Thal fahrende Zug bei der Ausfahrt aus der Station in der Steigung bis über die Eingangsweiche hinaus zurücksetzen, um nach Umstellung der Weiche dann im Hauptgleise thalabwärts fahren zu können. Das unbeabsichtigte Ablaufen einzelner Wagen aus der Station in die anschliessende Gefällstrecke wird durch diese Anordnung mit Sicherheit verhindert, bei lebhaftem Verkehre indess die Leistungsfähigkeit der Bahn vermindert, infolge des erhöhten Zeitaufwandes, der mit dem einmaligen Zurücksetzen aller Züge, die die Station berühren, verbunden ist. Auf der westlichen Rampe ist oberhalb Yonezawa noch die Station Sekine angelegt.

In Niwasaka und Sekine, den beiden Endpunkten der eigentlichen Steilrampen, sind Fanggleise von beträchtlicher Länge angeordnet, die in der Gefällrichtung mittelst Spitzweichen aus dem Hauptgleise abzweigen und mit starken Gegensteigungen versehen sind, um etwa ablaufende Zugtheile aufzufangen und durch den vermehrten Widerstand in der Steigung gefahrlos zum Stillstande zu bringen. Auf die Wirksamkeit dieser Anlagen ist, wie im April 1899 in Niwasaka angestellte Versuche überzeugend dargethan haben, nicht zu rechnen, da aus beträchtlicher Höhe ablaufende Wagen in den vorhandenen starken Gefällen schon nach kurzer Zeit eine so grosse Geschwindigkeit annehmen, dass sie an der Spitze der Ablenkungsweiche zur Entgleisung kommen müssen, wenn sie nicht schon vorher an irgend einem anderen schwachen Punkte der durchlaufenen Gefällstrecke das Geleise verlassen haben.

Während die Bahn in Fukushima auf 73 m Meereshöhe beginnt, behält sie in Yonezawa noch eine Höhe von 250,4 m. Die ganze südliche Theilstrecke von Fukushima bis Yonezawa wurde am 15. Mai 1899 dem Verkehre übergeben. Seitdem wird die Linie, von Bau- und Bedarfszügen abgesehen, täglich von drei regelmässigen gemischten Zügen in jeder Richtung befahren, die zur Zurücklegung der 40,7 km langen Strecke, einschliesslich der Aufenthalte auf den Stationen, im ganzen 2 Stunden 41 Minuten gebrauchen. Dies entspricht einer Reisegeschwindigkeit von nur 15,3 km/Std., während die Geschwindigkeit ohne Berücksichtigung der Aufenthaltszeiten 18,3 km/Std. beträgt. Die Züge bestehen im allgemeinen aus nur vier oder fünf zweiachsigen Wagen; der Kohlenverbrauch betrug seither zwischen 16 und 17 kg auf das Lokomotivkilometer und 1,4 bis 1,8 kg auf das Wagenachskilometer. Das entspricht etwa dem vier- bis fünffachen dessen, was z. B. im Etat der preussischen Staatsbahnen an Kohle für das Wagenachskilometer im gewöhnlichen Betriebe vorgesehen wird, und es erscheint zweifelhaft, ob für eine Hauptbahn bei starker Zunahme des Verkehres, insbesondere des Güterverkehres, der reine Reibungsbetrieb auf den beiden nahezu 8 und 9 km langen Steilrampen mit einer Steigung von 1:30 wirthschaftlich auf die Dauer noch vortheilhaft ist. Vielleicht ist die für den Reibungsbetrieb vortheilhafte Grenzneigung hier schon überschritten, und man würde dann mit der Zeit vielleicht eine Zahnschiene einlegen und zum gemischten Reibungs- und Zahnradbetriebe übergehen können, sowie dies ursprünglich, allerdings bei Anwendung einer stärkeren Steigung 1:15, in Aussicht genommen war.

Von grösseren Kunstbauten sind ausser den erwähnten 19 Tunneln noch anzuführen: eine eiserne Fachwerksbrücke von 45,72 m Spannweite zur Ueberschreitung des tief eingeschnittenen Matsukawaflusses, dessen mittlerer Wasserspiegel 36,6 m unter der Bahnkrone liegt; der eiserne Ueberbau mit oben liegender Fahrbahn ist in die Waagerechte gelegt, wofür, bei der starken Steigung der Bahn, zwingende Gründe kaum anzuerkennen sind; zu diesem Bauwerk gehören noch drei gewölbte Brücken von je 6,10 m Lichtweite; ferner kommen noch zwei massiv gewölbte Brücken von 4,57 m Weite und zwei hölzerne Brücken von 9,14 und 4,88 m Weite vor. Bei allen übrigen Brücken sind Blechträger mit hölzernen Querschwellen verwendet und zwar bei vier Bauwerken in Spannweiten von je 70 Fuss = 21,34 m, bei einem Bauwerk mit vier Oeffnungen von je 60 Fuss = 18,29 m; die übrigen Brücken schwanken in den Abmessungen und haben Blechträger von 40, 30, 20, 18, 15 oder 12 Fuss (engl.) Spannweite aufzuweisen. Die grösste vorkommende Dammhöhe bei Ueberschreitung eines Seitenthals beträgt nicht weniger als 46 m; dass man Dammschüttungen von solchem Umfange gewölbten Bauwerken oder einer Bahnüberführung mittelst eisernen Tragwerken vorzieht, beweist, wie niedrig im Innern von Japan noch heute der Preis der menschlichen Handarbeit und Arbeitskraft bewerthet wird. Dabei spielt auch der verhältnissmässig grössere Aufwand an Zeit noch keine grosse Rolle. Auf der anderen Seite ist nicht zu verkennen, dass die Kosten schwierigerer eiserner Brückenüberbauten und Mauerkonstruktionen im Innern des Landes infolge des vielfachen Mangels an brauchbaren Zufuhrwegen beträchtlich erhöht werden; im Bezuge von grösseren Eisenkonstruktionen ist das japanische Inselreich zur Zeit noch nach wie vor ausschliesslich auf das Ausland angewiesen.

Die Baukosten der 40,7 km langen Strecke Fukushima-Yonezawa haben bis zum 1. November 1899 im einzelnen betragen (nach dem Kostenanschlagschema der japanischen Staatsbahnverwaltung):

1. Gehälter und Wohnungsgeld 84 820 Yen*), 2. Bürokosten 41 204 Yen, 3. Reisekosten 35 960 Yen, 4. Arbeitslöhne 112 990 Yen, 5. Grunderwerb 119 625 Yen, 6. Erdarbeiten 795 468 Yen, 7. Brücken 261 936 Yen, 8. Durchlässe 47 411 Yen, 9. Entwässerungsanlagen 12 780 Yen, 10. Tunnel 1 780 270 Yen, 11. Oberbau 354 340 Yen, 12. Stationsanlagen ohne Gebäude 57 930 Yen, 13. Betriebsmittel — Yen, 14. Werkstätten 4 128 Yen, 15. Hochbauten 62 504 Yen, 16. Frachtkosten 588 227 Yen, 17. Bauzüge 66 163 Yen, 18. Werkzeuge, Geräthe usw. 33 748 Yen, 19. Zäune und Grenzzeichen 4 001 Yen, 20 Telegraphen- und Fernsprechanlagen 11 817 Yen, zusammen 4 475 322 Yen.

Für Schneeschutzanlagen, Lokomotivschuppen und Stationsgebäude sollen demnächst noch etwa 80 000 Yen zur Verwendung kommen, so dass sich die Gesammtsumme (ohne Betriebsmittel) dann auf rund 4 555 000 Yen oder 9 565 000 ℳ, das sind 235 000 ℳ für das Kilometer, stellen wird. Der Durchschnittssatz für das Kilometer Oberbau ergibt sich zu 18 300 ℳ und für das Meter Tunnel zu 554 ℳ. Die Bausumme von 235 000 ℳ für das Kilometer Bahn ist ein für Japan sehr hoher Satz, denn das durchschnittliche Anlagekapital der japanischen Eisenbahnen betrug für das Rechnungsjahr 1897/98 nur rund 73 400 ℳ, also weniger wie ein Drittel des obigen Betrages; dieser Durchschnittssatz wird allerdings mit Sicherheit allmählich erheblich steigen, weil einestheils viele noch rückständige Neubaustrecken, namentlich bei den Staatsbahnen, besonders kostspielig sind — die billigeren Linien sind im grossen und ganzen vollendet — und weil anderentheils die anhaltende starke Steigerung der Preise aller Lebensmittel, Baumaterialien und Arbeitskräfte, die seit dem chinesischen Kriege eingetreten ist, alle überhaupt rückständigen Bauausführungen in Bezug auf die Kosten ungünstig beeinflussen wird. (Das durchschnittliche kilometrische Anlagekapital der japanischen Eisenbahnen wird für 1898/99 auf 81 000 ℳ angegeben, würde danach also bereits für ein Jahr eine Steigerung von über 10 % erfahren haben.)

b) Die nördliche Betriebsstrecke Aomori-Ikarigaseki-Odate.

Diese Betriebsstrecke, die von Aomori aus schon vor einigen Jahren bis Ikarigaseki und seit November 1899 bis Odate, im ganzen 81,9 km lang, dem Verkehr übergeben ist, hat bei weitem nicht die Schwierigkeiten aufzuweisen wie die südliche Anfangsstrecke von Fukushima nach Yonezawa, was in den wesentlich geringeren Anlagekosten deutlich zum Ausdruck kommt.

Die Linie beginnt in der Stadt Aomori auf 25 m Meereshöhe und verläuft zunächst, ganz allmählich ansteigend, auf die ersten 13 km in westlicher Richtung bis hinter Shinjo ziemlich flach, bis sie vor der Station Daishaka eine Höhe von 118 m zu überschreiten hat. Diese niedrige Wasserscheide wird in dem 271 m langen Daishakatunnel überschritten, der ungefähr in der Mitte einer 4,8 km langen, beiderseits mit 1 : 40 ansteigenden Strecke angeordnet ist. Von hier bis Ikarigaseki verläuft die Bahn, ganz allmählich ansteigend und hinter der Station Namioka eine mehr südöstliche Richtung einschlagend, wiederum vorwiegend flach; schärfere Krümmungen mit einem Halbmesser unter 400 m und grössere Steigungen als 1 : 100 kommen nur vereinzelt vor (je einmal 1 : 96 und 1 : 75 auf kurze Strecken). Von grösseren Zwischenstationen ist nur Hirosaki zu nennen. Südlich von Ikarigaseki aber beginnt eine rund 18 km lange Gebirgsstrecke bis Shirasawa zur Ueberschreitung des Yatatepasses, der die Provinzen Mutsu und Ugo trennt. Die Bahnhöhe beträgt in Ikarigaseki 162 m, in Shirasawa 121 m, die Passhöhe wird nördlich der Station Jinba, beiderseits mit einer grössten Steigung von 1 : 40 auf 259 m Meereshöhe in dem südlichen Mundloche des 694 m langen Yatatetunnels erstiegen; hinter Shirasawa fällt die Bahn weiter stetig bis Odate auf 80 m Meereshöhe herab.

Die kilometrischen Baukosten (mit Ausschluss der Betriebsmittel) haben für die Strecke Aomori-Ikarigaseki nur 48 800 ℳ, dagegen für die Bergstrecke Ikarigaseki-Odate 131 500 ℳ, für die ganze Linie zusammen 2 959 300 Yen, das sind rund 75 700 ℳ für das Kilometer, betragen. Dabei sind für die Tunnelbauten allein zwischen Ikarigaseki und Odate 518 000 Yen ausgegeben worden. Der Grunderwerb hat für die ganze Linie 131 026 Yen, der Oberbau 443 822 Yen gekostet, das sind nur 11 400 ℳ für das Kilometer. Für Stationsanlagen wurden 63 744 Yen, für die Hochbauten der Bahn 81 213 Yen verwendet, während die Baufrachtkosten 286 561 Yen betrugen. Für Erdarbeiten wurden ausgegeben für die Strecke zwischen Aomori und Ikarigaseki 201 811 Yen, das sind nur rund 7 350 ℳ für das Kilometer, dagegen für die Strecke von Ikarigaseki bis Odate 309 572 Yen, das sind 25 100 ℳ für das Kilometer. Für sämmtliche Betriebsmittel der beiden bisher vollendeten Betriebsstrecken der Oulinie zusammen waren bis November 1899 im ganzen 621 082 Yen aufgewendet worden.

Die Strecke Aomori-Hirosaki wird künftig nordöstlich von der Station Kawabe von der geplanten Linie der Tsugaru-Privateisenbahngesellschaft geschnitten werden, die, im ganzen 32,2 km lang, nordwestlich bis Kidzukuri, südöstlich bis Kuroishi erbaut wird.

c) Die mittlere Neubaustrecke von Yonezawa bis Odate.

Von der noch rückständigen mittleren Baustrecke der Oulinie, rund 360 km lang, deren Herstellung von den beiden Endpunkten der vollendeten Anfangsstrecken, südlich von Yonezawa, nördlich von Odate aus betrieben wird, werden voraussichtlich in kurzer Zeit bereits grössere Abschnitte dem Verkehre übergeben werden können, da hier im allgemeinen keine erheblichen Bauschwierigkeiten vorliegen. Die Linie nimmt in Yonezawa eine nördliche Richtung an, die sie in der Provinz Uzen im grossen und ganzen beibehält. Von grösseren Orten, die sie berührt, sind Yamagata und Shinjo zu nennen. Nördlich hinter Shinjo wendet sich die Bahn etwas nach Osten, überschreitet die Grenze zwischen den Provinzen Uzen und Ugo und schlägt bei Yokote eine nordwestliche Richtung ein, mit der sie die Nordwestküste von Hondo in der Provinzialhauptstadt Akita erreicht. Von hier ab folgt die Linie in nördlicher Richtung im allgemeinen der Küste bis in die Nähe von Noshiro, wendet sich dann östlich landeinwärts, überschreitet den Noshirofluss und führt über Takanosu nach Odate. Die Bauarbeiten sind gegenwärtig im Süden auf der rund 60 km langen Strecke von Yonezawa über Yamagata bis Tendo, im Norden auf der etwa 46 km langen Strecke von Odate bis Noshiro im Gange; beide Strecken werden voraussichtlich noch im Laufe des Rechnungsjahres 1900 dem Verkehre übergeben werden. Für den Bau der mittleren Reststrecke von Tendo über Akita bis Noshiro, im ganzen rund 254 km, werden alsdann noch mindestens vier bis fünf Jahre Zeit erforderlich sein, so dass auf die Eröffnung des durchgehenden Verkehres über die ganze Oulinie nicht vor 1905 zu rechnen ist. Die grössten Steigungen betragen auf der Strecke Yonezawa-Tendo 1 : 75, auf der Strecke Odate-Noshire 1 : 100, die schärfsten Krümmungen haben im allgemeinen 400 m Halbmesser; kleinere Halbmesser kommen nur ganz ausnahmsweise vor.

Dem allgemeinen Kostenanschlage für die ganze Linie von Yonezawa bis Aomori, bei dessen Streckeneintheilung auf die inzwischen erfolgte Inbetriebnahme des nördlichen Abschnittes von Odate bis Aomori noch keine Rücksicht genommen ist, sind die nachstehenden Angaben entnommen.

*) 1 Yen = rund 2,10 ℳ.

Strecke	Länge	Kosten des Grunderwerbes		Kosten der Erdarbeiten		Gesammtkosten			Kosten des Oberbaues für das Kilometer	Gesammtkosten	Kosten für das Kilometer
		im ganzen	für das Kilometer	im ganzen	für das Kilometer	der Brücken	der Tunnel	der Hochbauten			
	km	Yen	ℳ	Yen	ℳ	Yen	Yen	Yen	ℳ	Yen	ℳ
1. Yonezawa-Otaki	137,4	599 000	9 200	2 777 000	42 400	910 700	724 700	87 000	15 700	9 444 000	144 500
2. Otaki-Akita	117,7	541 100	9 660	1 885 800	33 700	1 157 700	720 400	87 800	15 600	7 932 000	141 500
3. Akita-Takanosu	82,0	368 300	9 460	994 800	25 500	542 800	398 300	61 100	16 300	4 739 000	121 500
4. Takanosu-Aomori	104,6	222 400	4 470	923 600	18 600	823 900	628 300	140 600	15 350	5 424 000	103 900
zusammen	441,7	—	8 250	—	—	—	—	—	—	27 539 000 (einschliesslich Betriebsmittel)	131 000

Die Grunderwerbskosten erscheinen auffallend niedrig veranschlagt. Für Betriebsmittel sind 2 663 600 Yen vorgesehen, d. s. rund 12 650 ℳ für das Kilometer. Die Erdarbeiten sind verhältnissmässig am beträchtlichsten in der ersten, die Brücken- und Tunnelbauten in der zweiten, die Hochbauten in der letzten Theilstrecke. Für Baufrachtkosten sind nicht weniger als 1 369 500 Yen ausgeworfen, während für Werkstattsanlagen 360 000 Yen vorgesehen sind (rund 1 710 ℳ für das Kilometer).

(Schluss folgt.)

Der Sommerfahrplan der preussischen Staatseisenbahnen

bringt eine stattliche Anzahl neuer Zugverbindungen, mit denen nicht nur den Interessen des grossen durchgehenden Verkehres, sondern auch vielfachen Wünschen des Nahverkehres Rechnung getragen wird. Was insbesondere die Verbindungen für den durchgehenden Fernverkehr anbetrifft, so wird u. a. eine erhebliche Verbesserung in der Zugverbindung zwischen England und dem Festlande über Vlissingen durch ein in Aussicht genommenes neues Nachtschnellzugpaar mit I. und II. Klasse zwischen Köln und Berlin insofern herbeigeführt, als dies eine gegen jetzt etwa 1¼ Stunden spätere Abfahrt am Morgen von London gestattet, die mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse Londons dringend erwünscht und schon lange angestrebt ist. Die Beförderung der Züge erfolgt über Hannover-Braunschweig-Magdeburg nach und von dem Potsdamer Bahnhof in Berlin, wodurch auch den hierbei berührten grösseren Städten eine willkommene neue Verbindung sowohl mit Berlin als auch mit dem westlichen Industriegebiet und England geboten wird. Die Ankunft in Berlin (Potsdamer Bhf.) ist um 8.48 Vormittags, die Abfahrt daselbst um 9.30 Nachmittags vorgesehen. Die bisherigen Anschlüsse von England nach Sachsen und Oesterreich, nach Russland und den nordischen Reichen bleiben dabei theils durch Einlegung neuer Züge, theils durch Verlegung der bestehenden Zugverbindungen erhalten. Ein weiteres neues Schnellzugpaar mit I.—III. Klasse wird zwischen Berlin (Stadtbahn) und Eydtkuhnen über Posen-Thorn-Insterburg befördert. Diese Züge werden mit Rücksicht darauf, dass sie am Tage verkehren (Abfahrt von Berlin nach 9 Uhr Vormittags, Ankunft in Berlin nach 7 Uhr Abends) als D-Züge mit Speisewagen gefahren werden und ganz abgesehen von ihrer Bedeutung für den durchgehenden russischen Verkehr dem südlichen Theile der Provinzen West- und Ostpreussen die gewünschte schnelle und bequeme Verbindung mit der Reichshauptstadt gewähren. Der erheblichen Verkehrssteigerung zwischen Berlin und München entsprechend wird auch hier im Sommer ein neues D-Zugpaar mit I. und II. Klasse gefahren werden, durch das bei seiner Leitung über die vormalige, den Reiseweg erheblich abkürzende Saalbahn die Reisezeit zwischen den beiden Hauptstädten gegen die bestehenden Verbindungen über Gera-Probstzella eine Verringerung um mehr als zwei Stunden erfährt. Im Interesse der lebhaften Beziehungen zwischen Leipzig und Nürnberg wird an diese Schnellzüge ein Anschlussschnellzugpaar zwischen Leipzig und Corbetha gefahren werden, das es gestattet, die Vormittagstunden sowohl in Leipzig wie in Nürnberg geschäftlich auszunutzen und trotzdem noch am Tage den Zielpunkt zu erreichen. Ferner wird durch die Einlegung eines im Anschlusse an die Nachtschnellzüge zwischen Hamburg und Frankfurt a/M. verkehrenden Schnellzugpaares zwischen Göttingen und München über Elm-Gemünden eine neue Verbindung zwischen Hamburg und München geschaffen, die insbesondere für den Verkehr von Bayern nach den Nordseebädern von Werth sein wird. Bei Abfahrt vom Hamburg um 11.04 Nachmittags wird die Ankunft in München gegen 3 Uhr Nachmittags des nächsten Tages erfolgen, während die Abfahrt von München auf 4 Uhr Nachmittags und die Ankunft in Hamburg auf 6.35 Vormittags folgenden Tages festgesetzt ist. Bei beiden Zügen werden in Hannover die Anschlüsse von und nach Bremen vermittelt. Ein weiteres Schnellzugpaar wird zwischen Magdeburg und Wittenberge über Stendal befördert werden, das, in Wittenberge an die Berlin-Hamburger um 9 Uhr Vormittags auf beiden Endstationen abfahrenden Schnellzüge anschliessend, eine bequeme Verbindung zwischen Hamburg und Magdeburg mit Abfahrt von Magdeburg um 9 Uhr Vormittags und Ankunft daselbst um 1.02 Nachmittags herstellt. Im Interesse der schnelleren Verbindung zwischen Frankfurt a/M. und Paris über Pagny wird zwischen Frankfurt a/M. und Bingerbrück ein neuer Schnellzug befördert werden, der in Frankfurt a/M. 9.55 Vormittags abfahren und in Bingerbrück um 11.10 Vormittags eintreffen soll. Die Reisezeit von Frankfurt a/M. nach Paris wird hierdurch sowie durch die entsprechende Verlegung des in Bingerbrück anschliessenden Zuges Nr. 142/49 und die Einlegung eines neuen Schnellzuges von Pagny bis Paris auf rund 12 Stunden herabgemindert werden, womit insbesondere dem Verkehr während der Weltausstellung in Paris gedient sein wird. Auch dem Verkehrsbedürfniss im rheinisch-westfälischen Industriebezirk entsprechend sind hier zwei neue Schnellzugpaare vorgesehen und zwar zwischen Duisburg und Dortmund über Essen-Wattenscheid-Bochum mit Abfahrt von Duisburg um 7.35 Abends und Ankunft daselbst um 11 Uhr Vormittags sowie durch das Wupperthal mit Abfahrt von Köln 7.16 Vormittags bis Elberfeld und Ankunft in Köln 12 Uhr Mittags bei Abfahrt von Barmen-Rittershausen um 10.53 Vormittags. An regelmässig verkehrenden Schnellzügen soll schliesslich noch ein Luxuszugpaar zwischen Berlin (Stadtbahn) und Budapest über Breslau-Oderberg-Zsolna-Galantha mit Anschluss in Budapest an die Orientexpresszüge befördert werden. Die Abfahrt dieses Zuges von Berlin (Friedrichstrasse) ist vorläufig auf 7.00 Vormittags, die Ankunft daselbst auf 5.17 Nachmittags festgesetzt worden. Für die Zeit des gesteigerten Reiseverkehrs während der Hauptsommermonate ist die regelmässige Ablassung von Doppelzügen zu erfahrungsmässig stark belasteten Schnellzügen in mehreren Verkehrsbeziehungen und die Verlängerung der Verkehrszeit einiger Sommer- und Badezüge gegen die Vorjahre in Aussicht genommen. Insbesondere wird für den Verkehr zwischen Berlin und Kissingen in der Zeit vom 1. Juni bis zum 15. September auf der ganzen Strecke ein besonderes D-Zugpaar mit Abfahrt von Berlin um 10.10 Vormittags und Ankunft daselbst 6.36 Nachmittags mit rund achtstündiger Fahrzeit befördert werden. Auch die Badezüge zwischen Berlin (Stettiner Bahnhof) und Kolberg sollen während eines längeren Zeitraumes als in den Vorjahren verkehren. Von besonderer Wichtigkeit erscheint auch die Einlegung eines neuen Schnellzugpaares zwischen Frankfurt a/M. und Köln über Niederlahnstein während der Hauptreisezeit vom 1. Juli bis 30. September, das wegen seiner günstigen Lage Frankfurt a/M. ab 8.40 Nachmittags, Köln an 12.35 Nachts und Köln ab 12.30 Nachmittags, Frankfurt a/M. an 4.33 Nachmittags nicht nur zu der gewünschten Entlastung der linksrheinischen Züge, sondern

auch zu bequemerer Bedienung des lebhaften Verkehrs der rechtsrheinischen grösseren Städte untereinander wesentlich beitragen wird.

Bei den in Aussicht genommenen Verlegungen durchgehender Züge ist überall auf thunlichste Verbesserung der Anschlüsse gerücksichtigt, um den Verkehrsbedürfnissen soweit als irgend angängig Rechnung zu tragen.

Für den Nahverkehr ist eine verhältnissmässig nicht minder grosse Anzahl neuer Züge und erwünschter Zugverlegungen vorgesehen, die einzeln anzugeben hier zu weit führen würde. Hervorgehoben mag nur werden: Die erhebliche Verbesserung des Lokalfahrplans in der Provinz Schleswig-Holstein und zwar einerseits hinsichtlich der Verbindungen zwischen dem Norden und Hamburg sowie andererseits zwischen der West- und Ostküste, die neu hergestellte Verbindung zwischen dem schlesischen Gebirge sowie den Stationen der Strecke Liegnitz-Kohlfurt-Sommerfeld und Berlin, die Verbesserung im Fahrplan der hinterpommerschen Bahnen zwischen Danzig und Stettin sowie zwischen Neustettin und Belgard bezw. Rubnow, die Einlegung eines neuen Personenzuges zwischen Gütersloh und Hannover im Anschluss an die bestehenden Tagesschnellzüge nach Hamburg und Berlin nebst Gegenzug von Hannover, die Zugvermehrung auf den Strecken Allenstein-Königsberg i/Pr. und Goldap-Insterburg sowie zwischen Meseritz und Bentschen, hier in erster Linie zur Verbesserung der Zugverbindungen zwischen Meseritz und Berlin. In den verkehrsreicheren Bezirken der Monarchie, insbesondere im rheinisch-westfälischen Industriegebiete, in Thüringen und im Berliner Stadt- und Vorortverkehr sind ausserdem erhebliche Zugvermehrungen im Interesse des Berufsverkehrs und zur besseren Verbindung der Wohnplätze mit den Arbeitsstätten dem Anwachsen der Industrie und der Bewohnerzahl entsprechend vorgesehen.

Nachrichten.

Deutschland.

— Die **eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen** finden im Sommerhalbjahr 1900 in folgender Weise statt. In Berlin werden in Räumen der Universität Vorlesungen über die Nationalökonomie der Eisenbahnen, insbesondere das Tarifwesen, und über den Betrieb der Eisenbahnen gehalten werden. Das Nähere, namentlich auch bezüglich der Anmeldung zu den Vorlesungen, ist aus dem Anschlag in der Universität ersichtlich. In Breslau erstrecken sich die Vorlesungen auf Eisenbahnrecht und auf geologische Technologie, in Köln auf Eisenbahn-Betriebslehre.

— **Eisenbahnunfall zwischen Löwen und Dambrau.** Auf den am 2. d. Mts. infolge eines Maschinenschadens zwischen den vorgenannten Stationen der Strecke Brieg-Ratibor-Oderberg liegen gebliebenen Schnellzug 3 (Berlin-Oderberg) ist die zur Uebernahme des Zuges entgegengesandte Lokomotive aufgefahren, wodurch beide Maschinen theilweise entgleisten. Die Beschädigungen des Betriebsmaterials sind theilweise nicht unerheblich. Zwei Reisende und ein Bahnbediensteter erlitten leichte Verletzungen. Der Schnellzug fuhr mit vierstündiger Verspätung weiter. Die Strecke Löwen-Dambrau wurde 13 Stunden eingleisig betrieben und dadurch der Verkehr aufrecht erhalten.

— **Beförderung der Schnellzüge 5 und 6 zwischen Köln und Berlin während des Osterverkehrs.** Die vorgenannten, über Hannover laufenden Züge werden in der Zeit vom 7./8. bis einschliesslich 29./30. April (Nr. 5 Köln ab 9^{40} Nachmittags, Hannover an 3^{12}, ab 3^{28}, Berlin F. an 7.34 Vormittags, Nr. 6 Berlin F. ab 10^{00} Nachmittags, Hannover an 2^{12}, ab 2^{25}, Köln an 7.51 Vormittags) wieder in zwei Theilen befördert und zwar unter denselben Verhältnissen wie während des letzten Weihnachtsverkehrs, worüber in Nr. 96, S. 1555, Jahrg. 1899 Näheres mitgetheilt wurde.

— **Kohlenbedarf der preussischen Staatsbahnen.** Zu dem am 1. Juli d. J. in Kraft tretenden neuen Abschluss der preussischen Staatseisenbahnverwaltung mit dem Kohlensyndikat wird der „Köln. Ztg." mitgetheilt, dass derselbe auf 2 285 820 t Fettkohlen, 30 000 t Gasflammkohlen und 18 800 t Magerkohlen oder insgesammt auf 2 334 620 t lautet. Diese 2 334 620 t sind sämmtlich zum vollen jetzigen Inlandspreise von 11,10 *M.* für die Tonne ab Zeche verkauft worden, während in früheren Jahren und auch noch bis Ende Juni d. J. in einzelnen Direktionsbezirken (so in denen von Altona und Hannover) infolge des englischen Wettbewerbs bis zu 1,50 *M.* für die Tonne niedrigere Preise seitens des Kohlensyndikats zugestanden werden mussten. Die Aufschläge ab 1. Juli d. J. werden demnach 1,50 *M.* bis 3 *M.* für die Tonne betragen, da der bis Ende Juni gültige Abschlusspreis mit der Staatseisenbahnverwaltung nur 9,60 *M.* für die Tonne im unbestrittenen Gebiet ausmacht. Durchschnittlich wird somit das Syndikat vom 1. Juli ab für die 2 334 620 t Staatsbahnkohlen für jede Tonne wenigstens 2 *M.* oder im ganzen mindestens 4 500 000 *M.* mehr erzielen.

— **Crefeld-Uerdinger Lokalbahn.** In der am 3. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung gab ein Aktionär bei Erörterung des Geschäftsberichtes dem Wunsche nach einer höheren als der vorgeschlagenen Dividende von 10 % Ausdruck. Seitens der Verwaltung wurde demgegenüber geltend gemacht, dass sie die bevorstehende bedeutende Erweiterung des Netzes und die infolge dessen bevorstehende, bereits beschlossene Kapitalsvermehrung zu berücksichtigen habe, in nicht allzu ferner Zeit auch grössere Aufwendungen für Erneuerungen zu machen seien, für welche bei Zeiten Vorsorge zu treffen sei. Der Jahresabschluss wurde hierauf genehmigt und die Dividende auf 10 % festgesetzt. In der sich anschliessenden ausserordentlichen Generalversammlung wurden die abgeänderten Satzungen genehmigt. Der Name der Gesellschaft wird fortan „Crefelder Strassenbahn" lauten.

— **Beschleunigung der Züge auf der Strecke Lübeck-Travemünde.** Wie die „Lüb. Anz." vernehmen, soll auf Veranlassung des Lübecker Senates unlängst durch einen hochgestellten Eisenbahntechniker in Verbindung mit einer örtlichen Besichtigung eine Prüfung der Frage stattgefunden haben, ob nach Einführung des Vollbetriebes auf der Lübeck-Travemünder Eisenbahn den Zügen derselben eine wesentlich höhere Fahrgeschwindigkeit gegeben werden könne als bisher. Die Prüfung hat zu dem Ergebniss geführt, dass den in dieser Beziehung gehegten Erwartungen nur in beschränktem Maasse entsprochen werden kann. Die starken Steigungen und Krümmungen der Bahn, namentlich aber die grosse Zahl der Zwischenstationen lassen Geschwindigkeiten, wie sie beispielsweise auf der Bahn von Lübeck nach Hamburg erreicht werden, nach der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen nicht zu. Hinzu kommt, dass auf dem ersten Viertel der Strecke wegen der dort befindlichen Drehbrücke und der hart neben dem Gleise sich hinziehenden ausgedehnten Holzlagerplätze besonders langsam gefahren werden muss. Für diese 5 km lange Strecke bleibt mindestens eine Fahrzeit von 8 Minuten erforderlich, die auch die zwischen Lübeck und Kiel verkehrenden D-Züge einhalten. Für die übrigen 15 km Bahnstrecke bis zum Travemünder Stadtbahnhofe ist bei den beschleunigten Personenzügen eine Grundgeschwindigkeit von 65 km in der Stunde, einer Fahrzeit von 17 Minuten entsprechend, in Aussicht genommen, zu der für das Durchfahren der Zwischenstationen je eine halbe Minute zugeschlagen ist, wenn die Züge durch den krummen Strang von Weichen geleitet werden müssen. Der Aufenthalt auf den Zwischenstationen erfordert ausser seiner eigentlichen Dauer etwa 2 Minuten für An- und Abfahren; das An- und Abfahren im Travemünder Stadtbahnhof ist auf 1 Minute bemessen. Die gesammte Fahrtdauer wird daher unter den gegenwärtigen Verhältnissen nicht unter 26 Minuten betragen können. Eine Verkürzung der Fahrtdauer um 2 Minuten wird noch möglich sein mit der Umgestaltung des Lübecker Bahnhofes und dem hiermit in Verbindung stehenden Umbau des Bahnkörpers der Lübeck-Travemünder Bahn auf der Strecke bis zur Abzweigung der Eutin-Lübecker Eisenbahn. Eine wesentliche Steigerung der Fahrgeschwindigkeit auch auf der übrigen Strecke ist ohne deren völligen Umbau, der einer Verlegung der Bahn gleichkommen würde, bahntechnisch unthunlich.

— **Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.** Nach der Bilanz für 1899 stellen sich die Betriebseinnahmen der Gesellschaft im genannten Jahre einschliesslich des Vortrages usw. aus dem Jahre 1898 auf 2 471 586 *M.*, denen Betriebsausgaben in Höhe von 1 149 054 *M.* gegenüberstehen, so dass sich der Ueberschuss auf 1 322 532 *M.* beziffert. Hiervon sind verwendet zu Rücklagen in den Erneuerungsfonds I 195 903 *M.*, Erneuerungsfonds II 20 000 *M.*, Reservefonds I 5 698 *M.* und Bilanz-Reservefonds 52 380 *M.*, zusammen 273 981 *M.*, so dass ein Reinertrag von 1 048 551 *M.* verbleibt, dessen Vertheilung der Aufsichtsrath wie

folgt vorschlägt: Zahlung von 5 % Dividende an die Stamm-Prioritätsaktien = 642 000 ℳ, desgleichen 2 75 % an die Stammaktien = 353 100 ℳ, Tantieme an die Mitglieder der Direktion 9 951 ℳ, Eisenbahnsteuer 25 515 ℳ und Vortrag auf das folgende Jahr 17 985 ℳ.

— **Ausbau des bayerischen Eisenbahnnetzes.** Im Laufe der letzten Wochen wurde seitens der bayerischen Abgeordnetenkammer in acht Sitzungen der von der Staatsregierung eingebrachte Gesetzentwurf über den Bau von 34 Lokaleisenbahnen im Gesammtkostenaufwande von 46 500 000 ℳ berathen und einstimmig angenommen. Aus den interessanten Verhandlungen ist folgendes Bemerkenswerthe hervorzuheben: Zunächst erwähnte der Berichterstatter aus den vorhergegangenen Ausschusssitzungen, dass bereits im Jahre 1890 mit Hinzurechnung der Privatbahnen in Bayern 109 Linien mit 1 846 km Länge und vor vier Jahren weitere 26 Lokalbahnen mit 433 km genehmigt worden seien; hieran reihe sich nun die gegenwärtige höchst umfassende Gesetzesvorlage, und es gebühre daher der Staatsregierung für die Thätigkeit, welche sie in Bezug auf den Lokalbahnbau entwickele, die allerwärmste Anerkennung der Kammer. Des weiteren erwähnte der Berichterstatter, dass sich im Ausschusse eine längere Erörterung über die Hauptfrage entspann, ob ausser den in dem Gesetzentwurf aufgeführten 34 Bahnen noch weitere Lokalbahnen in das Gesetz aufgenommen werden sollen, wobei er den Grundsatz vertreten habe, dass es bei der Zahl von 34 Bahnen bleiben solle, da auch der Vertreter der Staatsregierung erklärt habe, dass dieselbe nicht in der Lage sei, einem Gesetze zustimmen zu können, welches weiter gehe als das vorliegende, zumal auch der Kredit der nächsten Jahre für die Anlage von Doppelgleisen, Erweiterungsbauten usw. sich auf 70 000 000 ℳ berechnen und es ausserdem auch nicht angängig sei, den vorgesehenen Bauabschnitt von vier Jahren zu verlängern. Ferner habe der Ausschuss in Bezug auf den Bau von Privatbahnen im allgemeinen die Ansicht vertreten, dass demselben weder ein Hinderniss in den Weg gelegt, noch der Privatunternehmung erschwerende Bedingungen auferlegt werden sollen, worauf die Staatsregierung erklärt habe, dass von erschwerenden Bedingungen keine Rede sein könne, dass sie aber allerdings nicht für Privatbahnen mit zweiseitigem Anschlusse sei, welche dem Staate den Verkehr abgraben und direkte Konkurrenz machen. Ueber die im Ausschusse ausführlich behandelte Frage der Rentabilität der Lokalbahnen erwähnte der Berichterstatter zum Schlusse noch folgendes: Verschiedenen Zeitungsartikeln gegenüber, welche die Lokalbahnpolitik abfällig beurtheilt haben, wurde an der Hand der Statistik festgestellt, dass die Rentabilität der Lokalbahnen eine sehr gute sei, wobei hervorgehoben wurde, dass es sich bei der Lokalbahnpolitik durchaus nicht in erster Linie um finanzielle, sondern hauptsächlich um wirthschaftliche Fragen handele. Man dürfe eben die Rentabilität der Lokalbahnen nicht so berechnen, dass man jede einzelne Lokalbahn für sich bezw. ihre Rentabilität als die eines privatwirthschaftlichen Sonderbetriebes betrachte; man müsse vielmehr eins zum andern rechnen und im allgemeinen die Frage aufwerfen, wie rentirt sich im grossen Staatshaushalte das vom Staate auf den Bau und den Betrieb von Lokalbahnen verwendete Kapital? Dementsprechend wurde nun festgestellt, dass, da dem Staatsaufwand des Jahres 1897 von 65 000 000 ℳ und jenem von 1898 von 75 500 000 ℳ ein Betriebsüberschuss von nahezu 2 000 000 ℳ in jedem der genannten beiden Jahre gegenübersteht, sich für den staatlichen Bauaufwand im Jahre 1897 eine Verzinsung von 2,9 und für 1898 eine solche von 2,5 % ergebe; es sei dies aber nicht die einzige Ursache der Rentabilität der Lokalbahnen, sondern es müsse noch dazu gerechnet werden, was die Hauptbahnen an Mehreinnahmen durch die Lokalbahnen als ihre Saugadern beziehen. Es wurde festgestellt, dass diese Mehreinnahmen im Jahre 1897 sich auf 1 022 683 ℳ, im Jahre 1898 auf 1 185 864 ℳ beziffern; diese zu den obenerwähnten Ueberschüssen hinzugerechnet, ergäben bei den Lokalbahnen sodann für 1897 eine Rente von 4,47 und für 1898 eine solche von 4,18 %. Rechne man endlich noch den Gewinn des Staates als Grund-, besonders als Waldbesitzer infolge höherer Verwerthung seiner Waldprodukte, dann die Mehrung der Steuerkraft des Volkes usw. hinzu, so stelle sich die Rentabilität der Lokalbahnen Bayerns so günstig, dass vom finanziellen und wirthschaftlichen Standpunkte aus kein Einwand gegen dessen Eisenbahnpolitik erhoben werden könne, vielmehr eine noch erweiterte Thätigkeit auf diesem Gebiete nur als wünschenswerth begrüsst werden müsse.

— **Trennung des Schrankendienstes vom Bahnaufsichtsdienst bei den bayerischen Staatsbahnen.** Infolge der fortschreitenden Beseitigung schienengleicher Wegübergänge, der wachsenden Vermehrung der Züge auf den Hauptbahn-, insbesondere den Schnellzugstrecken und den Strecken mit Vorortverkehr, der Entbindung der Stationen von dem Blockdienste sowie der Bestimmungen über die tägliche Dienstzeit veranlasste die Verwaltung der bayerischen Staatsbahnen, allmählich eine Trennung des Schrankendienstes vom Bahnaufsichtsdienste ins Auge zu fassen, und hat die Generaldirektion in dieser Richtung jüngst eine umfangreiche Weisung an die Oberbahnämter erlassen. Dieselbe bezweckt zugleich einerseits eine gesichertere Durchführung der Bahnbegehung, andererseits schützt sie das Streckendienst leistende Personal auf Strecken mit Fernsprechern vor der bisherigen, durch die ständige Bedienung der Fernsprecher erwachsenen Mehrbelastung. Bei dieser Trennung kann der Bahnüberwachungsdienst nur gewinnen; denn es entfällt die nicht selten eintretende Behinderung der Streckenbegehungen infolge von Verspätungen und Unregelmässigkeiten im Zugverkehre und ist dem Streckenwärter bei angemessener Ausdehnung einer zur Tageszeit statthabenden Streckenbegehung Gelegenheit gegeben zur Vornahme von Bahnunterhaltungsarbeiten, als Ableiten von Wasser, Wegräumen von Schnee, Räumung der Gräben, Anziehen der Schrauben des Bahnoberbaues, Unterkrampen loser Schwellen, Ausgrasen und Einebnen der Bettung, Bewachung gefahrdrohender Stellen, Löschen beginnender Böschungs-, Moos- und Waldbrände usw. Ausserdem soll durch die in Aussicht genommene Trennung die Möglichkeit geboten werden, älteres, in seiner Gesundheit geschwächtes oder verunglücktes Personal (Unfallrentner) noch zu verwenden, da derartige Arbeiter und Bedienstete oftmals nicht mehr zu dem schweren und anstrengenden Strecken- und Bahnunterhaltungsdienst, wohl aber zu dem, besondere Anforderungen an körperliche Rüstigkeit nicht stellenden Schrankendienst geeignet sind.

— **Schülerkarten auf den sächsischen Staatsbahnen.** Durch den neuen sächsischen Binnentarif ist die Beförderung auf Schülerkarten für den Bereich dieser Bahnen neu geregelt worden. Die frühere Verschiedenheit in der Preisbemessung der Schülerkarten für alle Schultage dahingehend, dass Karten auf ein volles Jahr eine höhere Ermässigung genossen als Karten auf eine kürzere Zeit, ist dabei in Wegfall gekommen und die höhere Ermässigung auch auf Karten der letzteren Art ausgedehnt worden. Dagegen gelten solche Karten nicht nur an den Schultagen, sondern an den Werktagen überhaupt, also auch an schulfreien Werktagen; nur Sonn- und Festtage sind nach wie vor ausgeschlossen. Gleichwohl ist hierdurch eine Vertheurung des bisherigen Preises von solchen Schülerkarten auf ein volles Jahr nicht eingetreten. In der Einrichtung der Schülerkarten für bestimmte einzelne Tage tritt, abgesehen von dem nachstehend erwähnten Falle der Lösung mehrerer solcher Karten für Geschwister, keine Aenderung ein. Karten für bestimmte Tage werden nunmehr an Konfirmanden nicht nur zum Besuche des Konfirmationsunterrichtes, sondern auch zum Besuche des Gottesdienstes ausgegeben. Die Schülerkarten werden, wie bisher, auf die Zeit von 1 bis 12 vollen Monaten ausgestellt; die Gültigkeit kann mit jedem beliebigen Tage beginnen. Für die Geschwister eines Schülers, für den eine Schülerkarte gelöst wird oder bereits gelöst ist, werden auf die Zeit der Gültigkeit jener Karte Schülerkarten zum halben Preise ausgegeben. Der Bestellung auf eine Schülerkarte ist eine Bescheinigung des Schulvorstandes über den Schulbesuch, bei Konfirmanden des Pfarrers, nach vorgeschriebenem Vordrucke beizufügen. Bestellscheine und Vordrucke zu den Bescheinigungen werden von den Fahrkartenausgabestellen unentgeltlich verabfolgt. („Drsd. Ztg.")

— **Beilegung des Zwistes zwischen den Kassenärzten der sächsischen Staatsbahnen und der Eisenbahnverwaltung.** Nach einer der „Voss. Ztg." aus Dresden zugegangenen Mittheilung ist es zwischen der Betriebskrankenkasse der sächsischen Staatseisenbahnen und den Kassenärzten, über deren Zwist wir s. Z. berichteten, jetzt zu einer Einigung gekommen, indem sich der Kassenvorstand einstimmig mit einem von den Vertretern der ärztlichen Bezirksvereine unter Verzicht auf ihre weitergehenden Forderungen neuerdings gemachten Vergleichsvorschlag einverstanden erklärt hat. Danach ist die Bahnkasse verpflichtet, den Kassenärzten vom 1. Juli 1901 ab 1 ℳ für den Besuch in der Wohnung des Kranken und 75 ₰ Kilometergebühr bei auswärtigen Besuchen (in Ausnahmefällen auch 75 ₰ für den Sprechstundenbesuch und 1 ℳ Kilometergebühr) zu gewähren, doch soll sie berechtigt sein, falls es sich herausstellt, dass die Kasse das erhöhte Aerztehonorar nicht zu zahlen imstande ist, vom 1. Juli 1902 ab wieder eine Ermässigung der gedachten Sätze zu beanspruchen. Bis Ende Juni 1901 setzen die Aerzte ihre Thätigkeit zu den alten Bedingungen fort, und diejenigen Kassenärzte in Dresden, welche ihr Amt niedergelegt haben, werden wieder eingestellt.

— **Personalnachrichten.** Im Bereiche der preussischen Staatseisenbahnverwaltung sind versetzt: der Ober- und Geheime Regierungsrath Ditmar, bisher in Kattowitz, als Oberregierungsrath an die Eisenbahndirektion in Danzig; die Regierungsräthe Reuleaux, bisher in Breslau, zur Wahr-

nehmung der Stellung des Oberregierungsraths an die Eisenbahndirektion in Kattowitz, Lentze, bisher in Münster i. W., als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Halle a. S., Rüdlin, bisher in Bromberg, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Breslau, Albrecht, bisher in Posen, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Königsberg i. Pr.; der Eisenbahndirektor Dr. Mertens, bisher in Königsberg i. Pr., als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Bromberg; die Regierungs- und Bauräthe Treibich, bisher in Königsberg i. Pr., als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Posen, Bremer, bisher in Posen, als Mitglied an die preussisch-hessische Eisenbahndirektion in Mainz, Schwandt, bisher in Kattowitz, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Berlin, Boie, bisher in Erfurt, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Kattowitz, Brunn, bisher in Kreuznach, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Posen, Wiegand, bisher in Wiesbaden, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Essen a. R. und Nöhre, bisher in Osnabrück, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Köln, der grossherzoglich hessische Regierungs- und Baurath Stahl, bisher in Mainz, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Halle a. S.; die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Goege, bisher in Berlin, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Königsberg i. Pr., Helberg, bisher in Berlin, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Essen a. R. und Everken, bisher in Bremen, als Mitglied (auftrw.) an die preussisch-hessische Eisenbahndirektion in Mainz; der Regierungsbaumeister Samwer, Vorstand einer Verkehrsinspektion in Breslau, als Mitglied (auftrw.) an die Eisenbahndirektion in Münster i. W.; die Regierungs- und Bauräthe Böhme, bisher in Allenstein, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Osterode i. Ostpr., Multhaupt, bisher in Stolp, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Wiesbaden, Weise, bisher in Krefeld, als Vorstand der Betriebsinspektion 3 nach Osnabrück und Winde, bisher in Königsberg i. Pr., als Vorstand der Betriebsinspektion nach Minden; der Eisenbahndirektor Müller, bisher in Dortmund, nach Witten als Vorstand einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte daselbst, der grossherzoglich hessische Eisenbahndirektor Frey, bisher in Worms, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Bingen; die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Bernhard, bisher in Brilon, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Stolp, Löbbecke, bisher in Essen a. R, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Elberfeld, Dyrssen, bisher in Dirschau, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Krefeld, Manskopf, bisher in Meiningen, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Hoyerswerda, Baeseler, bisher in Weimar, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Erfurt, Struck, bisher in Bromberg, als Vorstand der Betriebsinspektion 8 nach Berlin, Schlegelmilch, bisher in Osterode i. Ostpr., als Vorstand der Betriebsinspektion nach Angerburg, Labes, bisher in Berlin, als Vorstand (auftrw.) der Betriebsinspektion 2 nach Nordhausen, Elten, bisher in Hoyerswerda, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Dirschau, Schrader, bisher in Graudenz, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Allenstein, Hartmann, bisher in Allenstein, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Bremen, Rhotert, bisher in Minden, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Graudenz, Brosche, bisher im technischen Eisenbahnbüro des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Meiningen, Biegelstein, bisher in Büren, als Vorstand (auftrw.) der Betriebsinspektion 2 nach Bromberg, Diesel, bisher in Berlin, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Weimar, Broustin, bisher in Oppeln, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Essen a. R., Weiss, bisher in Marienwerder, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Königsberg i. Pr., Sachse, bisher in Mainz, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Kreuznach, Stockfisch, bisher in Lauenburg, als Vorstand der Bauabtheilung nach Pr. Stargard, Mortensen, bisher in Kreuzburg, zur Eisenbahndirektion in Kattowitz, Metzger, bisher in Bingen, nach Darmstadt zur Vertretung des Vorstandes der Betriebsinspektion 1 daselbst, Lucae, bisher in Hirschberg i. Schl., als Vorstand der Bauabtheilung nach Schmiedeberg i. Schl., Riemann, bisher in Magdeburg, als Vorstand der Bauabtheilung nach Helmstedt, Prelle, bisher in Breslau, als Vorstand der Bauabtheilung nach Bunzlau, Scheffer, bisher in Rahden, zum Bau der Bahnstrecke Gandersheim-Bodenburg-Elze/Düngen nach Salzdetfurth und Bund, bisher in Cassel, als Vorstand der Bauabtheilung nach Olsberg, sowie der Eisenbahn-Bauinspektor Baldamus, bisher in Königsberg i. Pr., nach Dortmund als Vorstand einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte 1 daselbst; die Eisenbahn-Verkehrsinspektoren Fischer, bisher in Dessau, als Vorstand der Verkehrsinspektion nach Halle a. S., Reinicke, bisher in Halle a. S., als Vorstand der Verkehrsinspektion nach Dessau und Grimm, bisher in Oppeln, als Vorstand der Verkehrsinspektion nach Cüstrin.

Verliehen wurde: dem Regierungs- und Baurath Rüdell in Berlin die Stelle eines ständigen bautechnischen Hilfsarbeiters in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, dem Regierungs- und Baurath Hin in Köln die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst, dem Regierungsassessor Reitemeier in Danzig die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst, den Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Ortmanns in Osnabrück die Stelle des Vorstandes der Betriebsinspektion 1 daselbst, von Zabiensky, bisher im technischen Eisenbahnbüro des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, die Stelle des Vorstandes der Betriebsinspektion 6 in Berlin, dem grossherzoglich hessischen Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Geibel in Worms die Stelle des Vorstandes der Betriebsinspektion daselbst und dem Eisenbahnverkehrsinspektor Walter in Magdeburg die Stelle des Vorstandes des Centralwagenamts daselbst. Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Kroeber in Bromberg und Landsberg in Dirschau haben die Leitung der Betriebsinspektionen Bromberg 1 bezw. Dirschau 1 erhalten.

Ernannt sind: zu Eisenbahn-Bauinspektoren: die Regierungsbaumeister Paschen in Königsberg i. Pr. (bisher in Hamburg), Kette in St. Johann-Saarbrücken, Fritz in Köln, Vogel in Gleiwitz, Althüser in Düsseldorf, Friedrich Müller in Dortmund und Lehners in Königsberg i. Pr. (bisher in Köln), letzterer unter Verleihung der Stelle des Vorstandes der Telegrapheninspektion in Königsberg i. Pr. und zum Eisenbahn-Verkehrsinspektor der Eisenbahnsekretär Molitor in Essen a. R. unter Verleihung der Stelle des Vorstandes des Wagenamts daselbst.

Im Verwaltungsbereich der Reichseisenbahnen sind ernannt: das Mitglied der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, Regierungsrath Konstantin Fritsch zum Geheimen Regierungsrath und vortragenden Rath im Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen, der Eisenbahntelegraphen-Oberinspektor Baurath Paul Rohr in Strassburg i/E. zum Regierungsrath und Mitglied der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Ingeniör Emil Hartmann in Busendorf, die preussischen Regierungsbaumeister Kasimir Storm in Strassburg i/E., Hermann Weih in Colmar, Willibald Conrad in Masmünster, Friedrich Budczies in Château-Salins und Wilhelm Koch in Busendorf zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren, der preussische Regierungsbaumeister Emil Caesar in Strassburg i. E. zum Eisenbahn-Maschineninspektor, der Eisenbahn-Betriebskontrolör Freiherr Ernst von Tettau in Luxemburg zum Eisenbahn-Verkehrsinspektor und der Eisenbahnsekretär, Rechnungsrath Adolf Eckert in Strassburg i. E. zum Eisenbahn-Rechnungsdirektor.

Verliehen wurde dem Eisenbahn-Maschineninspektor Max Jaretzki in Strassburg i. E. die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Telegrapheninspektion daselbst.

Oesterreich-Ungarn.

— **Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken in Oesterreich und Ungarn im Jahre 1899.** Im Jahre 1899 wurden in Oesterreich und Ungarn rund 1 288 km neuer Eisenbahnen (gegen 1 483 km im Vorjahre) mit 45 Anschlüssen an die Linien anderer Bahnverwaltungen und 22 Abzweigungen von eigenen Strecken dem Verkehre übergeben. Neue Anschlüsse an das Ausland wurden dabei hergestellt durch die Eröffnung der an die ungarischen Staatsbahnen von Adjud her in Csik-Gyimes anschliessenden rumänischen Linie, sowie der an die sächsischen Staatsbahnen anschliessenden Linie Platten-Johanngeorgenstadt.

Von den neu eröffneten Bahnstrecken entfallen:

1. auf die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder:

Delatyn-Kolomea-Stefanówka	111,977	km
Breznitz-Strakonitz	81,200	„
k. k. Staatsbahnen (Friedburg-Lengau-Schneegattern 6 km, Stryj-Chodorow 41,379 km und Mährisch-Schildberg-Grulich 16,418 km)	63,797	„
Skawce-Trzebinia-Siersza wodna	59,736	„
Hermanmestec-Borohradek	59,122	„
Chabówka-Zakopane	43,486	„
Rakonitz-Mlatz	37,300	„
Unterdrauburg-Wöllan	36,723	„
Prachatitz-Wallern	28,294	„
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	17,700	„
Otrokowitz-Wisowitz	24,620	„
Starkenbach-Rochlitz	20,193	„
Krakau-Koczmyrzów	16,160	„
Brandeis a/E.-Neratowitz	15,327	„
elektrische Kleinbahnen in Graz	13,650	„
Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen	11,680	„

Laibach (Brezovce)-Oberlaibach	11,561 km
elektrische Kleinbahn in Pilsen und Umgebung	10,650 „
Strakonitz-Winterberg-Wallern	9,697 „
Ybbsthalbahn	5,462 „
Wiener Stadtbahn	5,444 „
Olmützer elektrische Kleinbahnen	5,353 „
Wiener elektrische Strassenbahnen	4,390 „
Prager elektrische Kleinbahnen	3,080 „
Reichenberger elektrische Kleinbahnen	2,862 „
Privoz-M.-Ostrau-Witkowitz	2,786 „
elektrische Kleinbahnen in Aussig und Umgebung	1,353 „
elektrische Strassenbahn Wien-Kagran	1,063 „
Kleinbahn Beraun-Koneprus	0,897 „
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	0,387 „
zusammen	705,950 km;

2. auf die Länder der ungarischen Krone:

Lokalbahn O-Becse-Ujvidék-Titel	102,699 km
Matraer Lokalbahn	82,280 „
Lokalbahn Zsibó-Nagybanya	78,000 „
Lokalbahn Kovácsháza-Csaba	59,000 „
Lokalbahn Szilagyi-Somlyo-Margitta	45,861 „
Arvathalbahn	42,800 „
Honter Komitatsbahn	40,442 „
königlich ungarische Staatsbahnen (Lokalbahn Felegyhaza-Majsa)	24,980 „
Lokalbahn Körmend-Német-Ujvár	23,023 „
Lokalbahn Zsolna-Rajecz	22,000 „
slavonische Drauthalbahn	22,000 „
ungarische Nordwest-Lokalbahn	11,865 „
Lokalbahn Körös-Belovar	10,099 „
Lokalbahn Budapest-Budafók	8,700 „
Lokalbahn Pancsova-Petrovosello	6,000 „
Lokalbahn Nagy-Becskerek-Begapart - Zsombolya	2,000 „
zusammen	581,749 km.

Bemerkenswerth ist die aus vorstehender Tabelle zu ersehende Entwickelung, welche die elektrischen Kleinbahnen im abgelaufenen Jahre in Oesterreich genommen haben.

— Nach dem **Jahresbericht der Aussig - Teplitzer Eisenbahn** für 1899 ist in diesem Jahre auf den Linien des alten Netzes ein sehr lebhafter Verkehr, und zwar der stärkste seit dem Bestande der Bahn zu verzeichnen. Es wurden im Jahre 1899 insgesammt 2 701 754 Personen und 9 696 883 t, d. i. um 126 107 Personen und 263 322 t mehr befördert wie im Jahre 1898. Von der beförderten Gütermenge entfielen 8 692 856 t auf Kohle (gegen das Vorjahr + 275 534 t) und 1 004 827 t auf andere Güter (gegen das Vorjahr — 12 212 t). Die grösste Frachtenziffer im Kohlenverkehr entfällt mit 3 249 799 t auf die Station Brüx; die Verfrachtung zur Elbe beziffert sich auf 1 851 300 t, somit um 244 284 t höher als im Jahre 1898. Aus der Verkehrszunahme des Jahres 1899 ergibt sich gegenüber den Transporteinnahmen des Jahres 1898 eine Mehreinnahme von 68 353 fl., welcher jedoch ein Ausfall in den verschiedenen Einnahmen im Betrage von 139 986 fl. gegenübersteht; letzterer ist insbesondere auf die geringeren Erträgnisse der Wagenmiethen (— 94 737 fl.), den geringeren Agiogewinn (— 28 925 fl.) und den grösseren Zinsenlastensaldo zurückzuführen. Die Roheinnahmen aus dem Betriebe des Jahres 1899 stellen sich auf 7 605 712 fl., demnach um 71 633 fl. geringer, als jene des Jahres 1898. Die reinen Betriebsausgaben betragen im Jahre 1899 2 511 670 fl., sind somit um 15 950 fl. höher als im Vorjahre. Verursacht ist diese geringe Erhöhung der Betriebsausgaben durch die Verkehrssteigerung, welche naturgemäss auch grössere Betriebsleistung zur Folge hatte, die in der Steigerung der zurückgelegten Zugkilometer von 1 229 957 im Jahre 1898 auf 1 294 729 im Jahre 1899 (d. i. + 64 772 oder + 5,27 %) ihren Ausdruck findet. Das durch die erhöhte Betriebsleistung herbeigeführte Mehrerforderniss in der Transportverwaltung ist jedoch zum grössten Theile durch namhafte Ersparnisse in den übrigen Dienstzweigen ausgeglichen. Die Verhältnisszahl der Betriebsausgaben zu der der Betriebseinnahmen beziffert sich im Jahre 1899 auf 33,02 %. Die Steuern und Abgaben haben gegenüber dem Jahre 1898 eine neuerliche Steigerung um 94 744 fl. erfahren; unter Hinzurechnung des im Jahre 1898 verzeichneten Mehrbetrages von 126 467 fl. ergibt sich als Folge der neuen Steuergesetzgebung binnen zwei Jahren eine Gesammterhöhung um 221 211 fl. Den Roheinnahmen von 7 605 721 fl. stehen Gesammtausgaben im Betrage von 4 445 288 fl. gegenüber, so dass sich für das Jahr 1899 ein Ueberschuss von 3 160 423 fl. und nach Abrechnung des Antheiles der Staatsverwaltung am Reinertrag mit 430 211 fl. ein verfügbarer Reinertrag von 2 730 211 fl. (d. i. um 33 738 fl. weniger als im Vorjahre) ergibt. Dieser Reinertrag bietet die Möglichkeit, wie im Vorjahre 15 % Dividende auszuzahlen.

— **Schmalspurbahnprojekt St. Pölten - Mariazell.** Unter den Vorlagen, welche dem niederösterreichischen Landtag demnächst zugehen werden, befindet sich auch ein Bericht des Landesausschusses, betreffend die Herstellung einer schmalspurigen Bahnlinie nach Mariazell. Der Landesausschuss spricht sich darin im Prinzip für den Ausbau der Linie von St. Pölten-Kirchberg nach Mariazell mit einem Anschlusse an die Ybsthalbahn aus und legt diesbezügliche Anträge dem Landtag vor, von welchem der Landesausschuss beauftragt werden solle, in kürzester Zeit eine die Sicherstellung dieser Bahn betreffende Vorlage einzubringen und mit der Regierung, dem Lande Steiermark und den Interessenten wegen Zusicherung entsprechender Beiträge in Verhandlung zu treten.

— **Eisenbahnverhandlungen im oberösterreichischen Landtag.** Vor kurzem beschloss dieser Landtag die Regierung aufzufordern, mit allen Mitteln auf die baldigste verfassungsmässige Behandlung des im Reichsrath eingebrachten Gesetzentwurfes, betreffend den Bau mehrerer Eisenbahnen, darunter der Pyhrnbahn auf Staatskosten und die Festsetzung des Bauinvestitionsvoranschlages der Staatseisenbahnverwaltung bis Ende des Jahres 1904 hinzuwirken und mit aller Beschleunigung auf die Ausgestaltung der Verkehrseinrichtungen beim Staatseisenbahnbetrieb und auf die Herstellung der Pyhrnbahn und der damit in Beziehung stehenden zweiten Bahnverbindung mit Triest hinzuarbeiten. Weiter sprach sich der Landtag für den Anschluss der Steyrthalbahn an die Kremsthalbahn, sowie für die im Interesse der Erschliessung der Alpenländer für den Fremdenverkehr wichtige Verbindungsbahn von der Kremsthalbahn bis Gmunden aus.

— **Kapitalvermehrung der Buschtêhrader Eisenbahn.** Bekanntlich legte diese Bahn auf Grund der Ermächtigung der Generalversammlung vom 16. Mai 1891 und mit Genehmigung der österreichischen Staatsverwaltung behufs freiwilliger Umwandlung ihrer 5 % Silberprioritätsanleihen aus den Jahren 1868, 1871 und 1872, ferner behufs Einlösung ihrer 4,5 % Anleihe vom Jahre 1882 und endlich behufs Bedeckung der Kosten für Investitionen und für Erweiterung des Bahnunternehmens eine 4 % Prioritätsanleihe im Nennbetrage von 136 000 000 Kr. auf, von welcher bis zum 31. Dezember 1899 der Theilbetrag von 93 078 600 Kr. zur Begebung gelangte. Behufs Bedeckung der Investitionserfordernisse für das laufende Jahr hat die Buschtêhrader Bahn einen weiteren Betrag von 10 000 000 Kr. der erwähnten Anleihe an eine Bankengruppe begeben, welche diese Prioritäten nunmehr zur öffentlichen Zeichnung stellt.

— **Anwendung elektrischer und Pressluft-Kraftübertragung in den Werkstätten der österreichischen Staatsbahnen.** Die erste elektrische Kraftübertragung bei den österreichischen Staatsbahnen wurde bereits im Jahre 1894, und zwar in der Werkstätte Stryj zum Antriebe von Arbeitsmaschinen in der Kesselschmiede und der Lokomotivmontirung ausgeführt. In demselben Jahre gelangte die elektrische Kraftübertragung in der Werkstätte Linz für den Antrieb der in der Lokomotivmontirung aufgestellten Arbeitsmaschinen zur Ausführung. Seit dieser Zeit wurden weiter elektrische Kraftübertragungen in den Werkstätten Neu-Sandez, Laun, Salzburg, Lemberg, Knittelfeld und Wien, sowie auch in einzelnen Heizhäusern eingerichtet. Die elektrische Kraftübertragung findet in diesen Werkstätten und Heizhäusern nicht nur für den Antrieb von Arbeitsmaschinen, sondern auch für verschiedene Hebevorrichtungen, wie beispielsweise für Lokomotivhebekrahne bis 60 t Tragfähigkeit, für den Antrieb von Lokomotiv- und Wagenschiebebühnen, Drehscheiben, Räderversenkvorrichtungen, Kohlenverladungen usw. in der vortheilhaftesten Weise Anwendung. Für die weitere Anwendung der elektrischen Kraftübertragung in Werkstätten der österreichischen Staatsbahnen wurden im Vorjahre drei Drehstromgeneratoren zu 250 bezw. 200 und 150 PS., jeder mit einer zugehörigen, liegenden Kompounddampfmaschine direkt gekuppelt, bestellt, welche in Paris zur Ausstellung gelangen.

Pressluftbetrieb ist gleichfalls bereits in Werkstätten der österreichischen Staatsbahnen eingeführt, und zwar wurde im Jahre 1898 in der Kesselschmiede der Werkstätte Lemberg eine Pressluft-Anlage für Niet-, Bohr-, Gewindeschneid- und Stemmarbeiten eingerichtet. Zum Nieten mittelst Pressluft sind zwei Nietmaschinen vorhanden, und zwar eine grosse mit 2 000 mm Maultiefe und eine kleine mit 100 mm Maultiefe. Mit jeder dieser Maschinen können Nieten bis 26 mm Durchmesser hergestellt werden. Der Apparat für die Erzeugung der Pressluft ist in der Kesselschmiede aufgestellt, und da letztere sich ziemlich weit von der Werkstättenbetriebsmaschine befindet, wird dort der Apparat auf elektromotorischem Wege angetrieben. Das Gewindeschneiden mittelst durch Pressdruck betriebener Werkzeuge findet besonders vortheilhafte Anwendung bei Feuerbüchswänden für Stehbolzen. Eine zweite ähnliche Pressluftanlage, vorläufig jedoch noch ohne Nietmaschinen, gelangte im Vorjahre in der Werkstätte Knittelfeld zur Ausführung, und

werden demnächst auch noch in anderen Werkstätten der österreichischen Staatsbahnen derartige Einrichtungen, wo mit Bestimmtheit deren Zweckmässigkeit vorauszusehen ist, eingeführt werden.

— **Wagenbestellungen bei österreichischen Fabriken.** Die Internationale Schlafwagengesellschaft hat mit Rücksicht auf den in diesem Jahre zu gewärtigenden starken Reiseverkehr eine grössere Zahl neuer Speise- und Schlafwagen in verschiedenen Ländern in Bestellung gegeben. Eine österreichische Wagenfabrik allein hat im Laufe der ersten drei Monate dieses Jahres nicht weniger als 23 Schlaf- und Speisewagen zur Ablieferung gebracht, die zum Theile für österreichische, zum Theile für internationale Dienste bestimmt sind.

— **Ausfuhr von geschlachtetem Borstenvieh aus Ungarn nach Deutschland.** Eine Vereinigung von Borstenviehhändlern in Berlin und Ratibor hat, wie aus Budapest berichtet wird, Vertreter nach Szegedin entsendet, um die Frage der Ausfuhr von geschlachtetem Borstenvieh nach Deutschland zu studiren, Probeschlachtungen beizuwohnen und von dem hierbei gewonnenen Fleische einige Wagenladungen versuchsweise nach Deutschland zu senden. Sollte sich der Versuch bewähren und die Vereinigung von seiten der ungarischen Staatsbahnen sowohl die Gewährung entsprechender Tarife, als auch die Zusicherung rascher und direkter Abbeförderung der Transporte erzielen, so würde in Szegedin eine mit allen Errungenschaften der modernen Technik ausgestattete, mit der Bahnstation unmittelbar durch Gleise verbundene Borstenviehgrossschlächterei errichtet werden.

Vereinsausland.

— **Die elektrische Bahn Brüssel-Antwerpen.** Während nach belgischen und deutschen Zeitungen (vergl. Nr. 25 S. 383 d. Ztg.) das bezeichnete Projekt schon zur Vorlage an die belgische Regierung reif sein sollte, schüttet der „Moniteur Industriel“ tüchtiges Wasser in den Wein der glänzenden Projekte, indem er in Bezug auf alles, was darüber schon geschrieben ist, sich folgendermaassen äussert: Für den Augenblick gibt es weder eine schon errichtete Gesellschaft, noch aufgebrachtes Kapital. Wenn wir gut unterrichtet sind, so hat sich die Regierung mit einem Gesuche wegen Errichtung einer elektrischen Strassenbahnlinie zwischen Brüssel und Antwerpen befasst; übrigens ist das nicht das erste Gesuch dieser Art; das Projekt wird geprüft. Wird die Genehmigung ertheilt werden? Wir bezweifeln es! Vor allem studirt die belgische Staatsbahnverwaltung die Verbesserung des Dienstes auf ihrer Linie Brüssel-Antwerpen, und der Gedanke, dort den elektrischen Betrieb einzurichten, hat unter den Ingeniören der belgischen Staatsbahn viele Anhänger. Dann aber würde die in Frage stehende elektrische Strassenbahn in einen äusserst lebhaften Wettbewerb mit der Staatsbahnlinie treten, und darin wird ein sehr ernster Grund liegen, dass man die Genehmigung nicht ertheilt.

— **Zur Verstaatlichung der französischen Eisenbahnen.** Während der Eisenbahnberichterstatter der Abgeordnetenkammer, Bourrat, eifrig die Verstaatlichung der Bahnen fordert, hat dieser Tage im Senat der Generalberichterstatter über das Budget, Prévet, einen völlig entgegengesetzten Standpunkt eingenommen. Er sieht darin schon einen gefährlichen Schritt zum Kollektivismus und führte weiter aus, durch den Rückkauf der Eisenbahnen würde das Budget nicht bloss der werthvollsten aller Reserven beraubt, sondern auch der ganze private Unternehmungsgeist entmuthigt; das Kapital würde abgeschreckt werden; die Politik müsse im Gegentheil durch eine richtige Politik im Vertrauen bestärkt werden, indem der Staat, weit entfernt, die Hand auf Privatunternehmungen zu legen, vielmehr neue zu schaffen suche usw. „Ich sage, so schloss Prévet, dass diese Frage des Rückkaufs der Eisenbahnen, wie jene des Rückkaufs der Minen und wie alle ähnlichen Fragen die Finanzpolitik dieses Landes beherrschen und dass sie beinahe schon einen Beginn der Anwendung des kollektivistischen Systems bedeuten!“ Der Finanzminister und der Eisenbahnminister folgten dem Redner auf dieses Gebiet nicht, sondern schwiegen sich betreffs der Eisenbahnverstaatlichung aus.

— **Verbesserung der Beleuchtung in den Wagen der französischen Bahnen.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat den Eisenbahngesellschaften ein Schreiben in dieser Angelegenheit zugehen lassen. Er stellt darin die Unvollkommenheit der Beleuchtung in vielen Fällen, besonders in den Wagen II. und III. Klasse, fest und fordert die Gesellschaften auf, wenigstens überall in jeder Abtheilung eine Lampe anzubringen; er empfiehlt ihnen, künftig bei neuen Wagen eine solche Beleuchtung zu schaffen, dass man leicht auf allen Plätzen lesen könne.

— **Regelung der Arbeitszeit, der Lohn- und Anstellungsverhältnisse, Vollziehung des Arbeitsgesetzes sowie Regelung der Tagegelder und Reiseentschädigungen bei den schweizerischen Bundesbahnen.** Der ins Werk gesetzten frühzeitigen Fertigstellung der gesetzlichen Regelung der Verhältnisse der voraussichtlich erst mit dem Jahre 1903 ins Leben tretenden eidgenössischen Bundesbahnen stellen sich theilweise Hindernisse oder Weiterungen entgegen. So hat der Ständerath dieser Tage zwei Gesetze, welche auf der Tagesordnung standen, verschoben. Betreffs der Arbeitszeit beim Betriebe der Transportanstalten wurde die Verschiebung bis nach der Wahl der Generaldirektion der Bundesbahnen beantragt, weil es nothwendig sei, die Ansicht der künftigen Organe der Bundesbahnen über diese wichtige Frage zu hören. Die Ansichten waren getheilt; einerseits wurde behauptet, man solle die Arbeiter nicht länger warten lassen, andererseits blieb auch der Einwand nicht ohne Eindruck, dass sich seit dem Verstaatlichungsbeschluss die Geldverhältnisse zu Ungunsten des Bundes verändert hätten und das finanzielle Interesse der Bundesbahnen in erster Linie zu berücksichtigen sei; erst wenn die Zukunft gesichert sei, werde man mit gutem Gewissen die Wünsche der Eisenbahner befriedigen können. Die von der Kommission beantragte Verschiebung wurde mit 27 gegen 7 Stimmen angenommen. Weiter wurde einstimmig die Verschiebung auf die nächste Session beschlossen betreffs des Gesetzes über Lohn- und Anstellungsverhältnisse der schweizerischen Arbeiter, weil in der Kommission in letzter Stunde noch ein Minderheitsantrag eingebracht worden, über den der Bundesrath zu hören sei. Der Minderheitsantrag besagt: „Der Bundesrath wird eingeladen, das Bestreben seiner Departements, soweit dasselbe darauf gerichtet ist, die in ihrem Dienste stehenden dauernd und vollbeschäftigten Arbeiter in feste Anstellungsverhältnisse zu bringen, nach Möglichkeit zu unterstützen und neben Monats- oder Jahreslohn eine gegenseitige Kündigungsfrist von ein bis drei Monaten zu gewähren; ferner die Lohnvergütung im Fall von Militärdienst eidgenössischer Arbeiter einheitlich zu regeln.“ — Mit Bezug auf die Vollziehung des Arbeitsgesetzes durch die Bahngesellschaften sagt der Bericht des bundesräthlichen Eisenbahndepartements für 1899, die häufigen, beim Bahn- und Dampfschiffpersonal gemachten direkten Erhebungen hätten eine grössere Zahl von Unregelmässigkeiten zu Tage gefördert; doch sei gegenüber früheren Jahren einige Besserung zu verzeichnen. Die Bestrebungen zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse des Bahnpersonals durch Erstellung neuer Wärterhäuser, Versorgung mit gutem Trinkwasser usw. seien mit Erfolg fortgesetzt worden.

Die Bundesversammlung hat ferner den Gesetzentwurf über die Besoldung der Beamten bei den künftigen Bundesbahnen, und meist zwar nach den Kommissionsbeschlüssen, angenommen. Es wurden danach einige Verbesserungen betreffs Einreihung in höhere Besoldungsklassen genehmigt. Neu abgefasst wurde u. a. die Bestimmung: „Die Beamten und Angestellten der Bundesbahnen dürfen ohne besondere Ermächtigung weder eine andere Stelle annehmen, noch einen Nebenberuf ausüben.“ Die Vorlage über Tagegelder und Reiseentschädigungen wurde im Ständerath ohne Aenderung angenommen.

— **Das schweizerische Nebenbahngesetz,** gegen welches die Frist zur Anrufung der Volksabstimmung (Referendum) unbenutzt Ende März abgelaufen ist, ist damit endgültig durchgebracht. In der Stadt Bern hat eine Volksabstimmung darüber stattgefunden, ob auf einem Theil des Strassenbahnnetzes elektrischer Betrieb eingeführt oder der Druckluftbetrieb beibehalten werden soll; man entschied sich für Elektrizität mit 1964 gegen 1772 Stimmen. Mit Recht macht sich der Berner „Bund“ über diese Uebertreibung demokratischer Rechte lustig, indem er schreibt: „Jeder Bürger ist bei uns auch ein geborener Techniker; er entscheidet nicht nur über die Stelle, wo eine Brücke gebaut werden soll, sondern auch, wie und nach welchem Bauplan sie auszuführen sei; er beschliesst nicht nur, dass die Gemeinde den Betrieb der Strassenbahnen übernehmen soll, sondern bezeichnet auch das System, nach welchem das Strassenbahnnetz umzubauen, auszubauen und zu betreiben ist.“

— **Bahnprojekte in der Schweiz; Versagen der Adhäsion bei elektrischen Strassenbahnen.** Der Konzessionsertheilung für die Eisenbahn Meiringen-Aareschlucht ist vom Nationalrath zugestimmt. Beim Bundesrath ist die Konzession nachgesucht für eine neue elektrische Bergbahn im Rhônethal, von Siders nach Vermala.

Bei elektrischen Strassenbahnen mit starken Steigungen ist letztes Jahr zweimal ein Versagen der Adhäsion und deshalb

Durchbrennen des Wagens vorgekommen. „Die Erfahrungen in der Schweiz und im Auslande“, so sagt das Eisenbahndepartement hierzu, „haben gezeigt, dass es möglich ist, auch auf starken Steigungen elektrische Bahnen sicher zu betreiben, wenn mit der nöthigen Sorgfalt verfahren wird. Es wäre zu bedauern, wenn wir durch die Lässigkeit der Bahnen veranlasst werden sollten, uns in Zukunft gegenüber solchen Projekten ablehnend verhalten zu müssen.“

— **Brienz - Rothhornbahn.** Als Beispiel, wie mit den Bergbahnen in der Schweiz zum Theil ein sehr wenig einträgliches Geschäft gemacht worden ist — verschiedene sind bankerott geworden — mag erwähnt sein, dass die genannte Bahn sammt Hotel, Inventar usw., für welches Unternehmen seinerzeit ein Kapital von 2 360 000 Frcs. aufgewendet worden war, zum Preise von 625 000 Frcs. an eine neue Aktiengesellschaft übergegangen ist.

— **Die Ausgaben für den Simplontunnel** sammt Zufahrtslinien betrugen im ersten Baujahr (1899) rund 7 600 000 Frcs., einschliesslich 500 000 Frcs. für Projektstudien. Die Durchschnittszahl der täglich im Tunnel beschäftigten Arbeiter war 1 960.

— **Eisenbahn Piräus-Larissa.** Die „Polit. Korresp.“ meldet aus Athen, dass als Endpunkt dieser Bahn Demerli bestimmt wurde, die griechische Regierung sich aber vorbehielt, von der Eisenbahngesellschaft die Verlängerung bis Larissa oder bis zur Verbindungsstation an der türkischen Bahn zu erlangen.

— **Die Schantung - Eisenbahngesellschaft** ist mit den grossen Eisen- und Stahlwerken Friedr. Krupp, Dortmunder Union, Hörder Bergwerksgesellschaft und Bochumer Gussstahlverein, welche vier Fünftel aller Materialien für die Bahn liefern, sowie der Hamburg-Amerikalinie und dem Norddeutschen Lloyd, welche deren Beförderung nach Ostasien übernommen haben, übereingekommen, vom nächsten Frühjahr ab ihre Verschiffungen nach China über den deutschen Hafen Emden vorzunehmen. Derartige Lieferungen haben den „B. N. N.“ zufolge bisher fast ausschliesslich den Weg über Belgien genommen.

In Bezug auf die Schwierigkeiten, die sich dem Bahnbau infolge der Angriffe der Chinesen gegen die bei den Absteckungsarbeiten beschäftigten Ingeniöre und Arbeiter entgegenstellen und bereits in Nr. 23 S. 355 d. Ztg. erwähnt wurden, äussern sich die „Nachrichten aus Kiautschou“ vom 23. Februar d. J. in einer ausführlichen Darstellung der Angelegenheit u. a. wie folgt:

Der Widerstand der Chinesen liegt weniger in ihren Truppen, als vielmehr in der fortgesetzten Wühlerei, in der Verhetzung des Pöbels von oben her, in fortwährenden lokalen Unruhen, in Säumigkeit, Weitläufigkeit und Buchstabenthum der Behörden, in Verlogenheit und fortwährenden Spiegelfechtereien. Das ist aber eine Opposition, die besser durch die schliessliche Erkenntniss der Chinesen besiegt wird, dass auch für sie Vortheile aus der Bahn erwachsen, und zwar ebenso grosse wie für uns, als durch Waffengewalt, deren Folge Bitterkeit und ein Verschliessen gegen bessere Erkenntniss bedeutet. Es war daher durchaus richtig von der Bahngesellschaft, für die Niederwerfung der Unruhen bei Kaumi zunächst nicht die Hilfe des Guvernements zu erbitten, sondern es durch die chinesischen Behörden selbst zu versuchen. Allerdings stehen die Sachen jetzt so, dass es nicht abzusehen ist, ob sie auf friedlichem Wege zu erledigen sein werden oder nicht. Das Maass dessen, was man sich an Widerstand bieten lassen kann, ist übergelaufen und der friedliche Verlauf der Dinge hängt jetzt davon ab, ob der Generalguvernör von Schantung, nachdem die Herren von Buttlar und Hildebrand bei ihm gewesen sind, zur Einsicht gekommen ist oder nicht. Es steht ganz ausser Frage, dass die Unruhen im Eisenbahngebiete sein Werk sind, er will pekuniär oder auch in der Oberleitung an der Schantung-Eisenbahn betheiligt werden und sorgt jetzt dafür, dass der Bahnbau nicht aufgenommen werden kann, bis er seinen Zweck erreicht hat; er hat es jetzt soweit getrieben, dass die Ingeniöre, nachdem das aufrührerische Gesindel ihre Büros zerstört hat, sich nach Kiautschou haben flüchten müssen, wo sie jetzt unter dem Schutze der deutschen Truppen stehen. Seine Truppenentsendungan in das aufständische Gebiet haben in Wahrheit gar nicht den Zweck gehabt, die Unruhen zu unterdrücken, sondern vielmehr den, ihre Ausbreitung zu begünstigen.

— **Schiedsspruch in der Delagoabahnangelegenheit.** Nach dem bereits kurz mitgetheilten Schiedsspruche der Berner Schiedsrichter hat Portugal die Entschädigungssumme von zusammen 15 314 000 Frcs. zu zahlen. Diese Summe vertheilt sich auf Grossbritannien, die Vereinigten Staaten und die Gläubiger der Bahn, in erster Linie auf die Erbin der Rechtsansprüche des Amerikaners Edward McMurdo, des Gründers der Delagoabahn, der im Mai 1884 den Bau der Strecke begann, nachdem er im Dezember 1883 die Konzession erhalten hatte. Das Schiedsgericht hat es abgelehnt, die Vertheilung der Summe prinzipiell selbst vorzunehmen; es hat nur ein Verzeichniss der Reihenfolge der Ansprüche aufgestellt, das seiner Meinung nach von den Betheiligten berücksichtigt werden sollte. Dies sowie ganz besonders die niedrige Ziffer der Entschädigungssumme ruft in England helle Empörung hervor. Die Londoner Blätter stimmen darin überein, dass der Schiedsspruch in der Delagoabahnangelegenheit durchaus unbillig sei. Er sei ein Schlag gegen das Schiedsgerichtsprinzip.

Diese Entrüstung ist, so schreibt die Münchener „Allg. Ztg.“, begreiflich, denn ein Schiedsspruch, der den englischen Wünschen nicht entspricht, kann nicht anders als unbillig sein und stellt sich natürlich auch sofort als ein vernichtendes Urtheil gegen die Einrichtung von Schiedsgerichten dar. Wie man in maassgebenden Londoner Kreisen sich ein Schiedsgericht denkt, das befähigt wäre, einen „unparteiischen“ Entscheid zu fällen, das beweist das famose Telegramm Chamberlain's an die Transvaalregierung, worin England ein Schiedsgericht vorschlug, in dem das britische Reich, nicht aber auch Transvaal vertreten sein sollte. Die Enttäuschung in London wegen der Delagoafrage dürfte sich bald in noch anderer Weise Luft machen als in Protesten der Blätter. Man wird nun mit der Forderung hervortreten, England müsse sich zur „Wahrung seiner Interessen“ die „Kontrole“ der Delagoabai sichern. Die nun fehlgeschlagene Spekulation war gar zu durchsichtig. England hatte 1891 von Portugal eine Entschädigung von 1 750 000 £ gefordert gleich 35 000 000 ℳ. Amerika verlangte, da der Gründer der Bahn amerikanischer Bürger war und das Hauptkapital der Gesellschaft ebenfalls in Händen von Amerikanern sich befand, eine noch weit höhere Summe, so dass die Gesammtziffer der erhobenen Ansprüche die Summe von 100 000 000 ℳ. weit überstiegen hätte. Und nun hat das Berner Schiedsgericht einen Betrag von etwas mehr als 15 000 000 Frcs. für angemessen und genügend erachtet zur Befriedigung aller Ansprüche. Das ist freilich ein rauher Frost, der in die aufspriessenden englischen Hoffnungen gefallen ist. Man hatte auf mindestens 50 000 000 ℳ. gerechnet, und da Portugal wegen Zahlung dieser Summen Schwierigkeiten gehabt hätte, war man bereit, gegen Vermiethung der Delagoabai den Betrag englischerseits zu bezahlen. Und nun ist es ganz anders gekommen, denn eine Summe von 15 000 000 Frcs. vermag auch Portugal noch in einer Frist von sechs Monaten aufzubringen.

Wie die Engländer, so sind mit dem Schiedsspruch auch die Amerikaner nicht zufrieden, und zwar nicht bloss wegen der unerwartet geringen Entschädigung, sondern auch noch aus einem anderen Grunde. Wie nämlich der Anwalt der amerikanischen Interessenten, M. Trehane, einem Berichterstatter des „Herald“ mitgetheilt hat, reicht die zugesprochene Entschädigungssumme ungefähr hin, um die Besitzer der ersten Aktien (im Betrage von 500 000 £), die meist in englischen Händen und in erster Linie zu berücksichtigen sind, zu entschädigen, so dass für die Amerikaner, die meist Aktien der zweiten Ausgabe haben (im Betrage von 250 000 £), wenig oder gar nichts übrig bleibt. Herr Trehane, der von Bern nach Paris kam, reist jetzt schleunig nach Newyork, um zu versuchen, das Staatsdepartement dafür zu gewinnen, dass es im Interesse der amerikanischen Aktienbesitzer dem Spruche entweder die Anerkennung versage oder durch eine Art Revision bessere Bedingungen herauszuschlagen versuche. Ebenso wie die Engländer, behauptet auch der amerikanische Anwalt, der Schiedsspruch habe dem Schiedsgerichtsprinzip unter allen Umständen einen schweren Schlag versetzt. An dem Spruch selber wird freilich nichts rückgängig zu machen sein.

— **Eisenbahnen in Portugiesisch-Kongo (Angola).** Der geplante Bau von drei neuen Eisenbahnlinien in dieser Kolonie lenkt die Aufmerksamkeit auf sich. Die erste dieser Linien soll von Kabinda nach Schiloango führen; die zweite Bahn soll von der Bay von Lobito (38 km nördlich von Benguella) aus Angola durchqueren bis Barotse. Diese beiden Linien, deren Eröffnung dem Anbau des Landes einen erheblichen Aufschwung bringen würde, sollen angeblich von portugiesischen Gesellschaften gebaut werden. Die dritte Linie soll von Port Alexander aus nach dem Koniamso führen. Der Bau dieser Strecke würde der „Companhia de Mossamedes“ sehr erwünscht sein und den Werth der ausgedehnten, dieser Gesellschaft von der portugiesischen Regierung bewilligten Landkonzession bedeutend erhöhen.

Bis jetzt sind nur zwei Bahnen gebaut. Die eine verbindet St. Paul de Loando mit Lukula (363 km) und soll noch bis Malandje (150 km) ausgedehnt werden; sie ist von der „Companhia Real de Caminhos de Ferro atravez d'Africa“ gebaut. Die zweite Linie geht von Benguella nach Katumbella (23 km) und ist von der „Companhia Portugueza de Caminhos de Ferro Africanos“ erbaut. Diese Bahn ist augenblicklich ausser Betrieb und wird zweifellos in kurzem zum Verkauf kommen. Das

Kapital der Gesellschaft war zu klein, um den Kampf mit den bedeutenderen Handelshäusern Benguellas bestehen zu können, die sich zusammenthaten in der Absicht, die gut gebaute und werthvolle Bahn zu einem geringen Preise zu erwerben.

Man nimmt an, dass die Bahn zum Preise von 70 000 Milreis (1 Milreis = 4,536 ℳ. [Nennwerth]) zur Versteigerung kommen wird. Ob auch Ausländer zum Ankauf zugelassen werden, ist noch nicht bekannt. Der Verkauf wird vorher in dem „Boletin Official" der Provinz Angola bekannt gemacht. Die Bahn ist 23,299 km lang und hat eine Spurweite von 1,010 mm; die Schienen sind je 6 m lang und haben ein Gewicht von 9 kg auf das laufende Meter; ein grosser Theil des Materials müsste allerdings erneuert werden, wenn auch etwa 10 km noch in vorzüglichem Zustande sind. Die Bahn hat zwei Stationen, eine in der Nähe des Hafens von Benguella, die andere in Katumbella am Fusse des Forts. Als die Bahn voll im Betriebe war, beliefen sich die Einnahmen auf täglich 650 Milreis.

(„The Board of Trade Journal.")

— **Newyorker Untergrundbahn.** Der Vertrag für den Bau und Betrieb der neuen Untergrundbahn, die in den Nrn. 18 und 20 d. Ztg. eingehender beschrieben wurde, ist, wie die „Railroad Gazette" vom 2. März d. J. berichtet, am 24. Februar von den Mitgliedern des Schnellverkehrsausschusses und dem Unternehmer McDonald unterzeichnet worden. Letzterer hat mit seiner Baugesellschaft beim Ausschuss einen Wechsel über 4 400 000 ℳ. zur Gewährleistung für seine baulichen Verpflichtungen, einen Schuldschein über 4 400 000 ℳ. für die richtige Innehaltung des Bau- und Betriebsvertrages sowie endlich einen Schuldschein über 17 600 000 ℳ. als Bürgschaft für die vertragsmässige Ausführung der Anlagen und Ausrüstung hinterlegt. Wie bekannt, wurde die Bildung einer Baugesellschaft zur Beschaffung der durch das Ausschreiben vom Unternehmer geforderten Kapitalien und Bürgschaftsleistungen für nöthig erklärt. Vorsitzender der Gesellschaft ist A. Belmont, dessen Stellvertreter Walter G. Oakman, Schriftführer Evans und Kassirer Emmet. Die technische Oberleitung des Unternehmens ist Sooysmith anvertraut worden. Oberingeniör des Schnellverkehrsausschusses wird Parson, der die Bauausführung und Ausrüstung für den Ausschuss übernehmen wird; sein Stellvertreter ist G. Rice.

Der Unternehmer soll sich mehreren Zeitungsberichterstattern gegenüber geäussert haben, dass die Arbeiten dem Vertrage entsprechend noch vor Ende März in Angriff genommen werden und die ganze Linie in 15 Unterabschnitten zur Ausführung gelangen wird. Aus der Zusammensetzung der Baugesellschaft sowie aus einigen Mittheilungen der Tagespresse wird auf engere geschäftliche Beziehungen zwischen dem Schnellverkehrausschuss, dem Unternehmer und der Long Island-Eisenbahngesellschaft geschlossen, die in nahen Zusammenhang mit der Vollendung des Long Island-Eisenbahntunnels unter dem East River und Brooklyn gebracht werden. Dieses Projekt ist bereits vor mehreren Monaten festgestellt und bisher nur durch die Brooklyner Stadtverwaltung in seiner weiteren Entwickelung aufgehalten worden; die darauf bezügliche Konzession dürfte jedoch nunmehr mit Hilfe des Schnellverkehrsausschusses erwirkt werden. Als weitere Folge hiervon wird ein engeres Verhältniss, ja eine gänzliche Verschmelzung der neuen Untergrundbahn mit der Long Islandlinie und dem System der Brooklyner Hochbahnen erwartet. Der Oberingeniör des Verkehrsausschusses wird, so theilt unsere Quelle ferner mit, unverzüglich zu den Studien für die südliche Erweiterung des Systems nach dem unteren Ende der Insel und nach Brooklyn schreiten.

Allgemeines.

— **Die Shay-Lokomotive.** Ueber diese namentlich für den Betrieb auf Kleinbahnen mit starken Steigungen bis zu 10 % und Krümmungen bis herab zu 15,25 m Halbmesser gebaute Lokomotive, die sich besonders durch geringen Kraftaufwand bisher gut bewährt haben soll, enthalten die „Railway News" vom 3. März d. J. nähere Angaben. Die Lokomotive, die den Namen ihres Erfinders trägt, wird mit dem Tender ausschliesslich von Drahtgestellen mit sehr geringem Achsstand getragen, die durch Zahnradvorgelege angetrieben werden. Die Dampfcylinder stehen aufrecht; ihre Pleuelstangen arbeiten nach unten und drehen eine der Länge nach neben Lokomotive und Tender entlang laufende, mit den entsprechenden Kröpfungen versehene, aus mehreren mit einander gelenkig verbundenen Theilen bestehende Welle. Diese dreht wiederum mittelst kleiner kegelförmiger Zahnräder andere grössere Kegelräder, die mit dem Rücken unmittelbar auf den Lokomotivrädern centrisch befestigt sind und letztere bei der Drehung mitnehmen. Die Lokomotive wird in allen Grössen von 7 t bis 100 t Gewicht gebaut und ist gegenwärtig in den Vereinigten Staaten von Amerika mit über 600 Stück theils auf stark ansteigenden Gebirgs-, Kohlen- und Anschlussbahnen, theils auf Wald- und Minenbahnen vertreten. Sie hat sich ferner sehr nützlich erwiesen beim Bau von Kanälen, Docks, Eisenbahnen und anderen grossen Anlagen auf den hierfür erbauten provisorischen und unbeschotterten Bahnen. Sie gestattet die Anlage billiger Linien auf unebenem oder steilem Gelände, wo der Verkehr die Kosten theuerer Bahnen nicht decken würde. Während eine Lokomotive der gewöhnlichen amerikanischen Type von 52 t Gewicht — einschliesslich des Tenders —, wovon 32 t auf die Maschine und 20 t auf die Triebräder entfallen, nur 1 198 t auf der horizontalen, 62 t auf einer 4 %, 26 t auf einer 6 %, 7 t auf einer 8 % und 0 auf einer 10 % Rampe zieht, besitzt eine nur 45 t wiegende Shay-Lokomotive, deren ganze Last auf den Triebrädern ruht, eine Zugkraft von 2 767 t auf der horizontalen, von 210 t auf einer 4 %, von 130 t auf einer 6 %, von 88 t auf einer 8 % und endlich von 63 t auf einer 10 % Rampe. Die Leistungsfähigkeit ist für die anderen Grössen entsprechend, so lange es sich um die Ueberwindung gerader Linien mit starken Steigungen handelt. Gesellen sich jedoch zu den letzteren, was ja meist der Fall zu sein pflegt, noch Krümmungen, so tritt die Ueberlegenheit der Shay-Lokomotive noch deutlicher in die Erscheinung und zwar um so auffallender, je kleiner der Krümmungshalbmesser ist. Sie soll noch wirksam sein, wo die gewöhnliche Lokomotive ihre ganze Triebkraft allein zur Ueberwindung der Krümmungen aufzehren würde, und noch reichlich Zugkraft für ihre Ladung behalten. Diese Thatsache ist lediglich, wie unsere Quelle berichtet, auf den Umstand zurückzuführen, dass die gewöhnlichen zu solchen Zwecken gebauten Lokomotiven starre Achsstände von 2,4 bis 4,2 m haben, während die Achsstände bei manchen Shaymaschinen nicht mehr als 0,76 m betragen. Die schwerste, 80 t wiegende Lokomotive dieser Bauart, deren Zugkraft 4 920 t auf der horizontalen, 290 t auf einer 5 % und 112 t auf einer 10 % Rampe beträgt, hat nur 1,42 m starren Achsstand. Selbst auf roh hergestellten Gleisen mit hölzernen Schienen soll diese Lokomotive erfolgreiche Verwendung gefunden haben. Bestellungen nehmen in London die Minen- und Maschineningeniöre Parke & Lacy Co, 27 Clements Lane, entgegen.

— **Schmiedeeiserne Achslagerkasten für Eisenbahn- und Strassenbahnfahrzeuge.** Im Verein deutscher Maschineningeniöre zu Berlin hielt Eisenbahndirektor Sürth aus Dortmund am 27. März einen interessanten Vortrag über Neuerungen in der Herstellung, Bauart und inneren Einrichtung schmiedeeiserner Achslagerkasten für Eisenbahn- und Strassenbahnfahrzeuge. Kaum ein zweiter Konstruktionstheil der Eisenbahnwagen ist im gleichen Umfange Gegenstand der Um- und Neugestaltung gewesen wie der Achslagerkasten. In der That ist aber auch die Konstruktion eines billigen, haltbaren, staubsicheren, leicht montirbaren Achslagerkastens eine Frage von höchster finanzieller Bedeutung. Der Vortragende führte eine von der Firma Eckstein in Leipzig angegebene und ausgeführte Bauart vor, welche das zerbrechliche Gusseisen vermeidet, indem das Ganze aus einer Blechplatte gepresst wird. Die so überaus wichtigen Fragen der Schmierung des Achsschenkels sowie der Abdichtung gegen das Eindringen von Staub wurden eingehend erläutert, nebenbei auch einige interessante Nebenfragen, wie der in Amerika bereits eingeleitete Fortfall des äusseren Achsschenkelbundes, besprochen. Von grossem Interesse waren auch einige von dem Vortragenden angegebene Einrichtungen zur Gewährleistung eines sicheren Funktionirens der Oelzufuhr zu den Achsschenkeln. Das wesentliche derselben besteht darin, dass das untere Schmierpolster durch ein Gewicht oder eine eigenartige Federanordnung gegen den Schenkel von unten gepresst wird.

— **Elektrische Wagenbeleuchtung (Patent Dick).** Die Direktion der Aussig-Teplitzer Eisenbahn hat kürzlich, wie wir der „Oesterreich. Eisenbahnzeitung" entnehmen, für den Bäderschnellzug „Berlin-Dresden-Teplitz-Karlsbad" neue vierachsige, modern ausgestattete Personenwagen bestellt, bei welchen die elektrische Wagenbeleuchtung nach einem ganz neuartigen System zur Anwendung gelangen wird. Unter Berücksichtigung des Umstandes, dass an den Ausgangspunkten dieser Züge, in Berlin und Karlsbad, keine geeigneten Ladestellen zur Verfügung stehen, musste von dem bereits vielfach in Anwendung stehenden System der elektrischen Wagenbeleuchtung mittelst reinem Akkumulatorenbetrieb Umgang genommen und ein solches System gewählt werden, bei welchem der Strom zur Speisung von Akkumulatoren und Glühlampen während der Fahrt selbst erzeugt wird. Als solches empfahl sich das System Dick (die Einrichtung wird von der Firma Wüste & Rupprecht in Wien besorgt), das die Bewegung des Zuges unmittelbar für den Antrieb einer Dynamomaschine ausnutzt, indem die Drehung der Wagenachse mittelst Zahnrädern auf die Dynamomaschine

übertragen wird. Diese Art der Bewegungsübertragung gewährt gegenüber dem System Stone, welches mehrfach auf den englischen Bahnen angewendet wird und bei welchem der Antrieb durch Riemenübersetzung erfolgt, grössere Sicherheit gegen das Auftreten zufälliger, ausserhalb der Betriebsvorgänge liegender störender Einflüsse. Der Hauptsache nach beruht die Beleuchtungsart, Patent Dick, darauf, dass jedem Wagen eine kleine Dynamomaschine beigegeben wird, welche ihren Antrieb, wie bereits erwähnt, unmittelbar von einer Wagenachse durch die Bewegung des fahrenden Zuges erhält und die Beleuchtung theils direkt bestreitet, theils zur Ladung von Akkumulatoren dient, welche bei einer Zuggeschwindigkeit unterhalb 20 km in der Stunde sowie beim Stillstand des Zuges die Speisung der Lampen besorgen. Das Zusammenwirken von Dynamo und Batterien erfolgt automatisch unter Anwendung der nothwendigen Regulir- und Schaltapparate. Da bei dieser Anordnung des Beleuchtungssystems die bei der bisherigen Art der elektrischen Wagenbeleuchtung mit reinem Akkumulatorenbetrieb als ein grosser Uebelstand empfundene periodische Umwechselung und der nothwendige Transport der Akkumulatoren zur Ladestelle entfällt, demnach jeder einzelne Wagen seine eigene, selbstständige Lichtanlage besitzt, die eine Einreihung in jeden beliebigen Zug ohne weiteres zulässt, und da schliesslich dieses System wegen der bereits beschriebenen, grössere Sicherheit bietenden Bewegungsübertragung auch dem System Stone überlegen erscheint, so bedeutet diese Einrichtung gewiss einen bemerkenswerthen Fortschritt auf dem Gebiete der elektrischen Wagenbeleuchtung.

— **Rangirlokomotive der Eisenbahnwerkstatt zu Gleiwitz.** In der Sitzung des Vereins deutscher Maschineningeniöre machte Geheimer Oberbaurath Wichert einige bemerkenswerthe Mittheilungen über die Bewährung dieser Lokomotive. Genannte Werkstatt beschäftigt etwa 1 000 Arbeiter und hat in den 5 Monaten vom September 1899 bis Januar 1900 10 538 Wagen reparirt. Die auf dem Werkstattsgebiet gegenwärtig mit oberirdischer Stromzuleitung versehenen Gleise haben eine Länge von 4,7 km; diese Länge soll aber noch um 3,5 km vermehrt werden. Die 9,15 t schwere elektrische Lokomotive hat zwei mit einander gekuppelte Achsen von normaler Spurweite und Räder von 1 100 mm Durchmesser. Die Spannung in dem Leitungsnetze beträgt 330 Volt. Für das Rangiren der Wagen dienen ferner 6 Schiebebühnen; hierfür sind 4 Personale erforderlich, bestehend aus je 1 Schiebebühnenführer und 2 Helfern; sie sind einem Kolonnenführer unterstellt. Alle Arbeiten werden im Akkord ausgeführt, und zwar werden für jeden ausgehenden Wagen 40 ₰ gezahlt. Sorgfältig angestellte Beobachtungen haben ergeben, dass der elektrische Betrieb billiger ist als der mit Dampflokomotiven oder Rangirarbeitern.

— **Einst und jetzt.** In der „Peking and Tientsin Times“ findet die Münch. „Allg. Ztg.“ folgenden kurzen aber vielsagenden Satz: Heute: Tientsin nach Peking — drei und eine halbe Stunde Eisenbahn, 3 D.; eine halbe Stunde elektrische Bahn, 10 Cents. Summa vier Stunden bequemster Fahrt. Vor zehn Jahren: Tientsin nach Peking — vier Tage Bootfahrt nach Tungchow, 10 D., Tungchow nach Peking über Knüppeldamm, ein halber Tag, Preis: 1 D. und eine Rippe gebrochen. Summa 11 D., fünf Reisetage und Körperschaden dazu!

— **Ueber einen eigenartigen Haftpflichtfall auf der schweizerischen Nordostbahn** schreibt man den „Basler Nachrichten“: „Sonntag, den 16. Oktober 1898 war der Bahnwärter Jakob Burkhardt in Weinfelden im Begriff, die bei der dortigen Station am Bahnübergang angebrachte Schranke zu schliessen, als auf der Landstrasse in gestrecktem Galopp ein Reiter daher kam, die noch nicht ganz geschlossene Schranke durchbrach und den Bahnwärter, der noch hatte Halt gebieten wollen, auf das Gleise und zu Boden warf. B. wurde von dem Schlagbaum und dem Körper des darauf gestürzten Pferdes festgehalten, während der Zug heranbrauste und ihm den Kopf vom Rumpfe trennte; Ross und Reiter kamen dagegen beinahe ganz unbeschädigt davon. Wittwe B. belangte die Nordostbahn auf Bezahlung einer Entschädigung von 11 600 Frcs., wogegen diese einwendete, der Unfall sei durch Verschulden des Reiters herbeigeführt worden, weshalb sie nach Art. 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes nicht haftbar gemacht werden könne. Die thurgauischen Gerichte verurtheilten die Nordostbahn zur Bezahlung einer Entschädigung von 9 250 Frcs., indem sie annahmen, dass sie wegen unzureichender Beleuchtung des Bahnüberganges und ungenügenden Abstandes der Schranke vom Gleis ein Verschulden treffe. Die Beklagte zog die Streitsache an das Bundesgericht; von diesem wurde die Berufung zwar einstimmig abgewiesen, aber wie die Entscheidung zu motiviren sei, darüber gingen die Meinungen erheblich auseinander. Der Reitersmann, ein in Weinfelden selbst wohnhafter Wirth, war zwar von der Anklage auf fahrlässige Tödtung freigesprochen worden; allein die von der Beklagten erhobene Einrede, er allein habe den Unfall durch sein Verschulden herbeigeführt, hatte doch gar vieles für sich. Fiel dem Reiter aber ein Verschulden zur Last, so war die Bahn gemäss Art. 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes von jeglicher Haftbarkeit befreit, wenn ihr kein Mitverschulden zum Vorwurf gemacht werden konnte. Dieses wurde in dem Umstand gefunden, dass die Beleuchtung des Bahnüberganges so ziemlich alles zu wünschen übrig gelassen hatte. Sei dies auch nicht gerade die eigentliche Ursache des Unfalles, so sei es immerhin eine Bedingung für dessen Eintritt gewesen. Allein dass zwischen dieser mangelhaften Beleuchtungseinrichtung und dem Anrennen des Pferdes gegen die Schranke mit seinen Folgen ein ursächlicher Zusammenhang bestehe, muss doch einen mehr als gelinden Zweifel rufen. Wenn andererseits geltend gemacht wurde, dass B. zur Abwendung der dem Betriebe drohenden Gefahren alles Nöthige vorzukehren von der Bahngesellschaft den Auftrag erhalten habe und diese für den Schaden hafte, der dem Beauftragten bei Ausführung des Auftrages erwachsen sei, so gab diese Ansicht dem allgemeinen Gefühl Ausdruck, es müsse als unbillig und Anstoss erregend erscheinen, die Wittwe B. mit ihren Entschädigungsansprüchen für den Tod des Mannes, der bei Wahrung der Interessen der Bahn sein Leben eingebüsst habe, an einen Dritten zu verweisen, von dem eine Entschädigung vielleicht gar nicht erhältlich sein möchte. Allein diese Begründung findet im Haftpflichtgesetz keinen Stützpunkt und das Obligationenrecht kommt nicht zur Anwendung. Erscheint in formeller Beziehung die Verurtheilung der Nordostbahn somit auch nicht als über jeden Zweifel erhaben, so ist schon möglich, dass ihr materiell kein grosses Unrecht geschieht; denn die Frage, ob ihr nicht ein Rückgriff gegen den Weinfelder Don Quixote zustehe, ist durchaus offen gelassen worden.“

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Versammlung des Vereins am 20. März d. J. gedachte der Vorsitzende Wirkl. Geh. Ober-Baurath Streckert in warmen Worten der seit der letzten Versammlung verstorbenen beiden Mitglieder Geh. Baurath A. Skalweit-Magdeburg und Oberingeniör Frisch-hier.

Herr Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Frahm sprach sodann über neuere Eisenbahnbauten in und um Paris. Der Vortragende gab zunächst einen Ueberblick über die bisherige Entwickelung des französischen Eisenbahnnetzes und seine Gestaltung in und um Paris. Die Bahnhöfe liegen meist nahe der Linie der äusseren Boulevards und, obgleich sie durch eine Ringbahn miteinander verbunden sind, sei doch die Entfernung vom Innern der Stadt für den Verkehr sehr erschwerend. Seit langer Zeit sei man bestrebt, die Eisenbahn noch weiter in die Stadt zu führen und durch Stadtbahnen mit Lokomotivbetrieb nach verschiedenen Richtungen den Verkehr innerhalb der Stadt zu erleichtern. Mit Hineinführung der Eisenbahnen habe die Verwaltung der Orléans-Eisenbahn und zwar mit ihren Nebenlinien nach Limours und Sceaux den Anfang gemacht. Sie endigten jetzt in einem Bahnhofe am Palais Luxembourg, der sich derartig bewährt habe, dass die Verwaltung der Orléansbahn nunmehr auch ihren Hauptbahnhof (Austerlitzbahnhof am Valhubertplatz) in das Innere der Stadt verlege. Die bereits in Angriff genommene Eintührungslinie gehe neben dem linken Seineufer und endige in einem Bahnhofe am Quai d'Orsay im Mittelpunkt der Stadt hart am linken Seineufer. Ein ähnliches Ziel verfolge jetzt auch die französische Westbahn, deren Linien bisher auf den drei mehr oder weniger entlegenen Bahnhöfen St. Lazare, Montparnasse und Marsfeldbahnhof endigten und die nunmehr einen für alle drei Linien zugänglichen Bahnhof, gleichfalls hart am linken Seineufer an der Invalidenesplanade nahe dem Quai d'Orsay erbaue. Jene grossartigen Bahnhofsneubauten, in der Hauptsache Unterpflasterbahnhöfe, in deren Verbindungslinien die Hochbahn, der offene Einschnitt, die Unterpflasterbahn und der Tunnel in zahlreicher Abwechselung vertreten sei, sähen in Kürze ihrer Vollendung entgegen. Der Bau von Stadtbahnen im Anschluss an die Gürtelbahn sei noch nicht weit fortgeschritten.

Die Beschreibung jener Bauausführungen sowie des Stadtbahnprojektes nach dem Stande vom Jahre 1898 bildete den Hauptgegenstand des interessanten, durch zahlreiche Pläne und Bauzeichnungen erläuterten Vortrages. An der darauf folgenden Besprechung betheiligten sich die Herren Blum, Schroeder, Lehmann, v. Mühlenfels, Kriesche und Fränkel.

In üblicher Abstimmung wird Herr Regierungsbaumeister Krambier als einheimisches ordentliches Mitglied aufgenommen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Am 1. Mai d. J. wird der an der Bahnstrecke Berlin-Königswusterhausen zwischen den Stationen Zeuthen und Königswusterhausen neuerrichtete Haltepunkt Wildau für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen von Wildau bis Zeuthen 3,51 km und von Wildau bis Königswusterhausen 2,54 km.

Eröffnung der Station Kalk Süd für die Abfertigung von Wagenladungen und Schliessung der Station Deutzerfeld für den öffentlichen Wagenladungsverkehr.

Am 5. April d. J. ist die Station Kalk Süd, die bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr diente, auch für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von lebenden Thieren, Frachtstückgütern, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist in Kalk Süd nach wie vor ausgeschlossen. Ferner wird am 31. Mai d. J. Abends die Station Deutzerfeld für den öffentlichen Wagenladungsverkehr geschlossen. Vom 1. Juni d. J. ab dient diese Station daher nur noch für die Abfertigung von Wagenladungen und Frachtstückgütern der angeschlossenen Werke, für die Abfertigung von Frachtstückgütern jedoch nur in dem jetzigen Umfange. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Köln in Nr. 27 — Inser.-Nr. 816 — d. Ztg.)

Aenderung von Stationsnamen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Der Name der Station Virovitica an der Strecke Barcs-Pakrácz ist in Verőcze-Virovitica abgeändert worden.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 755 vom 27. März d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs sowie die böhmische Nordbahn und die österreichische Nordwestbahn, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 3. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai d. J. wird der an der Görlitzer Vorortstrecke zwischen den Stationen Zeuthen und Königswusterhausen neuerrichtete Haltepunkt Wildau für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Zur Bedienung des Haltepunkts werden daselbst sämmtliche Vorortzüge der Strecke Berlin-Königswusterhausen in beiden Richtungen anhalten.

Berlin, den 28. März 1900. (856)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Weinverkehr von Stationen der rumänischen Eisenbahnen und der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrt nach der Schweiz und den schweizerisch-südbadischen Gemeinschaftsstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz mit Umschlag in Verciorova und Wien oder Passau (A.-T. vom 1. November 1893).

Mit Wirksamkeit vom 15. Juli 1900 wird der Tarif nebst I. Nachtrag ohne Ersatz aufgehoben.

München, den 4. April 1900. (857)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Magdeburg-Halle-sächsischer Güterverkehr.

Am 10. April d. J. werden die Stationen Drebkau, Marsdorf b. Sorau, Sondersdorf, Scharmützelsee und Spremberg des Eisenbahndirektionsbezirks Halle in den Ausnahmetarif 6 für Braunkohlen usw. einbezogen.

Dresden, den 5. April 1900. (858)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.

Theil IV, Heft 1 vom 1. Januar 1894.

Mit Gültigkeit vom 20. April l. J. gelangen für die Beförderung von Holz ab Maishofen nach Allach direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 3. April 1900. (859)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Am 2. April d. J. erscheint zum Tarif vom 1. April 1895 der Nachtrag XXIII, enthaltend anderweite, zum Theil ermässigte Entfernungen für die Stationen Brackel bei Dortmund, Dortmund Süd, Unna-Königsborn und Wickede-Asseln des Direktionsbezirks Essen und abgekürzte Entfernungen zwischen verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Elberfeld und den Stationen Coesfeld Staatsbhf., Darfeld und Dülmen Staatsbhf. des Direktionsbezirks Münster. Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 31. März 1900. (860)
Königliche Eisenbahndirektion.

Französisch-belgisch-deutsch-russischer Verkehr.

1. Zu dem Gütertarif, Heft 1 B, für den Verkehr zwischen Frankreich und Russland vom 1. September 1898 ist der zweite Nachtrag ausgegeben. Er enthält u. a. Bestimmungen über die Frachtberechnung für Güter aller Art in Wagenladungen von mindestens 5000 kg auf den Strecken der französischen Nordbahn.
2. Nach Mittheilung der Warschau-Wiener Eisenbahn wird im Verkehr nach Warschau das Thorgeld (Rogatkowegebühr) zu Gunsten der Stadt Warschau vom 14. März d. J. ab nicht mehr erhoben.

Köln, den 3. April 1900. (861)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Kohlenverkehr.

Am 2. April d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 der Nachtrag VII, enthaltend anderweite, zum Theil ermässigte Frachtsätze für Kohlen usw. in Einzelsendungen von den Stationen Unna-Königsborn und Wickede-Asseln des Direktionsbezirks Essen nach den Stationen der Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster, der Farge-Vegesacker, Hoyaer und Kreis Oldenburger Bahn, sowie eine Ermässigung der Frachtsätze für Kohlen usw. in Sendungen von mindestens 45000 kg von Wickede-Asseln.

Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 31. März 1900. (862)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-gesellschaft.

Mit Ende Mai d. J. treten die im Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr für Sendungen nach Station Svojsic (Oe.-U. St.-E.-G.) enthaltenen Frachtsätze ausser Kraft. Sendungen für die Zuckerfabrik in Svojsic sind vom 1. Juni d. J. ab auf Station Bosic abzufertigen.

Breslau, den 31. März 1900. (863)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch - ungarischer Verbandtarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1899.

Am 1. April 1900 treten bis auf weiteres, längstens Ende 1900 direkte Frachtsätze für Butter von Temesvár-Jozsefváros nach Berlin Anh.-Dresd., Görl. und Schles. Bahnhof in Kraft. Diese für die deutschen Bahnen auf normaler Grundlage gebildeten Sätze betragen für 100 kg in Pfennigen:

a	b	c
bei Aufgabe als Stückgut	bei Aufgabe in Mengen von	
	5 000	10 000
	Kilogramm auf einen Frachtbrief und Wagen	
1 005	895	856

Breslau, den 31. März 1900. (864)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterr.-ungar.-bayer. Gütertarif.
Theil II Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1900 werden die Stationen Aussig und Settenz der k. k. pr. Aussig-Teplitzer Eisenbahn in den Ausnahmetarif Nr. 32 für Güter aller Art für den Verkehr mit verschiedenen bayerischen Stationen aufgenommen.

München, den 3. April 1900. (865)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Bayerisch - österreichischer Grenzverkehr.
Tarif Theil II, Heft 5 vom 1. Januar 1895.

Mit Wirksamkeit vom 15. April 1900 ermässigt sich im Ausnahmetarif Nr. 12 für Chamotte und Chamottesteine der Frachtsatz Nürschan - Söll - Leukenthal von 127 auf 126 Heller für 100 kg.

München, am 2. April 1900. (866)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutsch - rechtsrheinischer Güterverkehr und rheinisch - westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahn - Kohlenverkehr.

Am 2. April d. J. treten für die Stationen Brackel bei Dortmund, Unna-Königsborn und Wickede-Asseln im Verkehr mit einigen nördlichen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg geringe Ermässigungen der Tarifkilometer und der Kohlenausnahmefrachtsätze in Kraft.

Näheres bei den betheiligten Dienststellen.

Essen, den 29. März 1900. (867)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin - Stettin - westdeutscher Güterverkehr.

Am 2. April 1900 wird zum Tarif für den Berlin-Stettin-westdeutschen Güterverkehr vom 1. September 1899 der Nachtrag I herausgegeben.

Derselbe enthält u. a. Entfernungen für die Stationen Scheune und Sietzing des Direktionsbezirks Stettin, Rhynern des Direktionsbezirks Essen und Oberwinter des Direktionsbezirks Köln; anderweite grösstentheils ermässigte Entfernungen für die Stationen Brackel bei Dortmund, Dorstfeld, Dortmund - Süd, Emmerich, Empel, Haldern (Rheinland), Mehrhoog, Unna-Königsborn und Wickede-Asseln des Direktionsbezirks Essen sowie Kalk Nord des Direktionsbezirks Köln; Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 — Klasse II — für die Station Königs-Wusterhausen des Direktionsbezirks Berlin sowie einen Ausnahmetarif E 2 für Eisen und Stahl etc. zur überseeischen Ausfuhr nach Ostasien.

Soweit durch Berichtigung einzelner Entfernungen Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 15. Mai 1900 ab.

Der Nachtrag kann durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Elberfeld, den 31. März 1900. (868)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - westfälisch - österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Tarif Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.
Einführung von Frachtsätzen für den Artikel „Graphit unreiner (erdiger), roh oder geschlemmt oder gemahlen."

Mit Gültigkeit vom 5. Mai 1900 gelangen an Stelle der mit demselben Tage zur Aufhebung kommenden Frachtsätze des Ausnahmetarifes 13 b (für Graphiterde krystallinische, roh auch pulverisirt) anderweitige Frachtsätze für den Artikel: „Graphit unreiner (erdiger), roh oder geschlemmt oder gemahlen" im Verkehre von den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen Budweis, Hannsdorf, Krumau, Netolitz-Stadt und Schwarzbach-Stuben nach Stationen in Rheinland - Westfalen zur Einführung.

Ueber die Höhe der neuen Frachtsätze ertheilen die Verkehrsbüreaus der königl. Eisenbahndirektionen Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M. und Köln, sowie das Tariferstellungs- und Abrechnungsbüreau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien auf Anfrage Auskunft.

Wien, am 30. März 1900. (869)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Bahnen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Getreide etc. (Ausn.-Tar. Nr. 2) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Zwischen Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	
und Freudenthal . . .	149 ₰
„ Jägerndorf . . .	130 „
Zwischen Schönpriesen-Umschlag	
und Freudenthal . . .	144 ₰
„ Jägerndorf . . .	125 „
Zwischen Dresden-Elbkai	
und Freudenthal . . .	185 ₰
„ Jägerndorf . . .	166 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz, Aussig - Landungsplatz und Schönpriesen - Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg. Im Verkehr mit Dresden - Elbkai ermässigen sich für Ausn.-Tar. Nr. 2 B (Kleie etc.) die vorstehenden Frachtsätze um 14 ₰ für 100 kg.

Wien, am 2. April 1900. (870)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.
Aenderung der Tarifbestimmungen.

Die im Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899 für Stationen der Kaiser Ferdinands - Nordbahn enthaltenen Ausnahmetarife für Zucker finden ab 1. Mai d. J. nur auf Sendungen Anwendung, welche von den Absendern auf eigene Kosten aufgeladen werden.

Wien, am 3. April 1900. (871)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn,
namens der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
(Ermässigung des Schnittfrachtsatzes für Getreide und Kleie etc. von Skala transit.)

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, wird der auf Seite 3 und 4 des vom 1. August 1899 gültigen Nachtrages I zu Theil II, Heft 2 für den obenbezeichneten Verkehr vorgesehene Frachtsatz der Schnitttafel I a und II a für Skala transit von „192" auf „180 ₰" für 100 kg ermässigt.

Wien, am 30. März 1900. (872)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Badische Lokaleisenbahnen A.-G.
Albthalbahn.

Nachdem die Schmalspurwagen der Albthalbahn zu 7,5 t Ladegewicht auf 10 t Ladegewicht umgebaut sind, kommt die besondere Tarifvorschrift 1 zu §§ 7 bis 9 der allgemeinen Tarifvorschriften auf Seite 34 des Lokaltarifs der Albthalbahn mit dem 1. April d. J. in Fortfall.

Karlsruhe, den 1. April 1900. (873H&V)
Die Direktion.

3. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung je eines Dampfkessels von 5 qm Heizfläche auf den Bahnhöfen Burg und Genthin soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ (baar) bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von 2 Dampfkesseln“

versehen zu dem auf

Dienstag, den 17. April 1900, Vormittags 11 Uhr,

anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb drei Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im März 1900. (874)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung von 9 Stück Centesimalwaagen von je 30 000 kg Tragfähigkeit und 7,5 m Brückenlänge soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 1 ℳ (baar) bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Centesimalwaagen“

versehen zu dem auf

Sonnabend, den 14. April 1900, Vormittags 11 Uhr,

anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb drei Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im März 1900. (875)

Königliche Eisenbahndirektion.

Auf der Nebenbahn Osnabrück-Brackwede soll der Umbau von 11,3 km Gleise und der Einbau von 8 000 cbm Bettungsmaterial an den Mindestfordernden vergeben werden. Verdingungsunterlagen sind gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ (nicht in Marken) von uns zu beziehen.

Angebote sind zum Termine, am 23. April 1900, Vormittags 11 Uhr, einzusenden.

Zuschlagsfrist 14 Tage. (876)

Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 Osnabrück.

Die Ausführung der Erd-, Absteifungs-, Maurer- und Steinmetzarbeiten zur Unterführung der Bahnhofstrasse in Erkner soll öffentlich vergeben werden. Angebote sind bis Sonnabend, den 21. April, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Herstellung der Unterführung der Bahnhofstrasse in Erkner“ versehen, an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen. Die Verdingungsunterlagen können daselbst eingesehen und gegen kostenfreie Einsendung von 2,50 ℳ mit Zeichnung oder 1,50 ℳ ohne Zeichnung von daher bezogen werden.

Berlin, den 4. April 1900 (877)

Königliche Bauabtheilung 1.
Fruchtstrasse 14/15.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung zweier eiserner Ueberladekrahne von 10 000 bezw. 15 000 Kilogramm Tragfähigkeit für die Stationen Schöningen und Brandenburg soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Maasssskizzen etc. und Angebotsformulare liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 1,50 ℳ (baar) bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung zweier Ueberladekrahne“

versehen zu dem auf

Sonnabend, den 28. April 1900, Vormittags 11 Uhr,

anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im März 1900. (878)

Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Für das Jahr 1900 sind nöthig:

1.	34	Stück	Bufferhülsen,
2.	66	„	Bufferkreuze,
3.	115	„	Bufferstangen,
4.	350	„	Schrauben-Kuppelungen ohne Bolzen,
5.	200	„	Schraubenkuppelbügel,
6.	250	„	Schrauben-Kuppelhängeisen,
7.	500	„	Schraubenkuppelspindeln,
8.	350	„	Sicherheits-Kuppelhaken mit Bügel und Bolzen,
9.	70	„	Zughaken (quadratisch geformter Theil der Zugstange = 350 mm lg.),
10.	100	„	Zughaken (quadratisch geformter Theil der Zugstange = 430 mm lg.),
11.	1 000	„	Siederöhren,
12.	600	„	Spiralfedern,
13.	1 400	kg	Tiegelgussstahl zu Werkzeug,
14.	2 000	„	„ „ Federn.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können auf der Kanzlei des Unterzeichneten eingesehen oder gegen Vergütung (portofreie Einsendung) von 60 ₰ für Pos. 1—10 und von 40 ₰ für Pos. 11 bis 14 bezogen werden.

Die Angebote, den Preis pro Stück bezw. Kilogramm und die kürzeste Lieferfrist enthaltend, sind mit entsprechender Aufschrift verschlossen und frei bis längstens den 23. April 1900, Vormittags $10^1/_2$ Uhr, an die unterzeichnete Dienststelle einzusenden. Zuschlagfrist 4 Wochen.

Darmstadt, im März 1900. (879)

Der Maschinen-Ingenieur.

---

4. Verkauf von Altmaterialien.

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Verkaufsausschreibung von alten Eisen- und Stahlwaaren.

Die gefertigte Direktion beabsichtigt, die in ihren Materialhauptmagazinen Wien (Simmering) und Prag gegenwärtig vorräthigen und bis Ende Dezember 1900 disponibel werdenden alten Eisen- und Stahlwaaren im Wege der öffentlichen Konkurrenz zu verkaufen.

Die voraussichtlich im Jahre 1900 zum Verkauf gelangenden Mengen der einzelnen Eisen- und Stahlsorten, sowie die Verkaufsbedingungen sind aus den bezüglichen Offertbehelfen und zwar: Offertformularien und Bedingnissen ersichtlich, welche bei der Abtheilung für Materialwesen der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft in Wien, X/2, Hintere Südbahnstrasse Nr. 1, an Wochentagen zwischen 10 bis 12 Uhr Vormittags eingesehen und behoben bezw. gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerte sind längstens bis 20. April l. J., 12 Uhr Mittags, dem Einreichungsprotokoll der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft, I Schwarzenbergplatz Nr. 3 zuzustellen.

Die nicht auf dem obenerwähnten Formulare verfassten oder nach dem obigen Termin eingebrachten oder etwa den aufgestellten Bedingungen nicht vollkommen entsprechenden Offerte können keine Berücksichtigung finden.

Die Offerenten haben bis 2. Juni l. J. im Worte zu bleiben.

Wien, im April 1900. (880)

Die Direktion
der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

---

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Ein auf Bahnhof Lauscha stehender, noch gut erhaltener Gasometer von etwa 375 cbm Nutzinhalt soll auf Abbruch verkauft werden.

Bedingungen und Zeichnungen können bei unserer Kanzlei eingesehen, auch von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 80 ₰ in baarem Gelde bezogen werden.

Zur Oeffnung der Angebote findet Termin am

24. April 1900, Mittags 12 Uhr, bei der unterzeichneten königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt statt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, im März 1900. (881)

Königliche Eisenbahndirektion.

Zur Frachtkarte 3 Hamburg B.-Luckau vom 11. März 1900 fehlt 1 Ballen Tabaksblätter J. J. 9066 im Gewicht von $88^1/_2$ kg. Es wird um Nachforschung und Mittheilung an die Betriebsdirektion der Niederlausitzer Eisenbahn Luckau ersucht. (882)

Verkauf

von 9 alten Güterwagen, 4 Centesimalwaagen, 1 Schiebebühne, 2 Brückenkonstruktionen (etwa 6,5 t) und 2 Blechträger von je 8 m Länge. (883)

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbüreau, Zimmer 38 des Verwaltungsgebäudes eingesehen oder von demselben gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ in Baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Versiegelte, mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von alten Güterwagen etc.“ versehene Gebote sind bis zum 18. April 1900, Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist 30. April 1900.

St. Johann-Saarbrücken, 31. März 1900.

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 29. | 11. April 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 7 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Ueber flusseiserne Querschwellen.

In Nr. 100 S. 1572 Jahrg. 1898 d. Ztg. wurde des im „Bulletin du Congrès" vom Juli 1898[1]) enthaltenen Berichtes des Ingeniörs Renson über siebzehnjährige vergleichende Versuche mit eisernen Querschwellen verschiedener Bauarten Erwähnung gethan. Die damaligen Mittheilungen finden jetzt eine Ergänzung. Der eiserne Oberbau scheint sich in den letzten Jahren auch in Frankreich Bahn zu brechen. Der Ingeniör A. Moreau hielt im französischen Ingeniörverein über diesen Gegenstand kürzlich einen interessanten Vortrag,[2]) der hierunter auszugsweise wiedergegeben werden soll.

Die gesammte Länge aller Eisenbahnen der Erde beträgt jetzt ungefähr 750 000 km. Werden dieser Zahl 20 % für zweite Gleise, Bahnhofsgleise usw. zugesetzt, so ergibt sich eine Gleislänge von 900 000 km. Dem entspricht mit Vernachlässigung des verschwindend geringen Betrages an Langschwellengleisen ungefähr eine Milliarde Querschwellen. — Wird der Jahresaufwand für die Erhaltung und Erneuerung einer Querschwelle zu 0,35 ℳ angenommen, so beträgt die gesammte Ausgabe für Erneuerung und Erhaltung der Schwellen jährlich 350 000 000 ℳ oder täglich 958 000 ℳ. Wenn es gelingt, den Jahresaufwand um 0,1 ℳ für jede Querschwelle, d. i. etwas weniger als 29 %, herunterzudrücken, so ergibt sich sofort eine jährliche Gesammtersparniss von 100 000 000 ℳ für die sämmtlichen Bahnen der Erde oder ungefähr 275 000 ℳ täglich. Es leuchtet ein, wie wichtig es ist, in dieser Richtung Ersparnisse zu machen, und es haben sich denn auch die internationalen Eisenbahnkongresse fast in jeder Tagung mit der Frage des eisernen Oberbaues befasst.

[1]) Auch in „Stahl und Eisen" Nr. 18 von 1898.

[2]) Mémoires de la „Société des Ingénieurs civils de France", Novbr. 1899.

Unter den sehr vielen Oberbauarten, welche versucht wurden, gibt es zahlreiche, die den gewünschten Erfolg nicht hatten. Bei zahllosen Proben fehlte es übrigens an folgerichtigem Vorgehen; vielfach sind mehrere Elemente, an deren Klarstellung liegen musste, zugleich der Aenderung unterworfen worden, so dass es schwierig wurde, aus den beobachteten Thatsachen eine klare Schlussfolgerung zu ziehen. — Von den vergleichenden Versuchen, welche angestellt wurden, sind diejenigen von besonderem Werth, welche seit 1881 auf den Strecken der Gesellschaft für den Betrieb niederländischer Staatsbahnen auf Veranlassung des Ingeniörs Post gemacht wurden.[3])

In einem Aufsatze des Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens im Heft I von 1885 beschrieb Post die Verbesserungen, welche er von 1880 bis 1885 im Walzverfahren, in der Bearbeitung und in der Form der flusseisernen Querschwellen und des Kleineisenzeuges einführte. Seitdem hat er weitere Verbesserungen vorgenommen[4]), und von 1880 bis 1890 hat die genannte Gesellschaft unter Leitung des Ingeniörs Renson 20 Probestrecken mit eisernen Querschwellen ausgestattet. Auf diesen Probestrecken haben die Bolzen meist quadratische oder rechteckige Kragen, durch die sie beim Anziehen der Muttern am Umdrehen verhindert werden. Solche Bolzen erfordern eckige Löcher in den Schwellen, welche also gestanzt werden müssen. Die Bolzen der D-Form der Postschwellen Typen X und XI der letztverlegten Probestrecken haben keine solchen Kragen; sie werden am Umdrehen dadurch verhindert, dass der recht-

[3]) „Ztg. d. V. D. E.-V." Nr. 53 von 1886 und Nr. 100 von 1898. „Stahl und Eisen" Nr. 1 und 7 von 1887. „Glasers Annalen f. G. u. B." vom 5. April 1899.

[4]) „Organ f. d. F. d. E." Heft III, 1887 und „Stahl und Eisen" Nr. 18 von 1898.

eckige Bolzenkopf zwischen zwei Längsleisten unter der Schwellenplatte zu liegen kommt, die auf die Schwelle aufgewalzt sind. Durch diese überaus einfache Anordnung ist es möglich, runde Löcher in den Schwellen anzuwenden, die man bohren kann, was auf die Lebensdauer der Schwellen von günstigstem Einfluss ist, wie wir weiter unten unter „Risse“ sehen werden.

Das Bohren der Schwellen braucht nicht über 6 bis 8 ₰ für eine Querschwelle mehr zu kosten als das Stanzen. Die Querschwellen veränderlichen Querschnitts werden entweder unmittelbar in Trogform gewalzt oder als Platten veränderlicher Dicke hergestellt, welche nachher in Gesenken in Trogform gepresst werden. Die Schwellen können auch mit gleichbleibendem Querschnitt gewalzt werden, sei es in Trogform oder als Platte. Setzt man für die vier erwähnten Herstellungsarten denselben Querschnitt unter dem Schienenfuss voraus, so beträgt die Gewichtsersparniss bei veränderlichem Querschnitt 13—15 %; der Preis einer Tonne für die Querschwellen veränderlichen Querschnitts, besonders bei kleinen Mengen, kommt etwas höher zu stehen, da dafür die Walzen besonders bearbeitet werden müssen. Für das Walzen der Schwellen mit veränderlichem Querschnitt brauchen Patentgebühren nicht mehr gezahlt zu werden; die andern von Post eingeführten Verbesserungen sind nicht patentirt worden.

Einfluss des Rostes.

Im Jahre 1865 wurden auf der Linie Deventer-Olst der niederländischen Eisenbahngesellschaft 10 000 eiserne Querschwellen (Bauart Cosijns)[5]) verlegt. Diese liegen jetzt fünfunddreissig Jahre im Gleise und es fuhren mehr als 200 000 Züge darüber. Das Eisen hat durch Rost so wenig gelitten, dass man gegenwärtig die eichenen Blöcke durch eiserne ersetzt, weil die eichenen nur 3 bis 10 Jahre aushielten und weil man eben voraussetzt, dass die Schwellen selbst noch sehr lange dauern werden. Wenn also die Bettung keine Stoffe enthält, welche das Eisen chemisch stark angreifen, kann man den Einfluss des Rostes auf die eisernen Schwellen als unbedeutend bezeichnen. Mit dem Kleineisenzeug machte man dieselbe Erfahrung; der Jahresaufwand dafür ist geringer als der für Befestigungstheile auf hölzernen Querschwellen.

Abnutzung.

Die Berührungsflächen zwischen Schiene, Querschwelle und den Kleineisentheilen unterliegen hämmernden Beanspruchungen und der Abnutzung, wenn die Muttern der Bolzen sich losrütteln. Bei guter Muttersicherung aber ist die Abnutzung unerheblich. Die Gotthardbahn, welche seit 1886 beinahe ausschliesslich flusseiserne Querschwellen, Bauart Post, verlegte, hat trotz ihrer schweren Lokomotiven, die bis 100 t wiegen und Raddrücke bis 7,8 t haben, trotz ihrer scharfen Krümmungen (bis 280 m Halbmesser) und starken Gefälle (bis 27 mm auf 1 m) eine durchaus günstige Meinung von diesen Schwellen hinsichtlich ihrer Abnutzung. Sie sagt[6]), dass man die Dauer der flusseisernen Querschwellen gleich der der Stahlschienen setzen kann, d. h. gleich einem Mehrfachen der Dauer eichener Schwellen. Für die Bahnen mit sehr regem Verkehr kann es vortheilhaft sein, besonders in den Krümmungen die Abnutzung der Schwellen so gut wie ganz zu beseitigen durch Verwendung eiserner oder flusseiserner „Verschleissplatten“, die leicht ersetzt werden können. Bei den oben erwähnten D-Bolzen kann man die Platten anbringen, ohne die Bolzen herauszunehmen. Auf der französischen Ostbahn wurde 1886 bei Paris eine Probestrecke auf Post-Schwellen damaliger Bauart verlegt. Die Raddrücke betrugen bis 8 t, die Schienen wogen nur 30 kg/m; täglich gingen 80 Züge, darunter 6 Eilzüge von 80 km/St. Geschwindigkeit, über die Strecke. Bis jetzt sind über die Probestrecke ungefähr 350 000 Züge gefahren, und es haben sich Schwellen und Kleineisenzeug sehr gut gehalten. Allerdings liegen zwischen Schienenfuss und Schwellenplatte Filzplatten, welche die hämmernde Einwirkung verhindern, den Sand zwischen Schienenfuss und Schwelle fern halten und eine elastische Befestigung geben. Diese Filzplatten, welche in Frankreich und England auch auf hölzernen Schwellen vielfach Verwendung finden, halten leider nur 75 000 bis 100 000 Züge aus. Es wäre wichtig, einen Stoff zu finden, der, dauerhafter als getheerter Filz, zugleich elastisch und zähe ist, ohne zu kostspielig zu sein. Eine solche elastische Verschleissplatte wäre geeignet, die Frage der eisernen Querschwellen einen guten Schritt weiter zu bringen. Sie würde nicht nur die oben erwähnten Vortheile gewähren, sondern auch den metallischen Ton, der beim Befahren eisernen Oberbaues laut wird, beseitigen.

Risse.

Der Ingeniör Renson beobachtete auf seinen Probestrecken, dass von den eisernen und flusseisernen Querschwellen mit gestanzten Löchern viele nach wenigen Jahren Risschen und Risse zeigen, welche von den Ecken dieser Löcher ausgehen. Bevor er den erwähnten Bericht erstattete, untersuchte er alle flusseisernen Post-Querschwellen der Typen X und XI mit runden gebohrten Löchern und fand keine einzige, welche auch nur Risschen zeigte. Man ist sich denn auch heutzutage darüber einig, dass das Stanzen selber, sogar bei ziemlich weichem Flusseisen, die Risschen verursacht, welche, anfangs oft unsichtbar, später beim Betrieb hervortreten. Man hat, besonders auf den belgischen Staatsbahnen, wegen dieser Risse anfänglich starke Bedenken empfunden und es ist vorgekommen, dass Schwellen als Schrott verkauft wurden, welche noch lange Jahre im Betrieb hätten aushalten können, ohne die Sicherheit zu gefährden. Wie aus den Gutachten und den Besprechungen auf dem internationalen Eisenbahnkongresse hervorgeht, kann man die Schwellen ruhig auf der Strecke lassen, bis die Risse ein bestimmtes Maass erreichen. Die gründliche Abhilfe besteht darin, dass man die Löcher bohrt und bei starkem Verkehr geeignete Verschleissplatten anwendet. Man vermeidet so jede Rissbildung und verlängert die Schwellendauer.

Erhaltungskosten des Oberbaues auf flusseisernen Querschwellen.

Der günstige Eindruck, den Ingeniör Renson nach 17jähriger Beobachtung seiner 20 Probestrecken bezüglich der Erhaltungskosten gewonnen hat[7]), findet seine Bestätigung durch die Ergebnisse auf anderen Bahnen.

Auf den internationalen Eisenbahnkongressen wurde statistisch, durch Gutachten und Besprechungen klargestellt, dass bei „vernünftiger Anwendungsweise“ die Erhaltung des Oberbaues auf flusseisernen Querschwellen 12—41 % weniger kostet als auf hölzernen. Die flusseisernen Querschwellen wurden befürwortet namentlich von folgenden Autoritäten: Oberingeniör Bricka (französische Staatsbahn), Direktor Ast (Kaiser Ferdinands-Nordbahn), Direktor Dietler (Gotthardbahn), Oberingeniör Kalff (niederländische Staatsbahngesellschaft), Oberingeniör Kowalski (Berichterstatter über diese Frage) u. a. m.; die belgische Staatsbahn stand in ihrem Widerspruch ziemlich allein. Unter vernünftiger Anwendungsweise war dabei hauptsächlich verstanden, dass man flusseiserne Querschwellen womöglich nicht verwenden soll bei schlecht entwässerter Bahn, sumpfigem Boden, undurchlässiger Bettung oder solcher, die chemisch stark auf Eisen einwirkt. Ganz richtig bemerkt der Ingeniör Moreau, man hätte bei den Versuchen viele Enttäuschungen vermieden, wenn man auf diese Punkte mehr geachtet hätte, auf die Post schon 1885 hinwies.[8]) Der Londoner internationale Eisenbahnkongress von 1895 be-

---

5) Eiserne Balken mit eichenen Blöcken.

6) „Stahl und Eisen“ Nr. 7 von 1898 und „Annalen f. G. u. B.“ vom 5. April 1899.

7) „Zeitung des V. D. E.-V.“ Nr. 100 S. 1572 Jahrg. 1898.

8) „Mémoires de la Société des Ingénieurs civils de France“, 1885.

stätigte die Schlussfolgerungen der früheren Kongresse in Brüssel (1885), Mailand (1887), Paris (1889) und Petersburg (1892): „Bei vernünftiger Anwendungsweise[9]) können eiserne Querschwellen Ersparnisse in der Erhaltung ergeben." In gleich günstigem Sinne äusserte sich der technische Ausschuss des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen: „Bei guter Bahn und guter Bettung entspricht der Oberbau auf eisernen Querschwellen allen Anforderungen, vorausgesetzt, dass die Querschwellen genügend lang sind, für die Normalbahnen 58—75 kg wiegen und dass geeignetes Kleineisenzeug benutzt wird."

Verbreitung der flusseisernen Querschwellen.

Infolge der seit 1887 erzielten günstigen Versuchsergebnisse ist auf der französischen Staatsbahn die Verwendung von flusseisernen Querschwellen in der Zunahme begriffen. Seit 1887 wurden jährlich in verschiedenen Mengen derartige Querschwellen verlegt. Im August 1898 wurden 150 000 Stück bestellt. Trotz der hohen Preise wurden 1899 wieder 2 900 t und am 18. Januar 1900 3 000 t vergeben, was im ganzen ungefähr 600 000 Querschwellen ausmacht. Das französische Kolonialministerium bestellte für die afrikanischen Bahnen (Sudan, Senegal) im Januar 1899 2 950 t und im Dezember 1899 5 500 t flusseiserne Schmalspurschwellen. Auf der Gotthardbahn verlegt man seit Jahren hölzerne Querschwellen nur noch in den geraden Strecken der langen Tunnel[10]), weil man in allen anderen Fällen den flusseisernen Querschwellen den Vorzug gibt, sowohl bezüglich der Erhaltungskosten als bezüglich der Betriebssicherheit. Am 1. Januar 1899 waren von den Hauptgleisen 70 % mit flusseisernen Querschwellen versehen und von den Nebengleisen 39 %, im ganzen 65 % der Gleise. Bei mehreren anderen schweizerischen Bahnen steht es ähnlich. Auf der ganzen Erde liegen gegenwärtig mehr als 1 500 000 Postschwellen in Gleisen verschiedener Spurweite, namentlich in Deutschland, Holland, Belgien, Frankreich, Transvaal (Spurweite 1,067 m), Argentinien (Spurweite 1,676 m) und Sumatra (theils Adhäsions-, theils Zahnradbahn).[11])

Ingeniör Moreau hebt hervor, dass auch auf den preussischen und bayerischen Staatsbahnen grosse Mengen flusseiserner Querschwellen liegen und verlegt werden; gegenwärtig ist das Gesammtgewicht an jährlich beschafften Schwellen ungefähr gleich der Hälfte des Gewichtes der Stahlschienen. Im allgemeinen stellt sich heraus, dass die Bahnen, welche für die Erneuerung flusseisserne statt hölzerner Querschwellen verwenden, besonders diejenigen sind, welche von der Verstaatlichung nicht bedroht oder schon im Staatsbetrieb sind, also jene, welche sicher sind, im Besitze ihrer Bahn zu bleiben und somit selber die Früchte der Verbesserungen, welche sie für den Oberbau aufwenden, zu pflücken. Wenn dagegen einige Eisenbahnen der Frage des eisernen Oberbaues wenig Interesse widmen und hauptsächlich hölzerne Querschwellen verwenden, wenn es sogar Bahnen gibt, welche ihre Versuche trotz günstiger Ergebnisse einstellten, so ist dies in vielen Fällen den Verstaatlichungsklauseln der Verträge zuzuschreiben, welche diese Gesellschaften mit ihren Regierungen abgeschlossen haben. In einem Berichte[12]) an die Regierung der Vereinigten Staaten von Nordamerika erwähnt Russell Tratman beispielsweise die beiden holländischen Eisenbahn-Betriebsgesellschaften. Seit den Verträgen von 1890 haben diese kein Interesse mehr daran, ihren Oberbau dauernd zu verbessern; denn da die Vortheile der Verbesserungen erst einige Jahre nach dem Verlegen fühlbar werden, so würde bei der Verstaatlichung der neue Eigenthümer, der Staat, die Früchte pflücken, während der Pächter, d. i. die Betriebsgesellschaft, die Kosten trägt. In verschiedenen Ländern, z. B. in Frankreich und seit kurzer Zeit in der Schweiz, befolgen einige Privatbahnen dieselbe Taktik. Diejenigen, welche von früher her Eisenschwellen in der Strecke haben, können diese sogar ausbeuten, um zeitweise die Erneuerungskosten zu verringern: der Verkauf der Eisenschwellen trägt gegenwärtig erheblich mehr ein, als der Ankauf neuer Weichholzschwellen kostet. Motto: „Après nous le déluge."

Trotz dieser eigenthümlichen Verhältnisse, welche in besonderen Fällen obwalten, verbreitet sich der Gebrauch von flusseisernen Querschwellen mehr und mehr. Lässt man Kanada und die Vereinigten Staaten von Nordamerika, wo noch ausgedehnte Wälder bestehen, ausser Betracht, so sind von den übrigen Eisenbahnen der Erde ungefähr 20 % mit ganz eisernem Oberbau versehen. Dass die meisten Patente, welche die Anfertigung von flusseisernen Querschwellen und Kleineisenzeug betreffen, heutzutage erloschen sind, wird dazu beitragen, die Oberbaufrage objektiver zu betrachten, als es bis jetzt häufig der Fall war.

Soweit der Moreau'sche Vortrag. Am Schlusse seines Vortrags betonte Moreau noch besonders, wie durch die methodischen und andauernden Versuche der niederländischen Staatseisenbahngesellschaft dem Eisenbahnwesen ein wichtiger Dienst erwiesen worden sei.

Durch den gegenwärtigen Aufschwung in der Stahlindustrie ist man in der letzten Zeit dazu gekommen, der Frage des eisernen Oberbaues weniger Aufmerksamkeit zu widmen als früher. Die Stahlwerke haben mit der Herstellung anderer Erzeugnisse vollauf zu thun und die Eisenbahnen bezahlen nicht gern die jetzigen hohen Preise für eiserne Schwellen. Trotzdem ist und bleibt die Frage äusserst wichtig, sowohl für die Industrie als auch für die Bahnen; denn der jetzige Aufschwung führt nothwendig zur Ueberproduktion und diese später zum Fallen der Preise. Man wird also wohl thun, sich immerfort Rechenschaft zu geben über die mit flusseisernen Querschwellen in der Strecke erzielten Ergebnisse, um im richtigen Augenblick bereit zu sein, den Oberbau unserer Eisenbahnen ohne erhebliche Kosten dauerhafter zu machen und zu vervollkommnen. M.

[9]) „Condition rationelles d'emploi."

[10]) Vergleiche „Stahl und Eisen" Nr. 7 von 1898 und „Revue générale des chemins de fer", Mai 1899, Aufsatz von J. Michel.

[11]) Vergl. „Bulletin du Congrès international", Oktober 1899, Lindhout's Bericht, betreffend Verhalten der Postschwellen nach zehnjährigem Betrieb.

[12]) „Report to U. St. Govt., Washington Govt. printing office" 1894.

Die gegenwärtigen Neubaustrecken der japanischen Staatseisenbahnverwaltung.

(Schluss aus Nr. 28.)

II. Die Chuolinie.

Mit Ausführung dieser sogenannten Centralbahn, die eine Verbindung zwischen Tokio und Nagoya durch das Innere des Landes herstellt und die noch ganz unerschlossenen Provinzen Kai, Shinano und zum Theil auch Mino für den allgemeinen Verkehr erschliesst, wird im ursprünglichen Plan, der beim Bau der Tokaidostaatsbahnlinie von Tokio nach Kioto seiner Zeit aufgegeben werden musste, verwirklicht. Diese Bahn, die einen Theil der früher geplanten Nakasendolinie, d. h. der inneren Bergstrasse bildet, soll nicht nur die an der Südküste entlang geführte Tokaidostrecke von Tokio nach

Nagoya entlasten, sondern auch einen militärisch wichtigen Ersatz für diese Linie darbieten, die an einzelnen ungeschützten Stellen im Kriegsfalle dem Feuer feindlicher Kriegsschiffe in bedenklicher Weise ausgesetzt sein würde.

Die Bahn beginnt in dem westlichen Endpunkte Hachioji der Kobubahn und erreicht in westlicher Richtung nach Ueberschreitung der Grenzen zwischen den Provinzen Musashi, Sagami und Kai die Stadt Kofu, von wo aus sie eine mehr nordwestliche Richtung einschlägt. Nachdem sie, in dieser fortlaufend, weiterhin in die Provinz Shinano eingetreten ist, wendet sie sich bei der Station Shiojiri mit einer scharfen Biegung nach Südwesten, um über Fukushima, Nagase und Tajimi schliesslich die Südküste und das im Norden der Bucht von Ise, in der Provinz Owari gelegene Nagoya zu erreichen. Von der genannten Station Shiojiri aus soll ferner noch eine Flügelbahn in nordwestlicher Richtung abzweigen, die über Matsumoto nach der südlich von Nagano gelegenen Station Shinonoi der Shinyetsustaatsbahn von Takasaki nach Naoyetsu führen soll. Vermittelst dieser Zweigbahn Shiojiri-Shinonoi wird demnach die neue Chuo linie zugleich eine wesentliche Abkürzung für die Verbindung zwischen den wichtigen Küstenplätzen Nagoya an der Süd-, Naoyetsu und Niigata an der Nordküste von Mitteljapan bilden.

Die Hauptschwierigkeiten bei diesem Bahnbau beruhen in den beiden östlichen Anfangsstrecken von Nachioji bis Saruhashi und von da bis Kofu, zusammen rund 88 km, und in dem nördlichen Abschnitt der Zweiglinie von Shinonoi bis Matsumoto, 55 km; diese drei Strecken und ausserdem die südwestliche Anfangsstrecke von Nagoya bis Tajimi, 36,7 km, sind allein bisher in Angriff genommen, so dass also die Bauarbeiten von den drei äusseren, an das bestehende Bahnnetz angeschlossenen Endstrecken der in Shiojiri zusammentreffenden drei Verzweigungen vorgetrieben werden. Der Fortschritt auf den beiden Strecken Hachioji-Kofu und Shinonoi-Matsumoto ist wegen der ungewöhnlichen Schwierigkeiten nur ein äusserst langsamer, und die Vollendung der ganzen Bahn wird schwerlich vor 6 bis 7 Jahren zu erwarten sein. Diese beiden letztgenannten Strecken haben völlig den Charakter von Gebirgsbahnen und sind infolge der Geländeschwierigkeiten und namentlich der dadurch bedingten zahlreichen Tunnelbauten bei dem Mangel an guten Strassen für die Materialzufuhr in hohem Grade kostspielig; die kilometrischen Anlagekosten steigern sich hier infolge dessen bis auf 279 000 ℳ. (Shinonoi-Matsumoto), übertreffen also noch beträchtlich die der Linie Fukushima-Yonezawa (235 000 ℳ./km); grössere Steigungen als 1:40 kommen nirgends vor, und der kleinste Halbmesser der Bahnkrümmungen beträgt 300 m.

Die beiden östlichen Theilstrecken: von Hachioji bis Saruhashi oder Yenkio, d. h. Affenbrücke, und von da bis Kofu folgen im grossen und ganzen dem Zuge des alten Koshu-Kaido oder der westlichen Landstrasse, die von Tokio aus über Shinjiku nach Hachioji und Kofu führt; diese Linie ist reich an landschaftlichen Reizen und durchschneidet einen fruchtbaren, vielfach Seidenbau treibenden Bezirk; sie wird daher späterhin auch für den Turistenverkehr Bedeutung gewinnen. Die ersten 12 km von Hachioji aus bis an den östlichen Fuss des Kobotoketunnels sind im Bau bereits vollendet und werden gegenwärtig von regelmässigen Bauzügen befahren. Die erste Theilstrecke bis Saruhashi hat die Wasserscheide und Grenze zwischen den Provinzen Musashi und Sagami, die durch den 548 m hohen Kobotokepass gebildet wird, zu überschreiten. Hier ist ein 2,55 km langer Tunnel seit Oktober 1897 im Bau, dessen Scheitel zwischen der östlichen Tunnelrampe von 1:1000 und der westlichen Rampe von 1:40 auf 269 m Meereshöhe liegt. Die von beiden Seiten aus vorgetriebenen Firststollen*) trafen am 13. Dezember 1899 planmässig zusammen, so dass die Bauzeit hierfür 26 Monate betrug. (Baufortschritt im Durchschnitt monatlich im ganzen nur etwa 100 m). Die Ausbruchmasse ist ein ziemlich weicher Kohlensandstein. Die Vollendung des ganzen Tunnels, der durchweg ausgemauert wird, ist im August d. J. zu erwarten. Die Tunnelarbeiten auf der westlichen Seite werden durch eine elektrische Lichtanlage beleuchtet, wobei die vorhandenen Wasserkräfte des Gebirges durch Turbinen nutzbar gemacht werden. Die Gesteinsbohrmaschinen werden durch Pressluft angetrieben. Westlich vom Kobotoketunnel hat die Linie bis Saruhashi keine erheblichen Höhenunterschiede mehr zu überwinden, ist aber bei dem sehr durchschnittenen, unregelmässigen Gelände des vulkanischen Bodens hier ganz besonders reich an Tunneln und Uebergängen über tief eingerissene Querthäler. Von besonderem Interesse ist zwischen den Stationen Yose und Uyenohara, etwa 20 km westlich von Hachioji, der Thalübergang am Sawaizawa, woselbst ein 51,5 m hoher Damm von etwa 121 m Länge und 228 500 cbm Inhalt hergestellt werden soll. Der Wasserlauf, der die Bahn kreuzt, muss dabei verlegt und in einem gewölbten Tunnel von 6,10 m Lichtweite und 183 m Länge durch den Fuss der Dammschüttung hindurch geleitet werden. Dabei kommt eine Futtermauer von 18,3 m Höhe zur Ausführung. Der Schüttungsboden wird auf beiden Seiten des Thales in den nahe gelegenen Bahneinschnitten gewonnen und an beiden Rändern der Schlucht von hohen Gerüsten aus Bambusholz abgestürzt. Die Gesammtkosten dieser Schüttung sind auf rund 75 000 Yen = 157 000 ℳ. veranschlagt und als Bauzeit $1^1/_2$ Jahre in Aussicht genommen.

*) Sohlstollen werden im japanischen Tunnelbau bis jetzt nirgends angewendet.

In der zweiten Theilstrecke steigt die Linie hinter Saruhashi stetig an, anfangs flacher, dann auf 8,5 km mit 1:40, bis sie etwa 53 km westlich von Hachioji auf 665,7 m Meereshöhe das östliche Mundloch des 4 647 m langen Sasagotunnels erreicht. Der Tunnel, der demnächst der längste in ganz Japan sein wird, steigt von beiden Seiten nach der Mitte mit 1:800 an, so dass der Scheitel auf 668,75 m Höhe zu liegen kommt, während die Passhöhe des Sasagogebirges 1 180 m beträgt. Westlich vom Sasagotunnel senkt sich die Bahn zunächst auf 8,8 km wiederum mit 1:40, dann mit flacheren Neigungen, bis sie in der Stadt Kofu auf 317 m Höhe endigt. Während die östliche Steilrampe zum Sasagotunnel fast ausschliesslich in Dämmen und offenen Einschnitten liegt, sind auf der westlichen Rampe 7 zum Theil längere Tunnel, der längste 1 373 m lang, vorgesehen. Die Arbeiten am Sasagotunnel sind seit Dezember 1896 im Gange, insbesondere ist im Herbst 1899 zum Zwecke der Beförderung der Tunnelausbruchmassen eine schmalspurige Transportbahn im Tunnel eingerichtet, die mit elektrischen Lokomotiven betrieben wird; letztere entnehmen den erforderlichen Strom mittelst Rollenkontaktes einer Oberleitung. Auch hier werden die reichlich vorhandenen Wasserkräfte des Gebirges in zweckmässiger Weise zum Betriebe der Tunnelbahn ausgenutzt. Die elektrischen Lokomotiven stammen aus Nordamerika von der Westinghousegesellschaft in Pittsburgh.

Die folgenden Theilstrecken von Kofu bis Suwa, 62,4 km, von Suwa bis Tajimi, 171,4 km, und von Tajimi bis Nagoya, 36,7 km, sind frei von besonderen Schwierigkeiten und daher ihre Anlagekosten auch wesentlich niedriger. Die westliche Endstrecke Nagoya-Tajimi wird schon jetzt mit Bauzügen befahren und ihre Eröffnung für den allgemeinen Verkehr steht für Mitte dieses Jahres zu erwarten. Die ersten 60 km der Bahn von Nagoya bis Kamato haben im allgemeinen nur Steigungen bis zu 1:100 und Krümmungen nicht unter 300 m Halbmesser aufzuweisen. Die Linie steigt von Nagoya, wo sie auf 33,8 m Seehöhe liegt, im allgemeinen ziemlich stetig nach dem Inneren des Landes an; die Station Tajimi liegt auf 126,5 m Meereshöhe.

Für den Bau der 68,4 km langen Flügelbahn von Shinonoi nach Shiojiri wurde bereits im Jahre 1896 eine besondere Bauabtheilung in Shinonoi errichtet; seitdem ist der besonders schwierige nördliche Abschnitt von Shinonoi bis Matsumoto, 54,7 km, in der Ausführung begriffen. Nach Fertigstellung der ganzen Zweigbahn gewinnt man die Möglichkeit, auch die Hauptbahn der Chuolinie von der Mitte aus, von Shiojiri, nach beiden Seiten in östlicher und westlicher Richtung in Angriff zu nehmen und so die Vollendung der ganzen Linie wesentlich zu beschleunigen.

In der Station Shinonoi der Staatsbahn Takasaki-Naoyetsu nimmt die Linie auf 356 m Meereshöhe ihren Anfang und verläuft zunächst auf die ersten 4 km flach bis nach Inariyama; hier beginnt eine 12,7 km lange Steigung von 1:40 (mit Krümmungen bis zu 300 m Halbmesser), die sich durch den ganzen, 2 655 m langen Kamurigitunnel hindurch erstreckt; am südlichen Mundloche des einseitig geneigten Tunnels erreicht die Linie auf 676,6 m Meereshöhe die erste Wasserscheide. Der Bau des Kamurigitunnels wird durch zwei nahe den beiden Mundlöchern angelegte Schächte von 80 und 84 m Tiefe betrieben. Auf der Nordseite des Tunnels ist neben der in der Steigung 1:40 durchgehenden Linie die Station Ubasute als Kopfstation vorgesehen, in gleicher Anordnung wie bei der Station Itaya der Linie Fukushima-Yonezawa besprochen worden (vergl. Nr. 28 S. 423 d. Ztg.). Hinter dem Kamurigitunnel senkt sich die Bahn in ihrem weiteren Verlaufe innerhalb der nächsten 6 km hinter der Station Omi bis auf 593 m herab und ersteigt dann wieder mit Steigungen bis zu 1:40 hinter der Station Saijio den Shirasakapass, wobei die grösste Höhe der Bahn auf 680 m Seehöhe in dem 2 072 m langen Scheiteltunnel zwischen dessen beiderseitigen Steigungen von 1:500 und 1:50 erreicht wird. Von dieser zweiten Wasserscheide aus fällt die Linie mit gleicher Maximalneigung (1:40), bis sie in der Station Akishina, 38,8 km von Shinonoi, auf 525,5 m Höhe ankommt. Die Strecke Shinonoi-Akishina weist im ganzen 5,93 km Tunnel auf, das sind 15,3 % ihrer Länge. Die Fortsetzung von Akishina bis Matsumoto hat wesentlich flachere Linienverhältnisse; die grösste Steigung be-

trägt hier nur noch 1 : 66, und Krümmungen mit einem Halbmesser unter 400 m kommen nicht vor. In der Station Matsumoto sind 585 m Seehöhe erreicht. Von hier bis Shiojiri, wo die Flügelbahn in die Hauptlinie einmündet, liegen erwähnenswerthe Bauschwierigkeiten nicht vor; diese Theilstrecke ist 13,7 km lang.

In der nachstehenden Tabelle sind für die einzelnen Theilstrecken der ganzen Chuobahn die wichtigsten Angaben des allgemeinen Kostenanschlages zusammengestellt, welche die erheblichen Verschiedenheiten in den Linienverhältnissen am deutlichsten veranschaulichen.

Strecke	Länge	Kosten des Grunderwerbes		Kosten der Erdarbeiten		Kosten der					Kosten des Oberbaues	Gesammtkosten	
						Brücken	Tunnel		Stationsanlagen	Hochbauten			
A. Hauptlinien		im ganzen	für das Kilometer	im ganzen	für das Kilometer	im ganzen	im ganzen	für das Bahnkilometer	im ganzen	im ganzen	für das Kilometer	im ganzen	für das Kilometer
	km	Yen	ℳ.	Yen	ℳ.	Yen	Yen	ℳ.	Yen	Yen	ℳ.	Yen	ℳ.
1. Hachioji-Saruhashi	39,83	186 800	9 850	1 391 500	73 500	592 000	2 244 200	118 000	11 000	5 000	10 900	5 255 500	277 000
2. Saruhashi-Kofu .	48,36	190 000	8 250	962 400	41 800	258 900	3 640 900	158 000	47 000	6 000	12 300	6 162 300	268 000
3. Kofu-Suwa . . .	62,44	141 700	4 870	936 000	31 600	224 700	—	—	15 000	7 800	11 000	2 237 700	75 400
4. Suwa-Tajimi . . .	171,41	465 700	5 700	3 550 000	43 500	1 738 000	2 697 100	33 000	48 500	21 300	11 250	11 367 900	139 000
5. Tajimi-Nagoya . .	36,69	100 100	5 740	472 300	27 000	318 200	562 400	32 200	18 500	4 600	11 500	2 097 400	120 000
zusammen	358,73											27 120 800	159 000
B. Flügelbahn:													
6. Shinonoi-Matsumoto	54,72	287 700	11 050	1 273 300	48 800	246 800	3 252 500	125 000	140 900	86 800	16 500	7 266 200	279 000
7. Matsumoto-Shiojiri	13,68	68 000	10 430	74 700	10 460	—	—	—	10 000	8 500	14 400	411 500	63 200
zusammen	68,40										zusammen	7 677 700	236 000
im ganzen	427,1										im ganzen	34 798 500	171 000

Wie aus der Tabelle hervorgeht, sind die Kosten für Grunderwerb, Stationsanlagen, Hochbauten und Oberbau bei der Theilstrecke Shinonoi-Matsumoto verhältnissmässig am höchsten veranschlagt; die Erdarbeiten und Brückenbauten sind verhältnissmässig am umfangreichsten in der östlichen Anfangsstrecke Hachioji-Saruhashi, die Tunnelarbeiten wegen des langen Sasagotunnels in der Strecke Saruhashi-Kofu; in den kilometrischen Gesammtkosten stellt sich die Strecke Shinonoi-Matsumoto, auf der gleichfalls sehr umfangreiche Tunnelbauten vorkommen, am ungünstigsten.

Für Betriebsmittel sind im Kostenanschlage vorgesehen 1 205 200 Yen, das sind rund 5 920 ℳ. für das Kilometer, für Werkstätten im ganzen 141 500 Yen, das sind 695 ℳ. für das Kilometer, und für Baufrachtkosten zusammen 1 327 300 Yen.

III. Die Inyo-Renrakubahn.

Diese Linie ist auf der Strecke von Himeji bis Tottori eine Transversalbahn und von Tottori nach Yonago und Sakai eine Küstenbahn. Sie beginnt in der Station Himeji der Sanyobahn an der Südküste von Mitteljapan in der Provinz Harima, durchschneidet in nordwestlicher Richtung auf eine kurze Strecke die Provinz Mimasaka und erreicht in Tottori in der Provinz Inaba die Nordküste der Hauptinsel Hondo; von hier geht sie in westlicher Richtung die Küste entlang durch die Provinz Hoki nach Yonago und dem westlichen Endpunkt einer schmalen Landzunge Sakai. In Yonago wird die neue Staatsbahn künftig mit der Chugoku-Privatbahn zusammentreffen, die die Insel Hondo von der Sanyobahnstation Okayama aus gleichfalls in nordwestlicher Richtung durchschneiden wird und deren südöstliche Theilstrecke Okayama-Tsuyama seit Dezember 1898 im Betriebe ist.

Die Inyo-Renrakubahn ist noch am weitesten im Rückstande, mit den Bauarbeiten wird voraussichtlich im Rechnungsjahre 1900/01 begonnen werden. Die Kosten der ganzen, 217,8 km langen Bahn sind auf 7 950 000 Yen veranschlagt, das sind 76 500 ℳ. für das Kilometer. Im Kostenanschlage sind unter anderem vorgesehen:

1 450 000 Yen für 5 064,5 m Brücken,
1 699 000 „ „ 8 420 m Tunnel (Durchschnitt 424 ℳ. für das Meter),
117 000 „ „ Stationsanlagen (ohne die Hochbauten), und zwar:
2 Stationen II. Klasse zu je 15 000 Yen,
3 „ III. „ „ „ 12 500 „
21 „ V. „ „ „ 2 000 „

Für Betriebsmittel sind veranschlagt 3 000 Yen für die englische Meile, das sind 3 920 ℳ. für das Kilometer, im ganzen 406 000 Yen. Der längste Tunnel misst 1 569 m und Brücken von über 100 Fuss = 30,5 m Spannweite kommen nicht vor.

IV. Die Kagoshimabahn auf Kyushu.

Sie beginnt in der südlichen Endstation Yatsushiro der Kyushubahn in der Provinz Higo und führt zunächst in südöstlicher Richtung im Thale des durch seine Stromschnellen ausgezeichneten Kumagawa stromaufwärts bis Hitoyoshi, berührt auf eine kurze Strecke die Provinz Hyuga, tritt dann in die Provinz Osumi ein und erreicht bei Kokubu die Nordküste des Golfs von Kagoshima. Hier wendet sich die Bahn nach Südwesten, tritt alsbald in die Provinz Satsuma über und endet in der durch ihre landschaftlichen Szenerien berühmten Provinzialhauptstadt Kagoshima, die zugleich als südwestliche Flottenstation von Bedeutung ist. Die Stadt war im Jahre 1877 der Heerd des Aufstandes von Satsuma, der den Frieden des Landes nach der Restauration von 1869 in bedenklichster Weise unterbrach, und in der japanischen Geschichte auch sonst von jeher bedeutend; heute ist die Stadt auch als Mittelpunkt der Satsuma-Porzellanindustrie bemerkenswerth; durch den neuen Bahnbau wird sie den ersten Eisenbahnanschluss erhalten.

Die Bahn soll in vier Abschnitten zur Ausführung kommen, die von Yatsushiro anfangend durch die Stationen Hitoyoshi, Yoshimatsu und Kokubu gegen einander abgegrenzt werden. Da die Materialzufuhr im Innern des Landes Schwierigkeiten bereitet, so wird der Bau nur vom nördlichen und vom südlichen Ende aus in Angriff genommen; auf der südlichen Theilstrecke von Kokubu bis Kagoshima haben die Arbeiten bereits begonnen. Die Bahn ist im allgemeinen ziemlich kostspielig, die Kosten für 150,07 km sind auf rund 14 848 000 Yen, das sind 208 000 ℳ. für das Kilometer, veranschlagt.

Auf der ersten Theilstrecke von Yatsushiro bis Hitoyoshi, 54,3 km lang, sind die Bauschwierigkeiten verhältnissmässig gering, die Linie steigt hier ziemlich gleichmässig nach Hitoyoshi zu, wo sie eine Höhe von 131 m erreicht; im allgemeinen wird eine Steigung von 1 : 132 angewandt, grössere Steigungen wie 1 : 100 kommen nicht vor. Hier sind vier Zwischenstationen geplant; Strombrücken sind in einer Gesammtlänge von rund 1 km vorgesehen und ihre Kosten zu 800 000 Yen veranschlagt. Die Länge der erforderlichen Tunnel beträgt im ganzen 6 016 m, deren Kosten mit 1 633 300 Yen vorgesehen sind. Auf der zweiten Theilstrecke sind die Erd- und Tunnelarbeiten verhältnissmässig am grössten; hier kommt ein Tunnel von über 1 600 m Länge vor und die kilometrischen Kosten dieses Abschnittes sind daher die höchsten der ganzen Bahn: 254 000 ℳ. Die geringsten Schwierigkeiten bietet die dritte und vierte Theilstrecke von Yoshimatsu bis Kokubu und von da bis Kagoshima; auf der letzteren Strecke kommen grössere Steigungen als 1 : 60 nicht vor, die Bahn bleibt innerhalb einer Höhe von nur 56 m über dem Meeresspiegel. In der nachstehenden Tabelle sind die wichtigsten Angaben aus dem Kostenanschlage für die verschiedenen Theilstrecken zusammengestellt.

Strecken	Länge	Kosten der Erdarbeiten		der Tunnel			der Brücken		Gesammtkosten für das Kilometer
					Kosten				
		im ganzen	für das Kilometer	Länge	im ganzen	für das Meter	Länge	Kosten	
	km	Yen	ℳ.	m	Yen	ℳ.	m	Yen	ℳ.
1. Yatsushiro-Hitoyoshi	54,31	1 119 000	43 300	6 016	1 633 300	570	999	800 000	224 000
2. Hitoyoshi - Yoshimatsu	30,58	833 000	57 200	4 556	1 515 000	700	338	216 700	254 000
3. Yoshimatsu-Kokubu .	37,02	499 000	28 400	3 536	937 000	556	408	366 500	168 500
4. Kokubu-Kagoshima .	28,16	516 000	38 500	2 023	477 000	495	488	218 000	179 500
zusammen	150,07				4 559 300			1 601 200	

Ferner enthält der Kostenanschlag noch 608 500 Yen für Baufrachtkosten, 1 183 300 Yen für den Oberbau, das sind rund 16 550 ℳ. für das Kilometer, und 933 500 Yen für Betriebsmittel, das sind 13 100 ℳ. auf das Kilometer.

Die Gesammtbeträge, die hiernach für die verschiedenen rückständigen Neubaustrecken noch aufzuwenden sind, werden durch die folgende Uebersicht veranschaulicht; dabei sind zugleich die voraussichtlichen Endtermine für die Vollendung der einzelnen Bahnen angegeben.

Neubaulinie	Länge km	Baukapital Yen	Vollendung im Rechnungsjahre
1. Ou: Yonezawa-Odate . .	360,0	24 580 000	1905
2. Chuo:			
a) Hachioji-Nagoya . .	358,7	27 120 800	1907
b) Shinonoi-Shiojiri . .	68,4	7 677 700	1202
3. Inyo-Reuraku	217,8	7 950 000	1906
4. Kagoshima	150,1	14 848 000	1905
zusammen	1 155,0	82 176 500	

Nach den Erfahrungen bei der Bauausführung wird die vorstehende Veranschlagung für die Hauptlinie der Chuobahn, Hachioji-Nagoya, und für die Inyo-Reurakubahn keinenfalls ausreichen; gleichzeitig infolge einzelner Aenderungen im Bauentwurfe und infolge der anhaltenden allgemeinen Preissteigerung wird für die Linie unter 2. a) voraussichtlich eine Mehrforderung und Nachbewilligung von 16 000 000 Yen, für die unter 3. eine solche von 5 600 000 Yen über die bisher gesetzlich bewilligten Bausummen nothwendig werden. Damit würde sich das gesammte Baukapital für die rückständigen 1 155 km Neubaustrecken auf 103 776 500 Yen, d. s. rund 218 000 000 ℳ, steigern. Dieses Kapital, das bei planmässigem Fortschritte der Arbeiten bis zum Jahre 1907 zu verbauen wäre, soll nach Maassgabe des jeweiligen Bedürfnisses, im Rahmen der alljährlichen Bewilligungen von Seiten des Parlaments, durch Ausgabe von Staatsschuldverschreibungen aufgebracht werden. Hiernach würde sich für die in Rede stehenden Neubauten ein durchschnittliches Anlagekapital von 188 500 ℳ. für das Kilometer ergeben.

Nachtrag. In letzter Stunde ist, nach der gesetzlichen Bewilligung der erforderlichen Mittel von Seiten des Parlaments, zu den vorstehend erläuterten Neubaulinien der Staatseisenbahnverwaltung noch die nur 20,1 km lange, in den Geländeverhältnissen ziemlich schwierige Bahnstrecke von Kaidaichi nach Kure hinzugetreten. Kure ist ein wichtiger Kriegshafen in der Inlandsee, südöstlich von der grossen Garnisonstadt Hiroshima gelegen, der bisher ungeachtet seiner bedeutenden Marinewerkstätten noch jedes Eisenbahnanschlusses entbehrte. Der Bau einer Verbindungsbahn von der Sanyobahnstation Kaidaichi, 6,4 km östlich von Hiroshima, nach Kure war früher, 1896, bereits vom Staate geplant, wurde aber späterhin einer Privatgesellschaft übertragen; diese vermochte indess das erforderliche Baukapital nicht aufzubringen und löste sich wieder auf. Bei der Wichtigkeit und Dringlichkeit dieser Ausführung ist die Angelegenheit nunmehr von neuem von der Staatsbahnverwaltung in die Hand genommen worden, und die Linie soll innerhalb der nächsten drei Jahre hergestellt, also im Laufe des Rechnungsjahres 1902 (1. April 1902 bis 31. März 1903) vollendet werden. Die bewilligte Bausumme beträgt im ganzen 2 156 000 Yen, d. s. rund 225 000 ℳ. für das Kilometer. Auch hier bestätigt sich wieder die Erfahrung, die man mit dem gemischten Eisenbahnsystem wiederholt gemacht hat: Die kostspieligen Bahnlinien, deren Herstellung nur mit finanziellen Opfern ausführbar erscheint, bleiben fast immer der Fürsorge des Staates überlassen; die Privatunternehmung sucht sich für ihre Zwecke nur diejenigen Linien heraus, bei denen der zu erwartende Verkehr eine sichere und hohe Verzinsung des erforderlichen Anlagekapitals in Aussicht stellt.

Der preussische Landeseisenbahnrath und die Kohlennoth.

Der preussische Landeseisenbahnrath hielt am 6. d. M. im Konferenzsaale des Potsdamer Bahnhofs zu Berlin unter dem Vorsitz des Unterstaatssekretärs Fleck eine ausserordentliche Sitzung ab, um über die Frage des Weiterbestehens der ermässigten Kohlenausfuhrtarife nach dem Ausland sein Gutachten abzugeben. In der zu diesem Berathungsgegenstand vom Minister der öffentlichen Arbeiten der Körperschaft gemachten Vorlage war in der Hauptsache folgendes ausgeführt:

Die günstige wirthschaftliche Entwickelung Deutschlands in den letzten Jahren hat eine dauernde lebhafte Steigerung des Kohlenverbrauchs zur Folge gehabt. Die erhöhten Leistungen aller Zweige des Eisengewerbes und anderer stark Kohlen verbrauchender Industrien in erster Linie, die vermehrten Anforderungen der Verkehrsunternehmungen (Dampfschiffe und Eisenbahnen), die Entwickelung des Kleinbahnwesens, das Aufblühen elektrischer Unternehmungen, der Verbrauch an Heiz- und Leuchtgas, der sich ungeachtet der Ausbreitung des elektrischen Lichtes vermehrt hat, die Vermehrung und Erweiterung der landwirthschaftlichen Gewerbebetriebe haben hierbei zusammengewirkt. Obwohl die Kohlen- und Koksausfuhr nach dem Ausland im letzten Jahr nicht mehr gestiegen, sondern etwas zurückgegangen ist (16 144 557 t in 1898 gegen 16 102 084 t in 1899), andererseits die Einfuhr fremder Kohlen sich vermehrt hat (14 603 060 t in 1898 auf 15 299 817 t in 1899) und obwohl die Kohlengewinnung im Inlande dauernd fortgeschritten ist, so besteht doch schon seit längerer Zeit eine gewisse Knappheit an Brennmaterial, namentlich in bestimmten Kohlensorten und Hochofenkoks.

Nach dem übereinstimmenden Urtheile des Bergbaus ist dies begründet durch einen Mangel an Arbeitskräften, und diese Kohlenverlegenheit ist in den letzten Monaten durch ein Zusammenwirken verschiedener Umstände verschärft worden. Zu den Betriebshindernissen, denen die Eisenbahnen des Westens im Dezember durch aussergewöhnliche Witterungsverhältnisse ausgesetzt waren, treten hinzu die langdauernden Arbeiterausstände in den österreichischen Kohlenrevieren und die vorübergehenden Arbeitseinstellungen in Sachsen, welche diejenigen Gegenden namentlich Süddeutschlands und Sachsens, welche regelmässige Verbraucher österreichischer und sächsischer Kohle sind, in eine akute Nothlage versetzten. England konnte augenblicklich Aushilfe in dem erforderlichen Umfange nicht leisten. Der Eigenverbrauch Englands, dessen für den Kriegsbedarf arbeitende Industrien aufs äusserste angespannt wurden, und der erhöhte Kohlenbedarf der englischen Schiffe bewirkten im Verein mit dem Fehlen an Transportgefässen einen augenblicklichen Mangel an Exportkohle und ein spekulatives Emporschnellen der englischen Kohlenpreise. Es musste somit in erster Linie die deutsche Kohle herangezogen werden, um den Ausfall der österreichischen und sächsischen Kohle zu decken, namentlich suchte Süddeutschland seinen Bedarf über die Umschlagplätze

des Rheins und des Mains zu erhalten. Obwohl dies naturgemäss eine Rückwirkung auf die Kohlenversorgung der preussischen Landesgebiete ausüben musste, ist es doch in Preussen zu einer allgemeineren Kohlennoth nicht gekommen. Nur die Glas-, Thonwaaren- und Chamottefabriken Niederschlesiens, welche auf den Bezug böhmischer Braunkohle eingerichtet sind, haben zeitweise zur Einstellung oder Einschränkung ihrer Betriebe übergehen müssen. Dagegen ist aus Pommern und Brandenburg Klage über ungenügende Kohlenzufuhr nicht erhoben worden, und speziell auf dem Berliner Kohlenmarkt ist ein eigentlicher Mangel nicht zu Tage getreten, wohl aber ist hier — wie an den meisten anderen Plätzen — der Lagerbestand an Kohlen erheblich zurückgegangen. Auch in den Provinzen Schleswig-Holstein, Hannover und im Herzogthum Braunschweig scheint eine Kohlennoth nicht hervorgetreten zu sein, und die Zufuhr der englischen Kohle nach dem Hamburger Hafen, die in den Monaten November und Dezember 1899 etwas zurückgegangen war, hat sich im Januar und Februar d. J. wieder gehoben. Endlich hat in ganz Mitteldeutschland, das in überwiegendem Maasse durch die Braunkohlen bedient wird, sich ebenfalls ein Kohlenmangel oder auch nur eine Kohlenknappheit nicht feststellen lassen.

Wenn sonach für die preussischen Landestheile ein Kohlennothstand im Allgemeinen überhaupt nicht, für einzelne Gebiete nicht einmal eine Kohlenknappheit hat festgestellt werden können, so ist es doch nicht zu verkennen, dass die Versorgung mit den nöthigen Brennstoffen theilweise nicht ohne erheblichere Mehrbelastung der Kohlenverbraucher möglich gewesen ist. Auch wird darüber geklagt, dass der Kohlenhandel, besonders der Zwischen- und Kleinhandel, in Ausnutzung vorliegender Verlegenheiten nicht abzuhalten sei, sich grosse Gewinne zu sichern. Im Allgemeinen haben aber die Kohlenpreise seit längerer Zeit eine steigende Tendenz entsprechend der erhöhten Nachfrage angenommen, sie haben sich aber frei gehalten von einer sprungweisen Entwickelung und haben im Allgemeinen noch nicht den Stand früherer Jahre angenommen. Was die Preisfestsetzung für die in das Ausland zu liefernde Kohle anbetrifft, so sind der Regel nach in früherer Zeit Vorzugspreise für Auslandsverkäufe bewilligt worden. Mit dem steigenden Kohlenbedarf im Inland ist indessen die Tendenz Hand in Hand gegangen, diese Vorzugspreise zu beseitigen. Man kann als Regel — und zwar für Oberschlesien und die Ruhr ziemlich ausnahmslos — hinstellen, dass vom 1. April d. J. ab Kohlen in das Ausland nicht zu günstigeren Preisen abgegeben werden als im Inlande. Für den Absatz niederschlesischer Kohle scheint allerdings der Wettbewerb des Auslandes die Durchführung dieser Tendenz noch nicht möglich gemacht zu haben. Dagegen verkauft die königliche Bergverwaltung des Saargebietes ihre Kohlen nach dem Ausland — namentlich nach der Schweiz und nach Frankreich, nach Letzterem in erheblichem Maasse — zu höheren als den Inlandspreisen. Wenn in der Oeffentlichkeit darüber Klage geführt worden ist, dass in den letzten Monaten Kohlen unter Ausnutzung der höheren Auslandspreise in das Ausland geworfen seien ohne Rücksicht auf den dringenden Bedarf des Inlandes, so haben diese Behauptungen, was die Zechenverwaltungen, die Syndikate und den schlesischen Kohlengrosshandel betrifft, eine thatsächliche Bestätigung in keiner Weise erfahren. Dagegen ist es allerdings hinsichtlich des Kleinhandels nicht zu verkennen, dass man bestrebt gewesen ist, die günstigen Auslandskonjunkturen auszunutzen.

Wenn man nun die Kohlenversorgung Deutschlands für die nächste Zukunft in Betracht zieht, so kann erhofft werden, dass der in den letzten Monaten in einzelnen Ländern hervorgetretene Kohlennothstand in kurzer Zeit wieder geordneten Verhältnissen Platz machen wird, wenngleich die Ergänzung der vielfach erschöpften Kohlenvorräthe noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird. Bisher ist weder in der Beschäftigung der Industrien, noch in der Entwickelung des Verkehrs ein Stillstand eingetreten, und es liegt auch kein Grund für die Annahme vor, dass ein solcher Stillstand eintreten wird. Dagegen zeigt die Entwickelung der Ausfuhr deutscher Kohle, dass der andauernden Steigerung dieser Ausfuhr in den letzten Jahren seit 1897 durch den vermehrten Inlandsbedarf ein Ziel gesetzt und dieselbe nach einzelnen Auslandsgebieten sogar zurückgegangen ist. Dass aber diese Ausfuhr eine Nothwendigkeit für unseren Bergbau ist, kann nach Lage der Sache nicht zweifelhaft sein. Denn wenn man die Bedeutung der Ausfuhr für die einzelnen Reviere betrachtet und erwägt, dass beispielsweise Ober- und Niederschlesien auch heute noch annähernd ein Drittel ihrer gesammten Produktion in das Ausland ausführten, so ist ohne weiteres zu ermessen, dass es ausgeschlossen sein muss, auf einen solchen Absatz zu verzichten, und ähnliche Verhältnisse liegen auch bezüglich der Kohlenausfuhr nach Holland, Belgien usw. vor, bei denen noch besondere Eisenbahn- und andere wirthschaftliche Interessen des Inlandes zur Frage stehen.

An der Hand dieser Vorlage hatte nun der Landeseisenbahnrath sein Gutachten darüber abzugeben, „ob es den wirthschaftlichen Verhältnissen des Landes entspricht, die für die Ausfuhr von Kohlen, Koks und Brikets bestehenden ermässigten Ausnahmetarife aufzuheben oder zu beschränken“.

In der sehr lebhaften Berathung, welche nicht weniger als sechs Stunden in Anspruch nahm, wurde zunächst seitens der Vertreter des Ministers der öffentlichen Arbeiten darauf hingewiesen, dass die Schwierigkeiten und Vertheuerungen, die in neuerer Zeit bei der Kohlenversorgung Deutschlands hervorgetreten seien, in der Oeffentlichkeit vielfach zu dem Wunsch geführt hätten, diejenigen Frachtbegünstigungen wieder zu beseitigen, die der Kohlenausfuhr nach dem Auslande seit langen Jahren zugewendet würden. Auch sei bei den Etatsverhandlungen im Abgeordnetenhause eine genauere Untersuchung dieser Frage gewünscht worden und der Reichstag habe sogar eine Resolution angenommen, nach welcher die verbündeten Regierungen aufgefordert würden, die Frachtbegünstigungen für die Ausfuhr deutscher Kohle aufzuheben. Bei dieser Sachlage sei der Minister der öffentlichen Arbeiten in eine Untersuchung der Folgen einer solchen Aufhebung eingetreten, und das Ergebniss dieser Untersuchungen sei nun in der Vorlage dargestellt worden. Es sei dazu aber noch folgendes zu bemerken: Wenn auch die Preise der königlichen Bergverwaltungen, der Syndikate und des Kohlengrosshandels seit einigen Jahren regelmässig gestiegen seien, so müsse doch ein vernünftiges Maasshalten in dieser Preissteigerung anerkannt werden. Dagegen sei es diesen Faktoren nicht gelungen, dieselbe Mässigung bei dem Kohlenzwischenhandel durchzusetzen, der vielmehr bestrebt gewesen sei, die Verlegenheiten der Kohlenverbraucher im eigenen Interesse auszunutzen. Die Syndikate usw. hätten indessen hierauf bereits ihr Augenmerk gerichtet; es werde für die Zukunft vermuthlich ein weiteres Ausbilden der direkten Beziehungen zwischen Bergverwaltungen, Syndikaten und Grosshandel einerseits und Verbrauchern andererseits die Folge sein, soweit der Zwischenhandel für eine Bindung der Preisaufschläge nicht zu haben sei. Die Vorwürfe gegen Syndikate und Grosshandel, dass sie den inländischen Verbrauch vernachlässigt hätten, um die Kohlen zu theueren Preisen nach Strikegebieten und in das Ausland abzusetzen, habe eine Bestätigung nicht erfahren. In Strikegebiete sei — abgesehen von der Versorgung deutscher Gasanstalten — nichts abgesetzt, und bezüglich des Kohlenverkaufes in das Ausland liegen bündige Versicherungen sowohl der Syndikate als des Grosshandels vor, dass über die vertraglichen Lieferungen hinaus Kohlen nicht ausgeführt seien. Wenn trotzdem die Ausfuhr in das Ausland im laufenden Jahre gestiegen sei, so liege dies einmal daran, dass die bis 1. April laufenden Jahresverträge abgewickelt und erfüllt werden müssten, andererseits, dass der Kleinhandel von der Preiskonjunktur im Auslande Gebrauch gemacht habe. Im übrigen könne es kaum einem Zweifel unterliegen, dass bereits im gegenwärtigen Augenblick das Kritische in der Situation beseitigt sei. Es sei daher zu prüfen, ob die gegenwärtige Sachlage oder die Beurtheilung der Sachlage für die Zukunft so geartet sei, dass man eine grundsätzliche Beseitigung der Kohlenausfuhrtarife im wirthschaftlichen Interesse des Inlandes glaube anstreben zu müssen. Im allgemeinen sei hervorzuheben, dass seit langen Jahren die Tarifpolitik der preussischen Staatsbahnverwaltung dahin gerichtet sei, die Ausfuhr deutscher Erzeugnisse zu begünstigen. Die Ausfuhr von Kohlen aber sei eine Nothwendigkeit für unsere Kohlenindustrie. Bei Weitem der überwiegende Theil der Kohlenmengen werde auf Grund von Jahresverträgen ausgeführt; diese Verträge liefen im allgemeinen bis 1. April 1901 und vor diesem Zeitpunkt werde also die Zurückziehung der deutschen Vergünstigungen von einem nennenswerthen Erfolge überhaupt nicht begleitet sein können.

Hierauf wurde von Mitgliedern des Landeseisenbahnraths erklärt, die Umstände, die zu der eingetretenen Krisis geführt hätten, seien in der Vorlage richtig angeführt. Im ganzen mögen dem inländischen Verbrauch in den beiden Monaten Januar und Februar etwa 1 500 000 t weniger zur Verfügung gestanden haben. Es frage sich nun, ob der einheimische Kohlenbergbau in der Lage sein werde, ferner den anwachsenden inländischen Bedarf bei der sich steigernden Gewerbethätigkeit zu decken und dabei die Lieferungen nach dem Auslande aufrecht zu erhalten. Dies werde man aber, sofern der Arbeitsmarkt ruhig bleibe, bestimmt bejahen können. Wenn man eine Mehrförderung von 11 000 000 t annehme, so sei diese Menge mehr als ausreichend, um der gesteigerten industriellen Thätigkeit gerecht zu werden. Im übrigen sei aus den Vorgängen der letzten Zeit für die Industrie die Mahnung zu entnehmen, bei den neuen Unternehmungen in Bezug auf ihre Versorgung mit Brennstoffen sorgfältig zu erwägen, ob einer solchen Entwickelung diejenige des Kohlenbergbaues folgen könne. Man werde sich der Einsicht nicht verschliessen können, dass aus ersichtlich vorübergehenden Umständen für eine Aufhebung der Ausfuhrtarife kein ausreichender Grund vorliege.

Demgegenüber wurde von anderer Seite erklärt, die ganze Bevölkerung habe unter dem Kohlenmangel und den erhöhten Kohlenpreisen während des Winters zu leiden gehabt und daher rühre auch die grosse Missstimmung, wie sie sich in der Presse und in den Parlamenten kundgegeben habe. Da sei die Frage berechtigt, ob die Staatsbeihilfe in Gestalt der ermässigten

Tarife für die Ausfuhr noch weiter gewährt werden solle. An sich sei der Geldbetrag allerdings nicht hoch. Wenn aber, wie jetzt, im Inlande ein Kohlenmangel bestehe und hohe Preise für das nothwendige Brennmaterial gezahlt werden, so liege überhaupt kein Grund mehr für eine staatliche Unterstützung der Ausfuhr vor.

Diese letzteren Argumente fanden jedoch bei der überwiegenden Mehrheit des Landeseisenbahnraths keine Zustimmung, und so wurde in der Spezialberathung über die nach den verschiedenen Ländern bestehenden Tarifbegünstigungen die Frage, ob es den wirthschaftlichen Verhältnissen des Landes entsprechen würde, die ermässigten Ausnahmetarife für die Ausfuhr von Kohlen usw. aufzuheben oder zu beschränken, mit durchweg grosser Majorität (gegen meist nur sechs bis drei Stimmen) vom Landeseisenbahnrath verneint.

(„B. N. N.")

Nachrichten.

Deutschland.

— **Abtheil-Personenwagen IV. Klasse auf den preussischen Staatsbahnen.** Da sich das Bedürfniss herausgestellt hat, für gewisse Verkehre, besonders in Bergbaubezirken, wo Arbeiter ohne Gepäck regelmässig kurze Strecken zurücklegen, Abtheil-Personenwagen für die IV. Klasse zu verwenden, so sollen künftig auch solche Wagen neben den Durchgangwagen IV. Klasse beschafft werden, soweit ein Bedürfniss hierfür nachgewiesen wird.

— **Pensionirung von Fahrkartenausgeberinnen.** In Bezug hierauf hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten eine Verfügung erlassen, wonach, soweit es sich bei den Fahrkartenausgeberinnen um Personen handelt, welche vor ihrer Anstellung bezw. ihrer Uebernahme in das Beamtenverhältniss eine längere Reihe von Jahren als Gehülfinnen im Staatsdienste thätig gewesen sind, es billig erscheint, dass für sie, falls ihre Dienstunfähigkeit vor Zurücklegung einer pensionsberechtigenden Dienstzeit von 10 Jahren eintritt und die bestimmungsmässigen Voraussetzungen zutreffen, auf Grund der Vorschrift in den §§ 7 und 8 des Pensionsgesetzes Allerhöchsten Orts die Gewährung von Gnadenpensionen nachgesucht werde; auch werde für die Nichtanrechnung der Gehülfinnenzeit thunlichst ein Ausgleich durch Gewährung laufender Unterstützungen zu schaffen sein.

— **Ostpreussische Südbahn.** Nach dem Geschäftsbericht für 1899 hat die Verwaltung in diesem Jahre aus dem Personenverkehr 1 264 414 *M.*, aus dem Güterverkehr 3 424 958 *M.* und aus verschiedenen Einnahmen 590 548 *M.* erzielt, die Gesammteinnahmen beziffern sich daher einschliesslich 2 289 *M.* Uebertrag aus 1898 auf 5 282 209 *M.*, welchen an Betriebsausgaben 2 641 130 *M.* gegenüberstehen, so dass ein Betriebsüberschuss von 2 641 079 *M.* verblieb. Die Betriebsausgaben erforderten somit 50 % der Einnahmen gegen 49,29 % im Jahre 1898. Der Betriebsüberschuss ist demjenigen des Vorjahres mit 2 641 034 *M.* fast gleich. Die Betriebseinnahmen sind für 1899 zwar um rund 74 000 *M.* gegen 1898 höher, doch ist dieser Ueberschuss im wesentlichen durch die höheren Kosten des Zugförderungsdienstes aufgebraucht worden. Die Höhe der Einnahmen des Personen- und Güterverkehres ist beinahe unverändert geblieben. Im einzelnen weisen der Binnenverkehr und die deutschen Verbandsverkehre bei einem Mindertransport von 11 423 t eine Mindereinnahme von 89 518 *M.* auf, und wird man hierin die von der preussischen Staatseisenbahnverwaltung erbaute Linie Rudczany-Rotbfliess-Zinten sowie die von der ostpreussischen Südbahn vorgenommenen Tarifherabsetzungen als mit einwirkend zu erkennen haben. Die russischen Verbandsverkehre ergaben eine Mehrbeförderung von 11 906 t und eine Mehreinnahme von 65 092 *M.* Der russische Getreideverkehr über Prostken einschliesslich Kleie und Oelkuchen hatte einen Umfang von 24 506 Wagen zu 12,5 t gerechnet = 306 882 t gegen 277 970 t im Vorjahre. Die Betriebsausgaben sind um 73 583 *M.* gestiegen. Die Steigerung trifft die Besoldungen nur mit 9 633 *M.* und die anderen persönlichen Ausgaben mit 10 415 *M.*, sodann die Kosten des Zugförderungsdienstes mit 51 644 *M.* Die Mehrausgabe für Kohle infolge der Preissteigerung beträgt allein 27 432 *M.* Zur Beförderung gelangten im Berichtsjahre 1 493 649 Personen (gegen 1 426 625 in 1898), ferner 832 399 (842 316) t Frachtgüter und 24 351 (23 291) t Vieh. — Von der Strecke Fischhausen-Palmnicken betragen die Einnahmen 71 194 *M.*, die Ausgaben 55 736 *M.*, so dass der Abschluss eine Mehreinnahme von 15 458 *M.* ergibt, welche beim Betriebsfonds der Stammbahn verrechnet ist.

— **An Staatsbeihilfen für Kleinbahnen** sind neuerdings nach Mittheilung der „Kleinb.-Ztg." endgültig bewilligt: 1. der Fischhausener Kreisbahn-Aktiengesellschaft zu Königsberg i/Pr. für die Kleinbahn von Dellgienen nach Fischhausen als Betheiligung durch Uebernahme von 402 000 *M.* Aktien; 2. dem Kreise Lübben behufs Entlastung in seinen Aufwendungen für die Kleinbahn von Lübben über Straupitz nach Cottbus mit Abzweigungen nach Jamlitz und nach Goyatz als Darlehn in Höhe von 200 000 *M.* zu 1,5 % Zinsen und 1,5 % jährlicher Tilgung, beginnend mit dem 1. April 1904 sowie mit verhältnissmässiger Theilnahme des Staates an dem dem Kreise zufliessenden Theile des Reingewinnes der Bahn, sofern und soweit er 3 % des Anlagekapitals ohne Grunderwerb übersteigt; 3. der Rügenschen Kleinbahn-Aktiengesellschaft zu Putbus als Betheiligung durch Uebernahme von 300 000 *M.* neuer Aktien (100 000 *M.* Prioritätsstammaktien und 200 000 *M.* Stammaktien); ferner 4. der Aktiengesellschaft Steinhuder Meerbahn zu Wunstorf, und zwar eine weitere Beihilfe für die Kleinbahn von Wunstorf nach Uchte als Betheiligung durch Uebernahme von 100 000 *M.* neuer Aktien.

— **Der Bau von drei normalspurigen Kleinbahnen im Kreise Osthavelland** ist vom Kreistag beschlossen. Die eine soll von der Kreisstadt Nauen nach Velten führen; die zweite Bahnlinie ist geplant von Spandau nach Hennigsdorf und Bötzow; diese Eisenbahn wird auch den Bedürfnissen des Militärfiskus dienen, weil sie zur Beförderung der Pulvertransporte nach den grossen Kriegspulvermagazinen in Nieder-Neuendorf benutzt werden soll. Das dritte beschlossene Eisenbahnunternehmen bezweckt eine bessere Verkehrsverbindung längs der Unterhavel zwischen Spandau und Potsdam. Der Kreistag hat zu diesem Zweck zunächst den Bau einer Eisenbahn von Spandau über Pichelsdorf, Weinmeisterhorn, Gatow nach Kladow beschlossen, gleichzeitig aber den Kreisausschuss beauftragt, die Weiterführung dieser Linie über Kladow hinaus nach Potsdam ungesäumt zu betreiben.

(„D. Str.- u. Kleinb.-Ztg.")

— **Förderung des Kleinbahnbaues in Preussen.** Der Provinziallandtag der Provinz Sachsen hat, wie wir der „Deutschen Strassen- u. Kleinbahnztg." entnehmen, in seiner letzten Tagung den Provinzialausschuss ermächtigt, Kleinbahnunternehmungen innerhalb der Provinz zu unterstützen a) durch unentgeltliche Einräumung von Provinzialchausseen und -Strassen mit Einschluss der Gräben, Sicherheitsstreifen, Materialienbanketts und der neben Provinzialchausseen und -Strassen liegenden, der Provinz gehörenden Grundstücke; b) durch Gewährung von Darlehen gegen Verzinsung und Tilgung mit der Befugniss, Kreisen und anderen Korporationen gegenüber ausnahmsweise auf Verzinsung zeitweilig zu verzichten sowie die Tilgungsfristen zu verlängern. Bei Gewährung von Darlehen an andere Unternehmer bedarf es der Sicherstellung; c) durch Uebernahme von Aktien bis zu 1/3 des Anlagekapitals; d) durch Uebernahme einer Bürgschaft für Verzinsung und Tilgung zusammen bis zu höchstens 4 % oder auch unter Beschränkung auf eine bestimmte Reihe von Jahren für die Verzinsung allein bis zu höchstens 3,5 % und zwar in beiden Fällen bis zur Hälfte des Anlagekapitals.

Nach ferneren Beschlüssen stehen dem Provinzialausschusse zur Förderung von Kleinbahnunternehmungen insgesammt 6 000 000 *M.* zur Verfügung.

— **Betriebseröffnung neuer bayerischer Lokalbahnlinien.** Von den gegenwärtig noch in der Bauausführung begriffenen bayerischen Lokalbahnlinien werden im Laufe dieses Jahres die nachverzeichneten acht Linien zur Eröffnung gelangen: Rottershausen-Stadtlauringen, Kronach-Nordhalben, Thann-Lengdorf-Isen-Haag, Ungerhausen-Ottobeuren, Steppach-Pommersfelden-Schlüsselfeld, Landshut-Rottenburg, Dettelbach Bahnhof-Dettelbach Stadt und Röthenbach bei Lindau-Scheidegg.

— **Geschäftliche Behandlung von Beschwerden bei den bayerischen Staatsbahnen.** Da in der Erledigung der vom Publikum über Personenbeförderungsverhältnisse, Stationseinrichtungen usw. bei den äusseren Verkehrsstellen vorgebrachten Beschwerden ohne hinreichenden Grund, insbesondere infolge verspäteter Vorlage und zu langsamer Durchführung der erforderlichen Erhebungen, oftmals beträchtliche Verzögerungen ein-

getreten sind, wodurch nicht selten wieder neue Klagen hervorgerufen wurden, hat die Generaldirektion der königlich bayerischen Staatseisenbahnen neuerdings Veranlassung genommen, ihren Dienststellen in Erinnerung zu bringen, dass alle Angelegenheiten der bezeichneten Art mit möglichster Beschleunigung der Erledigung zuzuführen seien.

— **Eisenbahnunfall zwischen Batzhausen und Deining.** Am 3. d. Mts. ist auf der Strecke Regensburg-Nürnberg zwischen den vorgenannten Stationen die Böschung eines Einschnittes abgerutscht. Infolge dessen entgleisten von dem Güterzug 1987 die Lokomotive nebst Tender und fünf Wagen. Hierbei erlitt ein Bediensteter einen Rippenbruch und ein anderer eine leichte Kopfwunde. Gleise und Fahrmaterial wurden erheblich beschädigt. Die Express- und Schnellzüge wurden über Schwandorf und Amberg geleitet, der übrige Personenverkehr blieb durch Umsteigen der Reisenden aufrecht erhalten. Im Laufe des 4. d. Mts. wurde die Störung so weit behoben, dass der eingleisige Betrieb Nachmittags wieder aufgenommen werden konnte.

— **Eröffnung der Bahn Murnau-Oberammergau.** Die von der Aktiengesellschaft Elektrizitätswerke (vormals O. L. Kummer & Co.) Dresden erbaute Lokalbahn wurde am 5. d. Mts. in festlicher Weise eröffnet. Die mit dem ersten Morgenzuge aus München usw. in Murnau eintreffenden Festtheilnehmer, unter denen sich als Vertreter der Generaldirektion der Staatseisenbahnen Oberregierungsrath Dr. Wehrmann, Oberinspektor Angerer und andere, ferner Direktor Lechner von der Lokalbahnaktiengesellschaft befanden, bestiegen, nachdem sie von den Vertretern der Baugesellschaft festlich empfangen worden waren, einen von zwei Lokomotiven gezogenen, aus fünf bequem und hübsch eingerichteten Wagen bestehenden Zug und fuhren durch die in hellem Sonnenschein liegende herrliche Winterlandschaft nach Oberammergau. Die neue Bahn ist knapp 24 km lang und hat zehn Zwischenstationen. Sie wird gemischten Dampf- und elektrischen Betrieb erhalten. Der Dampfbetrieb wird nöthig für die Bewältigung des in der Passionsspielzeit eintretenden starken Verkehrs, der durch zahlreiche von München bis Oberammergau durchgehende Züge erledigt werden wird. Der elektrische Betrieb ist für den Lokal- und Güterverkehr vorgesehen. Die elektrischen Einrichtungen nahen sich der Vollendung, da die dortigen Arbeiten durch die starken Schneefälle dieses Winters verzögert worden waren. Der Betrieb wird zunächst noch mittelst Lokomotivdampfzügen ausgeführt, weil die Motorwagen noch nicht ganz geliefert sind und auch noch einer Abänderung bedürfen. Diese Motorwagen erhalten die respektable Länge von 22,5 m, und es können nebst einem Anhängewagen etwa 150 Personen mit einem Zuge befördert werden. Die sogen. Passionsspielzüge werden von München bis Oberammergau durchlaufen, lediglich die Maschine wird in Murnau gewechselt werden; mit einem solchen Passionsspielzug werden, je nachdem er Schnellzug ist oder auch Wagen III. Klasse führt, 250—500 Personen befördert werden können. Bis zum 1. Mai verkehren täglich 4—5 Personenzüge, die auf allen Zwischenstationen anhalten, während ab 1. Mai täglich 18—20 Züge und vom Beginn des Passionspiels etwa 30 Züge an Tagen vor dem Spiel und an Spieltagen verkehren werden. Wie die Münchener „Allg. Ztg." mittheilt, ist die Bahn die erste mit Drehstrom betriebene elektrische Bahn im Deutschen Reich. Die elektrische Kraftanlage befindet sich in Kammerl. Die Stromzuleitung erfolgt oberirdisch. Die Bahn bietet, zunächst auf einem schmalen Höhenrücken zwischen dem Staffelsee und einem früheren, noch grösseren Seebecken, dem Murnauer und Eschenloher Moos verlaufend, dann zur Ammer in weitem, stark steigendem Bogen umbiegend, prächtige Einblicke ins Hochgebirge wie Ausblicke über die weite, seendurchwirkte oberbayerische Hochebene. Der reichgeschmückte Festzug wurde auf allen Stationen von der Bevölkerung und den Gemeindevertretern mit grossem Enthusiasmus und festlichen Veranstaltungen begrüsst. In Oberammergau wurde nach einem Frühstück das Passionsspielhaus besichtigt. Nachmittags fand im hoch über dem gleichnamigen Orte gelegenen Bad Kohlgrub ein von den Elektrizitätswerken gegebenes Festmahl zu 100 Gedecken statt. Gegen Abend brachte der Sonderzug die Festtheilnehmer wieder nach Murnau zurück.

— **Personentarifreform.** Ueber diese Angelegenheit enthält der Kommissionsbericht der badischen Abgeordnetenkammer über den Etat der Staatseisenbahnen folgendes: Die Verhandlungen, die schon seit längerer Zeit unter den deutschen und speziell auch unter den süddeutschen Eisenbahnverwaltungen schweben und bis jetzt erfolglos blieben, streben in der Hauptsache die Einführung einer einheitlichen Grundtaxe für den Personenverkehr unter Beseitigung aller Ausnahmebestimmungen, Rückfahrkarten usw. an. Württemberg hat bezüglich der Personenzüge eine Taxe von 6 ₰ für die I., von 4 ₰ für die II. und von 2,5 ₰, eventl. auch von 2,3 ₰ für die III. Wagenklasse für das Kilometer vorgeschlagen, während die betreffenden Taxen für die Schnellzüge nach den Vorschlägen der württembergischen Regierung 7 bezw. 5 und 3 ₰ betragen sollen. Demgegenüber beläuft sich die Normaltaxe jetzt für Personenzüge auf 8 bezw. 5,3 und 3,4 ₰ und für Schnellzüge auf 9,1 bezw. 6,4 und 4,5 ₰. Die Annahme dieses württembergischen Vorschlages würde, nach Ansicht der Regierung, für Baden voraussichtlich einen Einnahmeausfall von etwa 2 000 000 ℳ. jährlich im Gefolge haben. Baden hat bei den Verhandlungen unter der Voraussetzung, dass in der Sache ein Zusammengehen aller deutschen oder doch wenigstens aller süddeutschen Verwaltungen zu erreichen sei, für Personenzüge eine Grundtaxe von 6 bezw. 4 und 2 ₰ und für Schnellzüge eine solche von 7, 5 und 3 ₰ für das Kilometer in Vorschlag gebracht. Dieser Vorschlag würde aller Voraussetzung nach für Baden zunächst einen Einnahmeausfall von 3 000 000 ℳ. herbeiführen. Bis jetzt ist es nicht gelungen, die auseinandergehenden Meinungen auszugleichen. Die Verhandlungen mit Preussen werden dadurch besonders erschwert, dass dasselbe die IV. Wagenklasse nicht aufgeben will, während andererseits die süddeutschen Verwaltungen sich gegen deren Einführung wehren. Die Budgetkommission bedauert vor allem, dass die Verhandlungen bisher zu keinem Abschluss gebracht werden konnten. Angesichts der Mittheilungen der grossherzoglichen Regierung kann sie sich sodann der Besorgniss nicht erwehren, dass die Opfer, die der zweifellos höchst wichtigen und erstrebenswerthen Einheit der Tarife gebracht werden sollen, für uns in Baden, wo wir uns seit Jahren der trefflichen, beim Publikum immer beliebter werdenden Einrichtung der Kilometerhefte erfreuen, zu gross sein würden. Die vorgeschlagene Reform würde im Lande geringen Anklang finden und mancherlei Enttäuschungen hervorrufen. Die Kommission zweifelt, ob Baden bei dieser Sachlage gut daran thun wird, sich an einem gemeinsamen Vorgehen auf der oben angedeuteten Grundlage, falls gleichzeitig die Kilometerhefte in Wegfall kommen müssten, zu betheiligen. Es wäre vielmehr empfehlenswerth, die Kilometerhefteinrichtung weiter auszugestalten durch Herabsetzung des Preises auf 20 ℳ. für 1 000 km III. Klasse und Ausgabe von 500 km-Heften. Sie wünscht, dass die Regierung in dieser Richtung vorgeht, wenn die erwähnten Verhandlungen in der nächsten Zeit zu keinem positiven Ergebniss führen.

— **Speise- und Schlafwagen.** In den zwischen Berlin und Stuttgart verkehrenden Tagesschnellzügen, die über Suhl, Ritschenhausen, Würzburg gefahren werden, sind seit kurzem Speisewagen der internationalen Schlafwagengesellschaft eingestellt; sie enthalten 34 Plätze. Für jeden in diesen Zügen laufenden Speisewagen zahlt die Schlafwagengesellschaft eine Jahrespacht von 2 500 ℳ.; sie ist verpflichtet, kalte und warme Speisen an die Reisenden abzugeben und ein gemeinschaftliches Mittagessen von fünf Gängen, bestehend aus Suppe, Gemüse mit Fleischbeilage oder Fisch, Braten und Kompot, süsse Speise oder Gefrorenes, Butter und Käse oder Nachtisch gut und reichlich aufzutragen. Ein solches Essen kostet in der Regel 3—4 ℳ. Weitere neue Speisewagen verkehren vom 1. Mai an in den Tages-D-Zügen München-Berlin über Regensburg und über Nürnberg. In folgenden süddeutschen Schnellzügen und Expresszügen laufen ausserdem vom 1. Mai an Speisewagen: Orientexpress, Nord-Südexpress, Wien-Ostendeexpress, München-Avricourt, Eger-Stuttgart, Paris-Karlsbad, München-Frankfurt am Main. — Schlafwagen verkehren vom 1. Mai an zwischen München und Köln, München-Berlin (über Regensburg), Wien-Mainz, Konstantinopel-Paris, München-Verona, München-Wien, Wien-Ostende, Berlin-Verona-Cannes, Berlin-Stuttgart, München-Dresden, Ostende-Karlsbad und Paris-Karlsbad. Die Schlafwagen Wien-Mainz, München-Wien und München-Dresden haben Kursabtheilungen I. und II. Klasse für Durchgangsreisende, die, wenn sie sich kein Bett für die Nacht bereitstellen lassen, für die Benutzung des Schlafwagens die sonst fällige Gebühr von 8—12 ℳ. (je nach Entfernung) nicht zu entrichten haben.

— **Regierungs- und Baurath Karl Schnebel †.** Am 3. d. Mts. starb auf einer Reise nach Italien, die er zur Wiederherstellung seiner Gesundheit unternommen hatte, der Regierungs- und Baurath a. D. Schnebel in Basel plötzlich an einer Herzlähmung. Der Verstorbene war im Jahre 1841 in St. Johann bei Saarbrücken geboren. Er bestand 1868 die Baumeisterprüfung und machte 1870/71 den Feldzug mit, aus dem er mit dem Eisernen Kreuze geschmückt zurückkehrte. Im Jahre 1874 wurde er als Eisenbahnbaumeister angestellt und 1880 zum Eisenbahnbauinspektor, 1888 zum Regierungs- und Baurath befördert. Im Oktober 1894 verliess er den Staatseisenbahndienst und trat als Direktor bei der neugegründeten Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen ein, welche Stelle er bis jetzt bekleidet hat. In dieser Stellung hat er sich namentlich durch die wohlgelungene Ausführung des Spreetunnels bei Treptow, einer in ihrer Art neuen und schwierigen Anlage, einen in weiten Kreisen bekannten Namen gemacht. Im ganzen Verlaufe seiner Thätigkeit, welche er zuerst in Elsass-Lothringen,

dann bei den Eisenbahndirektionen in Saarbrücken, Frankfurt a/M., Köln und Bromberg fand, hat er sich ebenso durch peinliche Gewissenhaftigkeit und Rechtlichkeit, wie durch technisches Wissen und Können ausgezeichnet und sich durch sein freundliches Wesen und seinen liebenswürdigen Charakter nur Freunde erworben, die sein Andenken dauernd in Ehren halten werden. („Centralbl. f. d. Bauverw.“)

Oesterreich-Ungarn.

— **Kontrole über raschere Ermittelung und Auszahlung von Frachtgebühren.** Unter dem Vorsitze des Eisenbahnministers fand am 31. März d. J. im Eisenbahnministerium eine Besprechung statt, deren Gegenstand ein in der letzten Herbsttagung des Staatseisenbahnrathes gestellter, die vorbezeichnete Angelegenheit betreffender Antrag bildete. Bei der Berathung trat die Bereitwilligkeit der Eisenbahnverwaltungen zu Tage, den berechtigten Wünschen des verfrachtenden Publikums nach Möglichkeit entgegenzukommen, und es wurde in dieser Hinsicht die wirksamste Unterstützung seitens des Eisenbahnministeriums zugesagt.

— **Arbeiterschutz bei den Hilfsbetrieben der Eisenbahnen.** Im Eisenbahnministerium finden derzeit Berathungen der betheiligten Ministerien über den Entwurf eines Gesetzes statt, welches die Ausdehnung der zum Schutze der Arbeiter bestehenden gesetzlichen Bestimmungen nach dem Vorbilde der Gewerbeordnung auf die bei den Regiebauten und Hilfsbetrieben der Eisenbahnen verwendeten Arbeiter zum Gegenstande hat. Der Gesetzentwurf wird dem Arbeitsbeirath zur Begutachtung vorgelegt werden.

— **Freifahrtbegünstigungen für die Beamten der österreichischen Staatsbahnen.** In den Kreisen der Beamten der Staatsbahnen war das Gerücht verbreitet, dass seitens der Staatsbahnverwaltung die Aufhebung der Freikarten für die Beamten dieser Bahnen geplant oder gar beschlossen sei. Dieses Gerücht erweist sich als unbegründet und dürfte, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ mittheilt, vielleicht auf den am 5. Dezember 1898 von der gemeinsamen Direktorenkonferenz auf Vorschlag des Fahrbegünstigungskomitees gefassten Beschluss zurückzuführen sein, demzufolge jedem Bediensteten nur ein Anspruch auf sechs Reisen auf fremden Bahnen zustehen soll. Gleichzeitig wurde es aber dem Ermessen der einzelnen Verwaltungen anheimgegeben, Bediensteten fremder Verwaltungen, welche in der Nähe der Hauptstadt wohnen, allenfalls auch weitergehende Begünstigungen zu gewähren. Auch dieser Beschluss der Direktorenkonferenz ist bisher nicht zur Durchführung gelangt.

— **Stand der Lokalbahnbewegung in Niederösterreich Ende des Jahres 1899.** Der niederösterreichische Landesausschuss hat dem Landtage den Bericht hierüber unterbreitet, dem folgende allgemeine Uebersicht zu entnehmen ist: Von den mit finanzieller Betheiligung des Landes sichergestellten Bahnprojekten, welche ein Netz von 383 km umfassen (darunter 179 km voll- und 204 km schmalspurige Bahnlinien), wurde im Jahre 1899 die Zweiglinie Gstadt-Ybbsitz der schmalspurigen Ybbsthalbahn dem Betriebe übergeben, und befinden sich gegenwärtig folgende Lokalbahnen im Betriebe: Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya, Göpfritz-Gross-Siegharts, Schwarzenau-Zwettl, Ybbsthalbahn einschliesslich Gstadt-Ybbsitz, St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank. In Ausführung befinden sich zum Jahresschlusse 1899 die Linien Gmünd-Litschau-Heidenreichstein und Gross-Siegharts-Raabs, die beide im Jahre 1900 dem Betriebe werden übergeben werden. Zur Sicherstellung des oben angeführten Bahnnetzes hat das Land im ganzen die folgenden Verpflichtungen übernommen: 1. die Garantie der Deckung eines etwaigen Ausfalles bei den Betriebskosten bis zum Höchstbetrage von 3000 fl. in den ersten 10 Betriebsjahren; 2. die Uebernahme von 667000 fl. Stammaktien zum vollen Nennbetrage und 3. die Garantie für ein Prioritätenkapital von 5730000 fl. in der Weise, dass, im Falle die Betriebsüberschüsse zur 4 % Verzinsung und planmässigen Tilgung der Prioritäten binnen 75 Jahren nicht ausreichen sollten, der sich ergebende Abgang vorschussweise aus Landesmitteln gedeckt wird.

— **Ausbau des Bahnnetzes in Steiermark.** Im steiermärkischen Landtage wurde folgender Antrag eingebracht: „Der steiermärkische Landtag erblickt in der Eisenbahnvorlage der Regierung mit Genugthuung einen ersten Schritt, um den berechtigten Ansprüchen der Alpenländer und insbesondere des Landes Steiermark auf eine zeitgemässe Ausgestaltung und Sicherung des Eisenbahnverkehres Rechnung zu tragen. Er erwartet im allgemeinen, dass die Regierung unter Anwendung aller konstitutionell zulässigen Mittel dafür Vorsorge treffen werde, damit dieser Vorlage die verfassungsmässige Behandlung und Erledigung gesichert werde. Er erwartet aber auch insbesondere, dass das Eisenbahnprogramm der Regierung hinsichtlich der Theilstrecke Hartberg-Friedberg durch eine Vorlage über den Ausbau der Verbindungsstrecke nach Aspang die unumgänglich nothwendige Ergänzung finden werde. Der Landtag wird beauftragt, diesen Beschluss im geeigneten Wege der Regierung zur Kenntniss zu bringen.“

— **Deckung des Geldbedarfs für grosse staatliche Eisenbahnbauten.** Ein durch seine absonderlichen volkswirthschaftlichen Theorien bekanntes Mitglied des österreichischen Abgeordnetenhauses und des niederösterreichischen Landtages hat in diesen beiden Körperschaften in Bezug auf die Deckung des Geldbedarfs für die grossen staatlichen Eisenbahnbauten Vorschläge eingebracht, welche an Einfachheit nichts zu wünschen übrig lassen. Es sollen darnach Investitionsscheine im Betrage von 500000000 Kr. ausgegeben werden; diese Scheine sollen gesetzliche Zahlkraft geniessen, wie Banknoten, und die Regierung solle sich verpflichten, alle Jahre 20000000 solcher Scheine einzuziehen. Nach Ablauf von 25 Jahren wären alle 500000000 aus dem Verkehr gezogen. Man hat sich mit diesem Antrag im Finanzausschusse des niederösterreichischen Landtages eingehend befasst und hier hat er merkwürdiger Weise Fürsprecher gefunden; zum Schlusse wurde er sogar angenommen, obgleich gegen den Antrag von verschiedenen Seiten geltend gemacht wurde, dass er mit Rücksicht auf das Verhältniss zu Ungarn undurchführbar sei, dass der Antrag überdies nicht vor den Landtag, sondern vor den Reichsrath gehöre und geeignet erscheine, eine Assignatenwirthschaft herbeizuführen.

— **Die Prioritätsanleihe der Südbahn.** In der am 5. d. Mts. abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes machte der Generaldirektor die Mittheilung, dass die Regierung der Gesellschaft gestattet habe, den Betrag von 80000000 (event. 81000000) ℳ 3,5 % Prioritäten, die bisher nicht begeben wurden und sich im Besitz der Südbahn befinden, in eine 4 % Anleihe umzuwandeln. Die Südbahn war nach den früher getroffenen Vereinbarungen mit der Regierung in der Lage, entweder die Summe von 80000000 ℳ 3,5 % oder 70000000 ℳ 4 % Investitionsanleihe auszugeben. Die Regierung hat nun gestattet, dass der Nennbetrag von 80000000 (eventl. 81000000) ℳ in 4 % Prioritäten begeben werde. Der Entschluss, an Stelle der 3,5 % 4 % Stücke zu setzen, ist auf die seither veränderten Zinsfussverhältnisse zurückzuführen, welche die Ausgabe 3,5 % Prioritäten nicht räthlich erscheinen lassen. Vorläufig wird nicht der ganze Betrag von 80000000 ℳ, sondern nur eine Theilsumme von 66000000 ℳ zur Begebung gelangen. Mit der letztgenannten Summe soll ein Theil der schwebenden Schuld zurückgezahlt, der weitaus grössere soll jedoch zur Deckung von Investitionen verwendet werden. Mit der Regierung ist von der Südbahn vorher auch eine Vereinbarung hinsichtlich der Gebühr für die neue Anleihe getroffen worden. Der Gesellschaft wurde gestattet, die Eintragungsgebühr von rund 300000 fl, welche bereits für die nichtbegebene 3,5 % Investitionsanleihe erlegt wurde, auch in die zu entrichtende Gebühr für die neue Anleihe einzurechnen. Der Generalversammlung, welche am 17. Mai stattfindet, wird noch der Antrag unterbreitet werden, an Stelle der noch unbegebenen 3,5 % Stücke 4 % im Betrage von 80000000 (eventl. 81000000) ℳ auszugeben.

— **Vereinsthätigkeit der österreichischen Staatsbahnbediensteten.** In einem Theile der Wiener Presse wurde ein angeblicher Erlass der Staatseisenbahnverwaltung erörtert. Durch diesen soll eine verschärfte Ueberwachung der Vereinsthätigkeit der Staatseisenbahnbediensteten angeordnet worden sein, und gaben einzelne Blätter der Befürchtung Ausdruck, dass eine solche Ueberwachung zur Einschränkung der Rechte des Personals und zu Angebereien führen werde. Hierbei nahm man an, dass dieser Erlass auf Veranlassung des Eisenbahnministeriums ergangen sei. Die hierüber eingeleiteten Erhebungen haben ergeben, dass ein derartiger Erlass nur von einer einzigen Staatsbahndirektion aus eigener Anregung hinausgegeben worden ist. Dem Vernehmen nach wird das Eisenbahnministerium den bezeichneten Vorfall zum Anlass nehmen, um den Staatsbahndirektionen gegenüber neuerlich seine Meinung in Bezug auf den Gegenstand der Frage klarzustellen.

— **Ausgabe 15- und 30 tägiger Zeitkarten für einzelne Gebiete der österreichischen Staatsbahnen.** Mit 1. Mai d. J. führt die Staatseisenbahnverwaltung für eine Anzahl für den Reiseverkehr besonders wichtiger Gruppen ihres Netzes 15- und 30 tägige Zeitkarten (Abonnementskarten) ein. Diesen kurzfristigen Zeitkarten, welche versuchsweise schon im Vorjahre für Ausflüge ins Salzkammergut eingeführt waren, liegt der Gedanke zu Grunde, dem Publikum einen Fahrtausweis in die

Hand zu geben, der zum Unterschiede von den Rundreiseheften dem Besitzer die freieste Bewegung bei seinen Reisen gestattet. Die 15- und 30 tägigen Zeitkarten berechtigen den Reisenden, das Geltungsgebiet der Karten beliebig oft und nach beliebiger Richtung mit allen der Personenbeförderung dienenden und die entsprechende Klasse führenden Zügen — bei Schnellzügen insbesondere ohne Zuschlagskarte — zu befahren, und entfällt ferner bei Antritt als auch bei Unterbrechung der Fahrt jedwede Kontrolmaassregel. Die 15- und 30 tägigen Abonnementskarten werden für je eine der folgenden Bahngruppen ausgegeben: 1. Salzkammergut, 2. Böhmen (nördliches Netz), 3. Böhmen (südliches Netz), 4. Galizien (östliches Netz), 5. Galizien (westliches Netz). In die Gruppe 1 (Salzkammergut) gehören, gleichwie im Vorjahre, die Linien Amstetten - Linz - Salzburg-Bischofshofen, Bischofshofen - Selzthal - Amstetten, St. Valentin-Kl. = Reifling, Wels - Passau, Neumarkt - Kaltham - Simbach, Lambach-Gmunden, Attnang-Puchheim-Steinach-Irdning, Vöklabruck - Kammer, Steindorf - Braunau, Selzthal - Leoben, Hieflau-Eisenerz - Vordernberg, Salzburg - Ischl mit St. Lorenz - Mondsee (Salzkammergutlokalbahn). Ausserdem wurde in diese Gruppe auch die Wolfgangseeschifffahrt einbezogen. Bei der Bildung der Gruppe 2 (Böhmen, nördliches Netz), umfassend die Linien Prag-Pilsen-Eger, Pilsen-Dux, Beraun-Rakowitz, Prag-Klostergrab - Moldau, Bodenbach - Oberleutendorf - Wiesa, Marienbad-Karlsbad - Johanngeorgenstadt und Rakonitz - Petschau, wurde auf die Einbeziehung der Kurorte Karlsbad, Marienbad und Teplitz, Bilin, Königswart usw. Bedacht genommen, während die Gruppe 3 (Böhmen, südliches Netz), umfassend die Linien Prag-Pilsen, Prag-Budweis-Pilsen, Tabor-Razice, Horazdowitz-Klattau, Janowitz - Taus, Pilsen - Eisenstein, Pilsen - Furth, Protivin - Zditz, Budweis - Salnau, Strakonitz - Winterberg und Wodnan-Wallern-Eleonorenhain durch die Einbeziehung aller in den Böhmerwald führenden Eisenbahnlinien gekennzeichnet wird. Die Linie Prag - Pilsen wurde sowohl in das nördliche wie in das südliche Geltungsgebiet Böhmens einbezogen, weil der obere Theil des Böhmerwaldes von Prag aus leichter auf diesem Wege als über Budweis zu erreichen ist. Bei der Bildung der beiden galizischen Gruppen wurde auf die Einbeziehung sämmtlicher die Karpathen durchziehenden Strecken, welche für den Turistenverkehr von Bedeutung sind, Rücksicht genommen. Insbesondere dürfte sich die Einbeziehung der Lokalbahn Chabowka - Zakopane auf die Hebung des Fremdenverkehres in Galizien von günstigem Einfluss erweisen. Die Gruppe 4 (Galizien, östliches Netz) umfasst die Linien Lemberg-Stry - Lawoczne, Przemysl - Chyrow - Stry, Drohobycz - Boryslaw, Stry - Stanislau - Woronienka, Stanislau - Tarnopol und Chryplin-Kolomea. Zur Gruppe 5 (Galizien, westliches Netz) gehören die Linien Krakau - Wieliczka, Krakau - Sucha - Neuzagorz - Lupkow, Neu-Sandec-Muszyna, Neuzagorz-Chyrow, Stroze-Tarnow, Jaslo-Rzeszow und Chabowka-Zakopane.

Will der Besitzer der Zeitkarte die Reise in einer nicht zum Geltungsgebiete gehörigen Station der österreichischen Staatsbahnen antreten oder beendigen oder im Anschluss an das Geltungsgebiet weitere Turen im Bereiche der österreichischen Staatsbahnen unternehmen, so kann er gleichzeitig mit der Zeitkarte Fahrscheine zur einmaligen Befahrung der ausserhalb des Geltungsgebietes gelegenen Strecken — ohne Rücksicht auf die Länge derselben — lösen, wobei dieselben Preise zur Berechnung gelangen, wie für Fahrscheine im Vereinsreiseverkehr. Beispielsweise kann der Besitzer einer Zeitkarte, welcher von Wien aus die Reise in das Salzkammergut antreten und von Bischofshofen die Fahrt nach Zell am See machen will, bei Lösung der Zeitkarte ein Anschlussfahrscheinheft mit Fahrscheinen für die Strecken Wien-Amstetten, dann Bischofshofen-Zell am See und zurück erhalten. In gleicher Weise können Besitzer von Zeitkarten auch Fahrscheine der Südbahn (österreichische Linien) und der Kaiser Ferdinands - Nordbahn sowie Fahrscheine der bayerischen Staatsbahnen für die Strecken Salzburg-Prien und Prien-Kufstein lösen.

Der Preis der Zeitkarte für eine der fünf Gruppen beträgt: I. Klasse 50 Kr. für 15 Tage und 75 Kr. für 30 Tage, II. Klasse 35 Kr. bezw. 50 Kr. und III. Klasse 20 Kr. bezw. 30 Kr.

Gegen Bezahlung eines Zuschlages von 6 Kr. zu einer 15 tägigen und von 9 Kr. zu einer 30 tägigen Zeitkarte erhalten Besitzer solcher Karten überdies ein besonderes Gepäckabonnement, welches sie berechtigt, ihr Reisegepäck bis zum Gewichte von 30 kg beliebig oft innerhalb des Geltungsgebietes ohne fallweise Bezahlung von Gepäckgebühren zur Aufgabe zu bringen. Dies Gepäckabonnement ist eine Einrichtung, welche bisher noch bei keiner anderen Eisenbahnverwaltung besteht. Die Anbringung einer Photographie wird bei Lösung der Zeitkarten, welche durch Vermittelung jeder Station der Staatsbahnen erfolgen kann, nicht gefordert.

— **Ausstellung von Eisenbahnmaterial auf der Pariser Weltausstellung.** Auf der Pariser Weltausstellung ist in der Gruppe VI (Civilingeniörwesen, Transportmittel) eine besondere Klasse (32) dem „Material für Eisenbahnen" zugewiesen. In dieser Klasse werden zahlreiche österreichische Industrielle ausstellen, so u. a. die Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vormals G. Sigl in Wiener Neustadt, die Maschinenfabrik der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft in Wien, die Wiener Lokomotivfabrik-Aktiengesellschaft Floridsdorf bei Wien, die Lokomotivfabrik Krauss & Cie. in Linz, die Erste galizische Wagen- und Maschinenbau-Aktiengesellschaft in Sanok (Galizien), die Grazer Wagen- und Maschinenfabrik - Aktiengesellschaft vormals Weitzer in Graz, die Maschinen- und Wagenbaufabrik - Aktiengesellschaft in Simmering (Wien), die Nesselsdorfer Wagenbaufabrik - Gesellschaft, die Wagen- und Tenderfabrik Ringhoffer in Prag=Smichow, ferner mehrere hervorragende Firmen für Telegraphen-, Signal - Einrichtungen und Elektrotechnik, so die Vereinigte Telephon- und Telegraphenfabrik Czejer, Nissl & Cie. in Wien, Deckert & Homolka in Wien, Stefan von Götz & Söhne in Wien, Fr. Rrizik in Prag, Leopolder & Sohn in Wien, Siemens & Halske in Wien, ferner mehrere Maschinenfabriken, so u. a. die Maschinenbau-Aktiengesellschaft vormals Breitenfeld, Danek & Cie. in Prag, Gradlmüller in Leoben, Gebrüder Hardy in Wien, Brünn - Königsfelder Maschinenfabrik Lederer & Porges, Munk, Nachfolger Gustav Weidmann in Wien, die Prager Eisenindustrie-Gesellschaft usw.

— **Eine Probestrecke einer elektrischen Strassenbahn nach System Dr. Hillischer** soll demnächst in Wien dem Betriebe übergeben werden. Es handelt sich hierbei um ein eigenthümliches Stromleitungssystem, dessen Einrichtung vor kurzem in dieser Zeitung beschrieben wurde.

Die Probestrecke wird mit einer Spurweite von rund 1 m gebaut, welche es ermöglicht, die Bahn auch in verhältnissmässig engen Strassen zu führen.

— **Die Unterschlagungen bei der Kaschau-Oderberger Bahn.** In der Sitzung des ungarischen Abgeordnetenhauses am 3. d. Mts. hat der Handelsminister die Interpellation über die Unterschleife bei der genannten Bahn beantwortet. Der Minister bestätigte, dass bei dieser Bahn, welche eine der bedeutendsten Bahnen Ungarns sei und im oberen Ungarn nach jeder Richtung hin dem Lande bedeutende Dienste geleistet habe, thatsächlich Unterschlagungen vorgekommen seien, welche der Direktion am 13. Januar d. J. in einer anonymen Anzeige zur Kenntniss gebracht wurden. Zwei Organe, die eigentlich zur wechselseitigen Kontrole dienen sollten, verübten im Einvernehmen miteinander Fälschungen und verbanden sich zur unauffälligen Durchführung derselben mit einem Angestellten eines Budapester Geschäftshauses. Die Fälschungen bezogen sich auf die Anweisungen von Refaktien und wurden derart durchgeführt, dass die beiden Beamten in diesen Anweisungen, nachdem sie von den höheren Organen bereits unterschrieben und in ihre Hände zurückgelangt waren, die angewiesenen Beträge durch Vorsetzen von einer oder zwei Ziffern erhöhten. Den Dritten im Bunde benutzten sie zur Behebung der so angewiesenen Mehrbeträge, welche sie miteinander theilten. Die Direktion der Bahn betraute eine Kommission mit der Untersuchung der Angelegenheit und der Minister wurde gebeten, gleichfalls einen Fachmann zu entsenden, welcher die Untersuchung aus dem Gesichtspunkte des Ministeriums überwachen sollte. Das Ergebniss der Untersuchung sei, dass diese Leute die Betrügereien im Jahre 1891 begannen. Die Gesammtsumme, welche die beiden Beamten im Laufe der Jahre in betrügerischer Weise an sich brachten, belaufe sich auf 101 309 fl. Auf Veranlassung des Ministers sei sofort die strafgerichtliche Untersuchung eingeleitet worden; hiermit sei die Aufgabe des Ministers beendet gewesen und habe nur erübrigt, die Verwaltung der Kaschau-Oderberger Bahn zu Maassnahmen zu veranlassen, welche geeignet seien, die Wiederholung ähnlicher Unterschleife hintanzuhalten. Bei der Verwaltung der Bahn stehen dieselben Vorschriften in Geltung wie bei den Staatsbahnen; nunmehr seien Verschärfungen in drei Richtungen nöthig geworden: 1. dass die Anweisungen nicht an dieselbe Abtheilung zurückgeleitet werden, 2. dass die Anweisungen auch besonders verzeichnet und der Kasse mitgetheilt werden und 3. dass die Beilagen, welche bisher in der Abtheilung zurückbehalten wurden, die Rechnung bis zu Ende begleiten. Der Minister hofft, dass nach diesen Verfügungen solche Fälle bei der Kaschau-Oderberger Bahn nicht mehr vorkommen werden. Die österreichische Regierung habe vor der Einbringung der Anfrage keine amtliche Verständigung von der Angelegenheit erhalten, sondern aus den Blättern von der Sache Kenntniss bekommen und gleichfalls einen Fachmann mit der Prüfung der Sache betraut. Was die Frage betrifft, ob der Staat, da die Kaschau-Oderberger Bahn eine garantirte Bahn ist, in diesem Falle keinen Schaden erleide, so theilte der Minister mit, dass von der veruntreuten Summe das mit Beschlag gelegte Vermögen der Schuldigen im Betrage von 15 000 bis 16 000 fl. in Abschlag zu bringen sei,

daher sich der verursachte Schaden auf 86 000 fl. belaufen dürfte. Der Minister will vorerst das Ergebniss des Strafverfahrens abwarten und dann die zur Wahrung der Interessen des ungarischen Staates nothwendigen Schritte thun.

Vereinsausland.

— Betreffs der **Sommerfahrpläne der schweizerischen Eisenbahnen** für 1900 hat das schweizerische Eisenbahn-Departement eine Reihe von Verfügungen erlassen. U. a. wurden genehmigt die Vorschläge der Direktion der Jura-Simplonbahn betreffs besserer Schnellzugsverbindungen Bern-Genf; weitergehende Wünsche betreffs Schaffung neuer direkter Züge auf dieser Linie wurden abgewiesen. Was die Jurabahn anlangt, so verzichtet das Departement auf die Einlage der verlangten neuen Personenzüge auf der Linie Biel-Dalsberg-Basel, weil aus der Führung dieser Züge unverhältnissmässig grosse Kosten erwachsen würden. Das Bedürfniss weiterer Züge über den Brünig wird nicht anerkannt, auch wird das Begehren, den Schnellzügen über den Brünig III. Wagenklasse mitzugeben, wegen Ueberlastung abgelehnt. Für den dermaligen Verkehr Basel-Interlaken-Basel seien genügende Züge vorgesehen; unter gewissen Bedingungen will das Departement bis auf Weiteres auf die Führung von Parallelzügen zu den bestehenden Schnellzügen verzichten. Das Begehren der Berner Regierung um Führung eines Expresszuges Delsberg-Bern als Fortsetzung der Nachtzüge von Calais und Paris wird vom Eisenbahn-Departement gutgeheissen und die Direktion der Jura-Simplonbahn zur Einschaltung eines solchen Zuges I. und II. Klasse eingeladen. Neu bewilligt ist die Einführung eines Schnellzuges Basel-Winterthur zum Anschluss an den Schnellzug Bodensee-München. Auch haben die Verwaltungen der schweizerischen Hauptbahnen den Wünschen wegen Ausführung der Saisonzüge bis zum 16. September gewillfahrt.

— **Umbau des badischen Bahnhofes in Basel.** Der zwischen der Generaldirektion und der Regierung des Kantons Basel wegen Verlegung des Personenbahnhofes und Umbaues der übrigen Bestandtheile der badischen Staatsbahn in Basel abgeschlossene Vertrag, der noch der Genehmigung des Kantonsraths und des schweizerischen Bundesraths bedarf, geht dahin: Der neue Personen-Bahnhof wird etwa 600 m weiter hinaus an die Schwarzwaldallee verlegt und als Durchgangsbahnhof erbaut. Der Kanton erwirbt das jetzige Bahnhofareal von 150 000 qm, einschliesslich aller Gebäude, zum Preise von rund 4 000 000 ℳ. Als Subvention zur Bahnhofs-Verlegung leistet der Kanton einen Beitrag von 2 000 000 ℳ. Mit dem Bau ist spätestens Anfangs 1901 zu beginnen; die Eröffnung des Bahnhofes soll im Frühjahr 1905 stattfinden.

— **Erweiterung des Bahnhofes Bern.** Der schweizerische Bundesrath hat beschlossen, da die gegenwärtigen Anlagen des Bahnhofes Bern bereits an der Grenze der Leistungsfähigkeit angelangt sind und einer baldigen Erweiterung namentlich in Bezug auf eine bessere Manövrirfähigkeit und Schaffung einer genügenden Anzahl von richtig angelegten Auf- und Rückstellgeleisen bedürfen, dass für diesen Umbau hauptsächlich das Areal des jetzigen Güterrangirbahnhofes in Aussicht zu nehmen ist. Der Rangirbahnhof wird nach Weyermannshaus verlegt. Für die Einmündung der Bern-Neuenburgbahn soll baldigst ein eingehendes Bauprogramm vorgelegt werden; ebenso wird die schweizerische Centralbahn eingeladen, auf die baldige Verlegung des Rangirbahnhofes Bedacht zu nehmen und dafür ein definitives Projekt zur Genehmigung vorzulegen. Sollten sich die beiden Bahnverwaltungen über die Kosten der Anlage nicht einigen können, so behält sich der Bundesrath Entscheidung durch die kompetente Behörde vor. Die Frage der späteren Gesammterweiterung des Berner Centralbahnhofes unter Benutzung des Areals des verlegten Rangirbahnhofes soll gleichfalls ohne Verzug näher studirt werden.

— **Gürbethalbahn.** In der Generalversammlung der Aktionäre wurde mitgetheilt, dass voraussichtlich die Strecke Bern-Pfandersmatt anfangs nächsten Jahres in Betrieb gesetzt werden und der Bau der oberen Theilstrecke Pfandersmatt-Thun im Sommer 1901 vollendet werden kann.

— **Simplontunnel.** Im Monat März ist der Tunnelstollen um 177 m auf der Nordseite (durchschnittlich 5,71 m Bohrung für den Arbeitstag) und um 154 m auf der Südseite (durchschnittlich 4,97 m Bohrung für den Arbeitstag) vorgerückt. Der mittlere Tagesdurchschnitt der beschäftigten Arbeiter war 3 589, davon 2 227 auf der Nord- und 1 362 auf der Südseite.

— **Bahneröffnungen in Spanien.** Im Jahre 1899 sind 192 km neue Eisenbahnen dem Verkehre übergeben worden, und zwar mit Normalspur: Pontevedra-Carril 32 km, Segorbe-Barracas 43 km, auf der spanischen Südbahn 1 km; ferner mit Schmalspur: Costro-Urdiales nach Translavina 43 km, Puertollano-Almodovar del Campo 8 km, Villafria-Monterrubio 65 km. („Gaceta de los Caminos de Hierro.“)

— **Ueber die Rückkehr der Bagdadkommission** erhalten die „Berl. N. Nachr.“ eine ausführliche Mittheilung aus Konstantinopel vom 1. d. Mts., der wir folgendes entnehmen:

Der grössere Theil der Mitglieder der Bagdadkommission ist am 31. März nach mehr als sechsmonatlicher Abwesenheit wohlbehalten in Konstantinopel eingetroffen; der übrige Theil wird in wenigen Tagen nachfolgen. Sämmtliche Herren halten sich in Konstantinopel nur ganz vorübergehend auf und werden zunächst in Berlin persönlich Bericht erstatten. Erst nachdem in Berlin über die Grundlage des Unternehmens Klarheit gewonnen ist, wird man mit der Pforte in Verhandlungen treten, um den endgültigen Vertrag abzuschliessen, denn das bisher Vereinbarte ist nur ein Vorvertrag, welcher Bau und Betrieb der Gesellschaft der anatolischen Bahnen, d. i. der Deutschen Bank, zusichert, ohne irgendwie auf die Geldbedingungen einzugehen. Diese letzteren, ebenso wie die Führung der Bahnlinie im einzelnen können erst jetzt auf Grund der in reichem Maasse gewonnenen Ergebnisse der örtlichen Voruntersuchung vereinbart werden. Was diese betrifft, so steht nach dem Urtheile der Kommissionsmitglieder, insbesondere der Bauräthe Mackensen und von Kapp unbedingt fest, dass der Bau durchführbar ist. Allerdings sind die zu überwindenden Schwierigkeiten ausserordentlicher Natur. Auf dem ersten Theil der Strecke, von Koniah nach Biredschik, sind drei gewaltige Gebirgszüge zu überschreiten. Doch die weitaus grössten Hindernisse bieten die Ströme, vor allem die zahlreichen Zuflüsse des Tigris auf dessen linkem Ufer. Diese sind von einer Gewaltigkeit, von der man sich keinen Begriff machte. Breiten von 500 m sind gar keine Seltenheit, dabei oft Theilung in zahlreiche Arme von gleicher Breite und vor allem Wechsel des Flusslaufes von Jahr zu Jahr. Das Ueberschwemmungsgebiet mancher dieser Flussläufe soll bis zu 20 km Breite und darüber haben. Ein ganz gefährlicher Geselle ist der Schatt, welcher südlich des Wansees vom Gebirge als Wildstrom herniederfliesst und sich unterhalb Diarbekir in den Tigris ergiesst. Mächtiges Felsgeschiebe gefährdet dort den Brückenbau. Die Ueberbrückung jener Flussläufe wird also an die Technik die höchsten Anforderungen stellen, sie wird den grössten Theil der Bausumme verschlingen.

Geringer würden zwar die technischen Schwierigkeiten im Euphratthal sein; aber die wirthschaftliche Erkundung hat ergeben, dass Anbau und Kultur dort derart unbedeutend sind, dass zunächst jegliche Rentabilität ausgeschlossen ist. Im Flussthal selbst gibt es zwar manche fruchtbare Bodenflächen, aber der Anbau steht auf der niedrigsten Stufe, und dessen Hebung würde eine sehr zweifelhafte Zukunftsmusik sein. Viel besser ist es freilich im Tigristhal auch nicht; doch käme dort noch die persische Ausfuhr und der jährlich stattfindende persische Pilgerverkehr hinzu. Von einem internationalen Güterverkehr kann also auf einer Bagdadbahn, welchen Lauf sie auch nehmen würde, nimmermehr die Rede sein — abgesehen von Post- und Luxuspersonenbeförderung — sondern nur von lokalem Verkehr. Die einfache Thatsache, dass in jenen Gebieten der Kornpreis höher ist als auf dem Londoner Kornmarkte, sagt genug. Das Land zwischen Euphrat und Tigris, das gelobte Land des Alterthums, lässt sich nach den Erkundigungsergebnissen heutzutage kurz dahin charakterisiren: im oberen Theile eine fürchterliche Steinwüste, unterhalb Bagdad eine endlose Sumpfwüste. Die alten, kunstvollen Kanalbauten sind gänzlich verfallen, der regelrechte Wasserabfluss ist verhindert, die Versumpfung nimmt beständig zu. Oberhalb Bagdad ist jede Schifffahrt unmöglich; eine Stromregulirung würde ungezählte Jahre und Millionen kosten.

Nach allem kann man sagen, dass der Bahnbau technisch sowohl wie wirthschaftlich durchführbar ist, aber nur unter grössten Opfern. Wenn er trotzdem aller Wahrscheinlichkeit nach zur Thatsache werden wird, so beruht das in erster Linie auf der grossen Bedeutung einer Bagdadbahn für das türkische Reich in strategischer Beziehung und für seine wirthschaftliche Entwickelung. Die politischen Schwierigkeiten für Ausführung und Leitung des Unternehmens durch deutsche Hand sind nach den Ereignissen der letzten Wochen gehoben. Es handelt sich jetzt darum, die Geldmittel sicherzustellen.

Die kühne Erkundigungsreise unserer deutschen Forscher — galt es doch höchst unsichere Volksstämme zu passiren, weite Wüstenstriche zu durchreiten, gefährliche Flussläufe zu durchschwimmen — ist dank der Fürsorge der türkischen Behörden bis auf wenige kleine Zwischenfälle glücklich zu Ende geführt. Gesund und wohlbehalten sind alle Mitglieder im Westen wieder angelangt. Selbst am äussersten Ende der Reise und dem vor-

aussichtlichen Hafenendpunkt der Bahn, in Kowejt (Kuêt), fanden unsere Deutschen beste Aufnahme. Dort herrscht der Scheich nominell unter türkischer Oberhoheit, thatsächlich aber in vollständiger Unabhängigkeit. Die Engländer hatten diese gewichtige Persönlichkeit zuvor für sich zu gewinnen gesucht, doch ohne Erfolg; ein Protektoratsvertrag wurde ihnen vor einiger Zeit höflich, aber nicht unterzeichnet zurückgegeben. Dem Bagdadbahnunternehmen stand der kluge Scheich skeptisch gegenüber. Kaum aber hörte er von unseren deutschen Erkundigungsreisenden, dass Deutsche die Bahn in Bau und Betrieb nehmen wollen, als er sofort freudig zustimmte und die Herren gastlich bei sich aufnahm. Die deutschfreundliche Gesinnung des Scheichs von Kowejt ist um so wichtiger anzuschlagen, als nach allen an Ort und Stelle eingezogenen Nachrichten die Fortführung einer persischen Nord-Südbahn bis an das Nordufer des persischen Golfes wegen der technisch unüberwindlichen Schwierigkeiten in den Gebirgen des südlichen Persien unausführbar sein soll und immer in das untere Euphratthal beziehungsweise zum Schatt el Arab, d. h. in die Endstrecke der Bagdadbahn auslaufen müsste.

Als Grundbedingungen für die Verwirklichung des Unternehmens gilt einerseits die Gewährung einer Anleihe, andererseits die Gewährung einer Kilometergarantie. Im Zusammenhang mit der Frage der Kilometergarantie steht die von der Pforte beabsichtigte Erhöhung der Douanezölle von 8 % auf 11 % und die geplante Umwandlung des Werthzolles in Gewichtszoll. Die durch diese Maassregeln zu erzielenden Mehreinnahmen sollen für die Gewährung der Garantie die erforderliche Grundlage geben. Die Durchführung dieser Pläne ist indess an die Zustimmung der Mächte gebunden.

— **Eisenbahnen und Strassenbahnen in Siam.** Fast alle öffentlichen Bauten Siams sind in den letzten 10 Jahren errichtet worden. Vor dieser Zeit gab es nur wenige Kanäle, sehr wenige Strassen und beschränkte Telegraphenlinien. Die Erbauung von Eisenbahnen wurde im Jahre 1891 begonnen, obgleich mit dem Bau einer Strassenbahn in Bangkok bereits im Jahre 1889 angefangen war. Die erste Eisenbahnlinie war ungefähr 15 Meilen lang und schmalspurig; sie lief von Bangkok, der Hauptstadt des Landes, nach Paknam, dem Hafen an der Mündung des Menam. Dieses Unternehmen wurde die Paknam Railway Company genannt und zahlte regelmässig 7 % Dividende. Die zweite Eisenbahnlinie wurde von der Regierung gebaut; sie verbindet Bangkok mit Korat und ist 165 Meilen lang. Diese Linie, welche im Jahre 1892 begonnen wurde, ist normalspurig; sie ist jetzt beinahe fertig und kostet 33 000 D. Gold auf die englische Meile. Das ganze Material für diese Linie ist von Grossbritannien, Deutschland und Belgien geliefert worden. Eine andere Eisenbahnlinie von Bang Mayee nach Kiang-Mai ist in Angriff genommen; sie ist ungefähr 400 Meilen lang, wovon sich ungefähr 50 Meilen im Bau befinden. Bis jetzt sind für diese Linie, welche normalspurig gebaut wird, keine Materialien angekauft worden. Eine meterspurige Bahn wird wahrscheinlich in diesem Jahre gebaut werden; sie soll nach der Grenze von Burma laufen und Bangkok mit Ratburi (ungefähr 45 Meilen) und mit Petchaburi (ungefähr 73 Meilen) verbinden. Von dieser Linie sind bisher nur die Aufnahmen fertig, Materialien für den Bau aber noch nicht vergeben. Der König hat ferner dem Prinzen Chow Sai das Privilegium zum Bau einer Bahn von Menam bis zum Nakawn Nayokeflusse (ungefähr 70 Meilen lang) mit verschiedenen Zweiglinien verliehen. Diese Bahn führt durch ein reiches Reisland mit zahlreicher Bevölkerung. Ausserdem hat der König ein Eisenbahnprogramm im Auge, welches den Osten mit dem Westen verbinden und einschliesslich der Theilstrecken mehr als 500 Meilen umfassen soll. Die Einkünfte des Landes sind indessen nicht gross genug, um alle diese Bauten zu gleicher Zeit zu vollenden. Es ist aber nicht unwahrscheinlich, dass die siamesische Regierung für diese Zwecke in naher Zukunft eine Anleihe aufnehmen wird. Im Jahre 1887 erhielt eine Privatgesellschaft die Erlaubniss zum Bau einer Strassenbahn in Bangkok. Im Jahre 1889 wurde diese Bahn als Pferdebahn gebaut und 1892 in eine elektrische Strassenbahn umgewandelt. Diese Linie ist überfüllt mit Fahrgästen und zahlt 12 % Dividende. Das rollende Material, die Maschinen und der Draht für diese Bahn wurden in Amerika und die Schienen in Europa gekauft. Diese Bahn wird sich wahrscheinlich in naher Zeit vergrössern. (Nach einem Bericht des amerikanischen Generalkonsuls in Bangkok.)

— **Algerische Eisenbahnen.** Nachdem eben 60 Millionen Francs für den Eisenbahnbau auf Madagaskar bewilligt sind, geht die französische Regierung mit Eifer an den Ausbau der südalgerischen Bahnen, um mit dem Schienenweg die neueroberten Gebiete möglichst zu sichern. Dieser Tage hat unter dem Vorsitz von Waldeck-Rousseau und unter Betheiligung des Generalguvernörs von Algier, Herrn Laferrière, des Chefs des Generalstabs General Delanne und von Vertretern der bestehenden algerischen Eisenbahnen ein besonderer Ministerrath stattgefunden, der die Frage der algerischen Bahnen nach der Seite der Ausführung der Arbeiten und des ihre Herstellung sichernden Finanzsystems erörterte. Es soll ein vollständiges System für den Ausbau des Netzes aufgestellt werden. Die bezüglichen Vorlagen sollen demnächst dem Parlament zugehen. Sie betreffen namentlich die Linien Algier-Laghouat, Biskra-Ouorgla, Tlemcen-Marnia und Duveyrier-Igli; letztere Linie ist bestimmt, das algerische Netz mit den Oasen im äussersten Süden, die eben erst von den französischen Truppen okkupirt sind, zu verbinden. Zugleich erfolgte im Senat eine Kundgebung für den Ausbau der südalgerischen Bahnen. Senator Treille betonte, dass es nicht genüge, die Truppen in das Saharagebiet vorzuschieben, sondern dass man sofort auch die Eisenbahnwege nach dem Süden führen müsse. — Die Unternehmungslust und Opferwilligkeit, welche Frankreich für den Eisenbahnbau in seinen Kolonien zeigt, kann uns leider nur mit Beschämung und Neid erfüllen.

Berichtigung.

In der Mittheilung über die **Shay-Lokomotive** in Nr. 28 S. 432 d. Ztg. muss es in der 8. Zeile selbstverständlich „Drehgestelle“ statt „Drahtgestelle“ heissen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Am 10. April d. J. ist die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt gewesene Station V. Klasse Gerlenhofen auch für den beschränkten Güterdienst — Abfertigung lediglich von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg — eröffnet worden.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 775 vom 27. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die beantragte Ergänzung des § 5 des Vereinswagenübereinkommens (abgesandt am 5. April d. J.).

Nr. 786 vom 31. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Kaiser Ferdinands-Nordbahn a) auf Auslegung der materiellen Tragweite der Artikel 23–25 des Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement und b) auf

Ergänzung der Ueberschriften der Artikel 24 und 25 des genannten Uebereinkommens (abgesandt am 7. April d. J.).

Nr. 854 vom 31. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend die neuen Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1900 (abgesandt am 7. April d. J.).

Nr. 916 vom 3. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, Begleitschreiben zur Niederschrift über die Sitzung des Unterausschusses zur Ausarbeitung gemeinsamer Abfertigungsvorschriften für den Güterverkehr in Wien, am 28. Februar 1900 (abgesandt am 9. April d. J.).

Nr. 931 vom 5. April d. J. an sämmtliche königlich preussischen Staatsbahndirektionen sowie an die kaiserliche Generaldirektion der Reichseisenbahnen in Strassburg i/Els., betreffend: Freie Fahrt zum Besuch der diesjährigen Technikerversammlung des Vereins (abgesandt am 6. April d. J.).

Nr. 932 vom 4. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend das Uebereinkommen wegen Ausgabe von französischen Rundreiseheften in Verbindung mit Vereinsfahrscheinheften (abgesandt am 7. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai d. J. wird der an der Bahnstrecke Leutzsch-Zeitz zwischen den Stationen Eythra und Pegau in Kilometerstation 24,66 neuerrichtete Haltepunkt Grossdalzig für den Personenverkehr eröffnet werden.

Abfertigung von Reisegepäck, sowie Annahme von Privatdepeschen findet daselbst nicht statt. Zur Beförderung angenommenes Gepäck wird nachträglich behandelt.

Es halten folgende Züge:

4.25	8.15	12.10	3.18	4.17	6.15	8 39	ab	Leipzig	an	5.51	7.42	—	3 11	6 21	9.25	10.47
5.10	9.06	1.02	4.15	5.13	7.13	9 31	↓	Gr.-Dalzig	↑	4 57	6.50	9.30	2.20	5.20	8.30	9.54
5.18	9.13	1.11	4.22	5.21	7.30	9.38	an	Pegau	ab	4.50	6 45	9.23	2.14	5.15	8.24	9.48

Halle a. Saale, den 7. April 1900. (884)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Abfertigungsbefugnisse der Stationen Beurig-Saarburg, Dudweiler und Ottweiler R. N. E.

Auf den vorgenannten Stationen können fernerhin Fahrzeuge aller Art abgefertigt werden.

Die Beschränkungen hinsichtlich des Radstandes der an die Laderampe zu bringenden Eisenbahnwagen kommen bei den Stationen Beurig-Saarburg und Ottweiler R. N. E. in den Güter- und Thiertarifen in Wegfall. (885)

St. Johann-Saarbrücken, 4. April 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Schneeverwehungen war der Gesammtverkehr auf folgenden Strecken unterbrochen:

Bärn-Andersdorf-Hof vom 29. März bis 31. März,
Nieder-Lindewiese-Heinersdorf vom 31. März bis 3. April,
Nicklasdorf-Zuckmantel vom 31. März bis 2. April,
Hannsdorf-Nieder-Lindewiese vom 30. März bis 2. April,
Zwittau-Skutsch vom 31. März bis 3. April,
Rakonitz-Mlatz vom 31. März bis 2. April.

Aus gleicher Ursache war der Güterverkehr auf folgenden Strecken unterbrochen:

Wien-Westbahnhof-St. Pölten, Wien K. F. J. B.-Tulln und Tulln-St. Pölten, Vorortelinie der Wiener Stadtbahn, Donauuferbahn, Penzing-Unter-Hetzendorf und Meidling-Kl.-Schwechat vom 30. März bis 3. April.

Wien, am 5. April 1900. (886)

4. Güterverkehr.

Danzig-Warschauer Verkehr über Mlawa.

Das bisher zu Gunsten der Stadt Warschau erhobene Thorgeld (Rogatkowe-Gebühr) wird vom 1./14. März 1900 alten/neuen Stils ab nicht mehr erhoben.

Danzig, den 4. April 1900. (887)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr. (Gruppe I) etc.

Mit Gültigkeit vom 10. April d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr ein Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält neue bezw. ermässigte Frachtsätze für Sendungen von Koksanstalt Bahnschacht und der Rubengrube und für Sendungen nach Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr. und der Station Rastenburg der ostpreussischen Südbahn, sowie Ergänzungen und Berichtigungen. Druckabzüge des Nachtrags III können von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 5. April 1900. (888)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

5. Heft. Main-Neckarbahn-württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1900 gelangt zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag III zur Einführung.

Stuttgart, den 6. April 1900. (889)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Niederländisch-österreichisch-ungarischer Verband.

1. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1900 werden die allgemeinen Tarifvorschriften des Verbandsgütertarifs, Theil II, Hefte 1—4 vom 1. April 1895, hinsichtlich der Anwendung der Frachtsätze wie folgt ergänzt:

„Die Frachtsätze dieses Tarifs dürfen zur Umkartirung oder Zurückkartirung von Gütern (auch bei Aufgabe mit neuem Frachtbriefe in den Verbandsstationen) nach und von deutschen Stationen nicht benutzt werden."

2. Am 1. Juni 1900 tritt der Ausnahmetarif 23 B für Graphit, unreiner (erdiger), roh, auch geschlemmt oder gemahlen — Tariftheil II, Heft 1 — ohne Ersatz ausser Kraft.

Dresden, am 11. April 1900. (890)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
I. Abtheilung,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut usw. vom 1. Juli 1898.

Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. sind für die Beförderung von Geflügel als Eilgut von Gajdobra nach München Ostbahnhof und Neuötting direkte Frachtsätze zur Einführung gelangt.

München, den 9. April 1900. (890a)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird für die Beförderung von Fohlen nach den Fohlen-

weiden Lichtenegg Station Pfullendorf, Tannenbrunn Station Messkirch, Meissenheim Station Friesenheim, Altenheim Station Altenheim oder Offenburg, Mannheim Station Mannheim und Eichhof Station Mosbach im inneren badischen Verkehr, sowie im Verkehr badische Staatseisenbahnen - badische Nebenbahnen im Privatbetrieb die gleiche Frachtermässigung gewährt, die für die Fohlenweiden Bräunlingen, Erlbaden, Gisiboden und Rastatt zugestanden ist.

Karlsruhe, den 6. April 1900. (890b)
Gr. Generaldirektion.

Deutsch - österreichisch - ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich. (Ermässigte Frachtsätze für Getreide und Hülsenfrüchte sowie Mahlprodukte.)

Mit Gültigkeit vom 15. April 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1900 gelangen für Getreide, Hülsenfrüchte und Mahlprodukte bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief von Bubentsch, Bubna, Lieben (St. E. G. u. Oe. N. W. B.), Prag (diverse Bahnhöfe), Smichow und Vysocan (B. N. B. u. Oe. N. W. B.) nach den im deutsch-österr.-ungar. Seehafenverbande aufgenommenen deutschen Hafenstationen direkte Ausnahmesätze im Kartirungswege zur Einführung. Dieselben können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 5. April 1900. (891)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Einführung von Nachträgen zu dem vom 1. Januar 1900 giltigen Lokalgütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1900, auch insoweit Tariferhöhungen durch die bereits im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“, Nr. 31 vom 17. März 1900 kundgemachte Abänderung der Frachtberechnung für Holz zu Grubenzwecken eintreten, sowie hinsichtlich anderweitiger Tariferhöhungen mit 15. Juni 1900, gelangt zum Lokalgütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3, je ein Nachtrag II zur Einführung.

Der Nachtrag II zu Heft 1 und 2 enthält diverse Aenderungen bezw. Ergänzungen und Berichtigungen. Von diesen Aenderungen bezw. Ergänzungen werden besonders hervorgehoben:

a) Eine anderweitige Frachtberechnung für Holz zu Grubenzwecken im Exportverkehre;
b) die formelle Abänderung der Tarifbestimmungen für die beiden Artikel Erde und Thon.

Der Nachtrag II zu Heft 3 enthält gleichfalls Aenderungen bezw. Ergänzungen und Berichtigungen.

Von diesen Aenderungen bezw. Ergänzungen werden besonders hervorgehoben:

a) Eine anderweitige Frachtberechnung für Holz zu Grubenzwecken im Exportverkehre;
b) die formelle Abänderung der Tarifbestimmungen für die beiden Artikel Erde und Thon;
c) Einführung des Staatsbahnbarêmes auf der Linie Unter-Drauburg-Wöllan (siehe V. B. 20 vom 20. Februar 1900).

Exemplare der genannten Nachträge sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Hellern per Stück zu beziehen.

Wien, am 2. April 1900. (892)

Elbeumschlagsverkehr.

Für Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5 treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Reichenau a. K.	72 ₰
„ Solnitz	79 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Reichenau a. K.	67 „
„ Solnitz	74 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Reichenau a. K.	97 „
„ Solnitz	104 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 ₰, für Langholz 6 ₰, bei Aussig-Landungsplatz ohne Unterschied 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 6. April 1900. (893)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Mimosarinden - Extrakt treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
nach Neubydzow	127 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag	
nach Neubydzow	122 „
Von Dresden-Elbkai	
nach Neubydzow	174 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 4. April 1900. (894)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch - ungarisch - russischer Grenzverkehr. Norddeutsch - galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr. Grenzverkehr Russland, Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach. Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr. Güterverkehr Illowo loco und transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Warschau-Granica. Elbe - Umschlagsverkehr mit Südwestrussland.

Beistellungsgebühr für eingerichtete Schüttwagen oder für als Thürverschluss dienende Vorsatzbretter.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1900 wird bei Getreide etc.-Transporten, welche auf Grund der einschlägigen Tarife in den obbezeichneten Verkehren zur Abfertigung gelangen, für die bahnseitige Beistellung von zur alla rinfusa-Verladung eingerichteten Schüttwagen oder als Thürverschluss dienenden Vorsatzbrettern, in den österreichisch-russischen Grenzstationen Brody, Husiatyn, Nadbrzezie, Nowosielitza, Podwoloczyska, Sereth und Skala, sowie in den im Tarife für den „Güterverkehr Illowo loco und transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Warschau - Granica“ aufgeführten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen eine Gebühr von 1 Kr. pro Wagen eingehoben. Hinsichtlich der in den bezüglichen Verkehren in Betracht kommenden Einlagerungs- bezw. Reexpeditionsstationen finden diesfalls die Bestimmungen der Lokaltarife der betreffenden Bahnen Anwendung.

Wien, am 5. April 1900. (895)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. April 1900 tritt ein neuer Tarif für den französisch-englisch-niederländisch - belgisch - luxemburgisch - deutsch-schweizerisch - österreichisch-ungarischen Rundreiseverkehr nebst Tarif für Sommer-Rückfahrkarten von französischen nach deutschen und schweizerischen Stationen in Geltung. Durch diesen Tarif wird der gleichnamige Tarif vom 1. Mai 1898 aufgehoben.

Strassburg, den 2. April 1900. (896)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

---

6. Generalversammlungen.

K. k. priv. österr. Nordwestbahn.

Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich, die Herren Aktionäre zur 34. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Dienstag, den 22. Mai 1900 um 11 Uhr Vormittags in Wien im Sitzungssaale des Ersten allgem. Beamtenvereines der österr.-ung. Monarchie, I. Wipplingerstrasse 25, stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1899;
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1899 gewählten Revisionsausschusses;
3. Bericht und Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Reingewinnes und Einlösung der am 1. Juli l. J. fälligen Aktienkupons;
4. Wahl von Verwaltungsrathsmitgliedern;
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1900.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen dem § 37 der Statuten gemäss die Aktien bis längstens Sonnabend, den 21. April l. J., Mittags 12 Uhr, in Wien entweder bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe) oder bei der k. k.

priv. allgem. österr. Bodenkreditanstalt deponiren und unter Einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Aktien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen über die deponirten Aktien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine, mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stammaktien und jene von Aktien lit. B in der Generalversammlung gleiches Stimmrecht.

Je zehn Aktien geben das Recht auf eine Stimme. Abwesende können sich mittelst Vollmacht durch stimmfähige Aktionäre vertreten lassen und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Aktien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblanquette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1900. (897)

Der Verwaltungsrath.

Nachdruck wird nicht honorirt!

K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft.

Der gefertigte Verwaltungsrath gibt sich die Ehre, die Aktionäre der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft zu der am Montag, den 30. April 1900, um 10 Uhr Vormittags, im Saale des Ingenieur- und Architektenvereins in Wien (I. Eschenbachgasse 9) stattfindenden

44. (ordentlichen) General-versammlung

einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Bericht des Verwaltungsraths über die Geschäftsführung im Jahre 1899.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss pro 1899.
3. Antrag des Verwaltungsraths über die Verwendung des Reinerträgnisses.
4. Wahl des Revisionsausschusses.
5. Erneuerung des Verwaltungsraths.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Maassgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Aktien bis inklusive 21. April 1900 in Wien bei der k. k. privilegirten österreichischen Länderbank, in Prag bei der Filiale dieser Bank, in Graz bei der Wechselstube der Steiermärkischen Escomptebank und der Firma E. C. Mayer & Co., in Lemberg bei der galizischen Aktien-Hypothekenbank, in Krakau, Czernowitz oder Tarnopol bei den Filialen dieser Bank, in Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft, der Deutschen Bank oder der Nationalbank für Deutschland, in Frankfurt a/M. bei der Deutschen Vereinsbank, in Stuttgart bei der Württembergischen Vereinsbank, in Paris bei der Banque Imp. Roy. Privilegiée des Pays Autrichiens Succursale de Paris, in London bei der Anglo-Austrianbank mittelst doppelt auszufertigender Konsignationen (wozu Blanquette bei den genannten Kassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarte zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, am 1. April 1900. (898)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

---

7. Verdingungen.

Auf der Nebenbahn Osnabrück-Brackwede soll der Umbau von 11,3 km Gleise und der Einbau von 8000 cbm Bettungsmaterial an den Mindestfordernden vergeben werden. Verdingungsunterlagen sind gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ. (nicht in Marken) von uns zu beziehen.

Angebote sind zum Termine, am 23. April 1900, Vormittags 11 Uhr, einzusenden.

Zuschlagsfrist 14 Tage. (899)

Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 Osnabrück.

Die Ausführung der Erd-, Absteifungs-, Maurer- und Steinmetzarbeiten zur Unterführung der Bahnhofstrasse in Erkner soll öffentlich vergeben werden. Angebote sind bis Sonnabend, den 21. April, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Herstellung der Unterführung der Bahnhofstrasse in Erkner“ versehen, an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen. Die Verdingungsunterlagen können daselbst eingesehen und gegen kostenfreie Einsendung von 2,50 ℳ. mit Zeichnung oder 1,50 ℳ. ohne Zeichnung von daher bezogen werden.

Berlin, den 4. April 1900. (900)

Königliche Bauabtheilung 1. Fruchtstrasse 14/15.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung zweier eiserner Ueberladekrahne von 10000 bezw. 15000 Kilogramm Tragfähigkeit für die Stationen Schöningen und Brandenburg soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Maassskizzen etc. und Angebotsformulare liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 1,50 ℳ. (baar) bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung zweier Ueberladekrahne“

versehen zu dem auf

Sonnabend, den 28. April 1900, Vormittags 11 Uhr,

anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im März 1900. (901)

Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn.

Das Aufhauen und Härten bezw. Ausglühen und Schleifen der Feilen für die diesseitigen Werkstätten pro 1900 soll vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen, sowie ein Verzeichniss der einzelnen Sorten liegen auf der Kanzlei des Unterzeichneten zur Einsicht auf oder können gegen kostenfreie Einsendung von 0,40 ℳ. bezogen werden.

Die Angebote, welche den Preis pro Stück der einzelnen Sorten bezw. pro Kilogramm für Aufhauen und Härten und pro 100 kg für Ausglühen und Schleifen der Feilen enthalten müssen, sind verschlossen, frei und mit der Aufschrift „Aufhauen von Feilen“ bis 14. April 1900, Vormittags 11 Uhr, anher einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Darmstadt, im April 1900. (902)

Der Maschineningenieur.

Die Arbeiten und Lieferungen zur schlüsselfertigen Herstellung eines Wohngebäudes für 12 Familien nebst Nebenanlagen in Neufahrwasser sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen können werktäglich während der Dienststunden im Büreau der unterzeichneten Betriebsinspektion eingesehen, auch gegen vorherige gebührenfreie Einsendung von 2 ℳ. von derselben bezogen werden.

Die mit der Aufschrift: Angebot für die Herstellung eines Wohngebäudes in Neufahrwasser versehenen Angebote sind bis zum 20. April d. J., Vormittags 10 Uhr, bei der unterzeichneten Inspektion einzureichen, wo sie in Gegenwart der erschienenen Bieter geöffnet werden.

Danzig, den 6. April 1900. (903J)

Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion.

Kohlen- und Kokslieferung.

Vom 1. Juni 1900 bis mit 31. Mai 1901 sind an Kohlen und Koks zu liefern:

rund 690 000 t für Lokomotivheizung,
66 000 „ „ Werkstättenzwecke und zur Lokalheizung, sowie für Gasanstalten und für das Elektrizitätswerk in Dresden.

Angebote sind bis zum 27. April 1900, Abends 6 Uhr, hier einzureichen und findet die Eröffnung derselben am 28. April, Vormittags 10 Uhr, in Gegenwart der etwa erschienenen Anbieter statt.

Die Lieferungsbedingungen und die zu den Angeboten ausschliesslich zu benutzenden Vordruckbogen können vom Betriebsmaschinenbüreau der königlichen Generaldirektion der Staatseisenbahnen in Dresden oder von der Werkstätteninspektion in Chemnitz oder von der Maschineninspektion in Zwickau bezogen werden.

Dresden, am 7. April 1900. (904)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.

von Kirchbach.

---

8. Vermischte Bekanntmachungen.

In Berlin, Potsd. Bhf., fehlt seit 7. 12. 99 eine Kiste (Umzugsgut), enthl. Kleider, Wäsche, Bilder, Ordendiplom etc., gez.: G. R. 718, 38 kg, Werth 503 ℳ.

Es wird ersucht, nach dem Gute eingehend zu forschen und im Vorfindungsfalle der Verkehrsinspektion Görlitz Mittheilung zu machen. (905)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 30 | 14. April 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Wegen der Osterfeiertage erscheint die nächste Nummer erst am 21. d. Mts.

Die Chicagoer Schleifenhochbahn.

Chicago besitzt gleich Newyork und Brooklyn ein ausgedehntes Hochbahnnetz auf eisernen Viadukten. Während jedoch

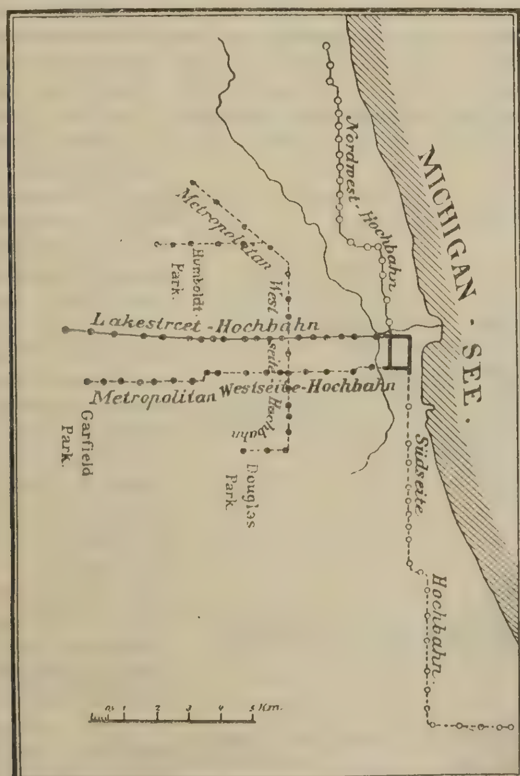


Abbildung 1. Hochbahnen Chicagos.

die Hochbahnen in den letztgenannten Städten noch mit Dampf betrieben werden, bedient man sich in Chicago seit 1897 ausschliesslich der elektrischen Betriebsweise. Abbildung 1 veranschaulicht die Linienführung der im ganzen rund 80 km Strecken umfassenden Hochbahnen, die sich auf fünf Gesellschaften vertheilen. Die verkehrsreichste, dabei doch kürzeste der Linien ist die im nachfolgenden näher beschriebene Schleife, die im Hauptgeschäftstheil der Stadt eine Anzahl von Häuservierteln in Gestalt eines in sich geschlossenen Rechteckes umfährt. Diese der Uniongesellschaft gehörende Schleife ist in Abbildung 1 durch eine starke Linie dargestellt. An sie schliessen sich vier nach Norden, Süden und Westen auslaufende Linien an, nämlich die im Juli 1895 dem Betrieb übergebene 26 km lange Metropolitan Westseite-Hochbahn, ferner die Lake Street-Hochbahn, die Südseite-Hochbahn und die Nordwest-Hochbahn. Die Letztgenannte ist z. Zt. noch nicht vollendet. Die Westseite-Hochbahn war ebenso wie die Lake Streetlinie ursprünglich für den Betrieb mit Dampflokomotiven geplant; erst die günstigen Erfahrungen, die man bei Gelegenheit der Weltausstellung in Chicago über die elektrische Antriebsweise gesammelt hat, führten dazu, die elektrische Zugkraft für diese Bahnen in Aussicht zu nehmen. Die 18 km lange Südseite-Hochbahn war die letzte, die den elektrischen Betrieb eingerichtet hat; sie konnte sich daher die besten Erfahrungen zu Nutze machen.

Für die Zugförderung kommen zwei verschiedene Systeme zur Anwendung, das Baker'sche, bei dem die Züge aus einem Motorwagen und lauter Anhängewagen bestehen, und das sogenannte Multiple Unitsystem, d. i. ein aus lauter gleichartigen Einheiten bestehendes System, nach dem die Züge ausschliesslich oder fast ausschliesslich aus Motorwagen bestehen; dieses System ist in einer besonderen von Sprague angegebenen Bauweise auf der Südseite-Hochbahn in Anwendung. Seine Vortheile bestehen darin, dass, da sämmtliche Räder des Zuges angetrieben werden können, die Züge beim Anfahren bereits in 20 Sekunden eine Geschwindigkeit von 60 km zu erreichen imstande sind. Auch die mittlere Geschwindigkeit lässt sich hier leicht auf 35 km steigern, gegenüber 21 km bei Zügen, die nur von einem Motorwagen

bewegt werden. Ein weiterer und nicht der geringste Vortheil des Systems gleicher Einheiten ist der, dass das Umsetzen der Lokomotiven an den Endstationen nicht erforderlich ist. Die Züge der Südseite-Hochbahn haben zwei bis vier Wagen.

Abbildung 2. Unionhochbahn, Chicago mit dem Stand der Züge am 10. August 1898, 7 Uhr 45 Min. Morgens.

Den Mittelpunkt des Chicagoer Hochbahnnetzes und gleichzeitig den wichtigsten Theil desselben bildet die Schleife als das Bindeglied sämmtlicher Hochbahnlinien Chicagos. Anlass zum Bau dieser Verbindungsbahn gab der schwer empfundene Missstand, dass sich die Endbahnhöfe der drei erwähnten Bahnen ausserhalb des eigentlichen Verkehrscentrums, des Viertels der Waarenhäuser, der Hotels, der Theater usw. befanden. Diesem Uebelstand ist durch die Schleife abgeholfen, die gewissermaassen einen langgestreckten Gemeinschaftsbahnhof für die vier elektrischen Centralbahnen bildet, in welchem deren Züge gleichzeitig wie in einer Umkehrschleife wenden können, ohne die Fahrtrichtung zu verändern. Die Schleife ist nur ein bedingt selbstständiges Unternehmen. Die Gesellschaft, welcher sie angehört, besitzt wohl den Bahnkörper mit allen Einrichtungen, auch ihr eigenes Stations- und Streckenpersonal, aber weder Wagen noch sonstige Betriebsmittel; die Bahn ist in gleicher Weise, wie beispielsweise die Ostlondonbahn in der englischen Hauptstadt, an eine Zahl anderer Gesellschaften verpachtet, die ihr eine nach dem Umfang der Benutzung bemessene Pachtgebühr entrichten. Die Londoner Bahn wird mit Dampfzügen befahren, deren Zugkraft die Pächter stellen. Die Schleife dagegen liefert den über sie verkehrenden Bahnen aus eigenem Kraftwerk — in dem drei Dynamos der amerikanischen Siemens & Halske-Gesellschaft, jede 1500 Kilowatt leistend, aufgestellt sind — den für die Durchfahrung der Schleife erforderlichen Betriebsstrom. Im übrigen beschränkt sich die Betriebsthätigkeit der Schleifenbahn auf das Weichenstellen, was allerdings bei ungefähr 1000 Zügen täglich und den vielen Schienenkreuzungen, die auf der kurzen Strecke zu durchfahren sind, keine Kleinigkeit ist. Die angeführte Zahl von 1000 Zügen täglich stellt den Verkehr eines Durchschnittstages dar; dem entspricht eine Anzahl von mehr als 3000 Wagen, die täglich über die Bahn fahren, und während der verkehrsreichsten Stunden, d. i. von $7^1/_2$ bis $8^1/_2$ Uhr Morgens und von $5^1/_4$ bis $6^1/_4$ Uhr Nachmittags, befinden sich gleichzeitig 30 Züge, bestehend aus je drei bis vier Wagen, auf der Schleife. Trotz dieses starken Verkehres und der dadurch erschwerten Betriebsführung hat sich in den ersten 14 Monaten des Bestehens der Bahn kein einziger Unfall mit tödtlichen Folgen ereignet, obgleich während dieser Zeit über 80000000 Personen über die Schleife gefahren worden sind.

Die Schleife ist in Abbildung 2 genauer dargestellt. Sie ist 3,4 km lang und besitzt 11 Stationen, die im Durchschnitt 300 m von einander liegen und deren Lage in geschickter Weise so gewählt ist, dass kein Theil des eigentlichen Verkehrscentrums weiter als drei Häuserblocks von einer Station entfernt ist. Die Fahrt um die ganze Schleife nimmt 14 Minuten in Anspruch; die Aufenthalte auf den Stationen betragen 8—15 Sekunden. Die Abbildung zeigt den Stand sämmtlicher Züge, die sich am 10. August 1898 Morgens 7 Uhr 45 Minuten auf den Gleisen der Schleife befanden.

Die Stationen ähneln in ihrer äusseren Anordnung solchen gewöhnlicher zweigleisiger Bahnen mit Aussensteigen. Aber obwohl sie nur zwei Bahnsteige und zwei Stationsgebäude besitzen, stellen sie in Wirklichkeit vier selbständige Stationen dar, indem die Züge jeder der vier Hochbahnlinien an einem besonderen Bahnsteigabschnitt abgefertigt werden. Abbildung 3 zeigt die Anordnung der Station in der Wabash Avenue an der Madison Strasse. Die Warteräume *W* und die Fahrkartenschalter *S* sind an jeder Bahnseite doppelt vorhanden, so dass jede der vier Aussenlinien ihren besonderen Warteraum und ihren Fahrkartenschalter besitzt. Unmittelbar unter den Warteräumen in der Mittelachse der Station befindet sich ein — in Abbildung 3 punktirt dargestellter — Quersteg, der dazu dient, den Reisenden den Uebertritt von einem Stationsabschnitt zum anderen unter der Bahn her zu ermöglichen, ohne dass sie auf die Strasse hinabzusteigen brauchen. Dieser Steg darf auch bei starkem Verkehr in den Strassen, bei deren Sperrung und an gefährlichen Strassenübergängen von den Fussgängern allgemein benutzt werden; nur hat sich die Union-Hochbahnverwaltung vorbehalten, die Zustimmung zu solcher Benutzung der

Abbildung 3. Station der Unionhochbahn in der Wabash Avenue an der Madison Strasse.

Z Zugänge von der Strasse nach dem Mittelsteg;
W Warteräume;
*Z*¹ Zugänge von dem Mittelsteg nach den Warteräumen und Bahnsteigen;
A Ausgänge von den Bahnsteigen nach dem Mittelsteg;
F Bedürfnissanstalten für Frauen;
M „ „ Männer;
S Fahrkartenschalter.
Die zwischen den Gleisen stehenden Pfeile bezeichnen die Stellen, an denen die Motorwagen der Züge halten.

Stege jederzeit zurückzuziehen, sobald dadurch die die Bahn benutzenden Reisenden in irgend einer Weise behindert werden. Alle Stationen in der fünften Avenue, der van Burenstrasse und der Wabash Avenue besitzen einen solchen Quersteg, von dem jeder der vier Wartesäle durch eine besondere Treppe erreicht werden kann. Von den Bahnsteigen führen ferner vier Ausgangstreppen nach dem Quersteg. Drei andere Treppen am Ende der Bahnsteige gestatten den direkten Abstieg nach der Strasse. Vor all diesen Ausgängen befinden sich Thüren, die durch Seilzug von Bahnsteigleuten, die gleichzeitig die Obliegenheiten der Bahnpolizei besorgen, bedient werden. Auf der in Abbildung 3 dargestellten Station wird die Nordhälfte des Bahnsteigs von den Westseite- und Lake Street-Zügen, die Südhälfte von den Südseite- und späterhin von den Nordwestzügen befahren. In der Mitte der Gleise aufgestellte Inschrifttafeln bezeichnen die Punkte, an denen beim Halten der Züge die Motorwagen der Züge zu stehen kommen. Die Aufschriften betreffend, bedeutet beispielsweise M 2, dass der Motorwagen eines Zuges der Metropolitan Westseitebahn mit zwei Anhängewagen an dieser Stelle halten wird.

Ein an der beschriebenen Station gelegenes grosses Geschäftshaus ist durch eine Brücke *B* mit dem Bahnsteig unmittelbar verbunden. Dies ist in der Geschichte der Hochbahnen der erste Fall, dass ein Geschäftshaus seinen Kunden eine derartige Bequemlichkeit verschafft hat. Sie wird von ihnen denn auch in hohem Maasse geschätzt und sehr fleissig benutzt. Eine zweite grosse Firma ist bereits dem Beispiele gefolgt.

Ueber die Verkehrsverhältnisse und die Leistungsfähigkeit der Schleife sowie das Aufsichtspersonal gibt die folgende Zusammenstellung interessante Aufschlüsse. Sie zeigt den gesammten Verkehr einer Frühstunde des 15. August 1898 in Spalte 3, den der eingestiegenen Personen während eines besonders verkehrsreichen Festtages, des 19. Oktober 1898, an welchem das Jubiläum der Stadt Chicago gefeiert wurde, in Spalte 4. Die Zahlen der Spalte 3 sind heute wesentlich übertroffen, da inzwischen der Verkehr eine

1.	2.	3.						4.			5.				
Stationen-Nummer nach Abb. 1	Stationsnamen	Zahl der am 15. August 1898, Morgens zwischen 7.30 und 8.30 Uhr beförderten Personen						Zahl der in der Zeit vom 19. Oktober 1898, Morgens 7 Uhr, bis 20. Oktober 1898, Morgens 7 Uhr eingestiegenen Personen			Zahl der				
		ausgestiegen			eingestiegen						Stationsvorsteher der			Bahnsteigleute	Dienstleute
		Lake Str.-Hochbahn	Westseite-Hochbahn	Südseite-Hochbahn	Lake Str.-Hochbahn	Westseite-Hochbahn	Südseite-Hochbahn	Lake Str.-Hochbahn	Westseite-Hochbahn	Südseite-Hochbahn	Lake Str.-Hochbahn	Westseite-Hochbahn	Südseite-Hochbahn		
9.	Pacific Avenue und Van Buren Str.	175	1 150	100	175	110	330	1 877	5 323	3 172	2	2	2	2	1
10.	Dearborn Strasse	250	700	40	155	370	390	1 797	6 153	2 517	2	2	2	2	1
11.	State Strasse	250	750	10	420	700	580	4 105	10 796	6 706	2	2	4	2	1
13.	Adams Strasse und Wabash Avenue	280	540	740	280	560	150	4 632	5 980	6 192	2	2	2	2	1
14.	Madison Strasse	425	1 270	780	420	965	270	3 806	7 326	5 743	2	2	3	3	1
15.	Randolph Strasse	240	560	325	300	630	190	2 130	2 597	2 737	2	2	2	2	1
16.	State Strasse und Lake Strasse	270	180	150	220	580	250	3 295	2 868	2 790	2	2	2	2	1
17.	Clark Strasse und Lake Strasse	300	255	230	90	400	250	3 559	3 866	3 784	2	2	2	2	1
18.	5. Avenue und Lake Strasse	10	—	—	80	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
19.	Randolph Strasse und 5. Avenue	460	225	465	515	590	590	4 702	3 480	3 391	2	2	2	2	1
20.	Madison Strasse und 5. Avenue	50	150	500	550	1 190	800	3 460	6 197	4 303	2	2	2	2	1
21.	Quincy Strasse und 5. Avenue	200	50	700	850	1 050	700	1 505	3 775	3 459	2	2	2	2	1
	Gesammtzahl der Personen bahnweise	2 910	5 830	4 040	3 555	7 145	4 500	34 868	58 361	44 794	24	22	25	23	11
	Gesammtzahl der Personen überhaupt	12 780			15 200			138 023			105				

bedeutende Zunahme erfahren hat, wenn auch die Nordwestbahn auch heute an die Schleife noch nicht angeschlossen ist.

Der grösste bisherige Verkehr war der des Jubiläumstages, Spalte 4 der vorstehenden Tabelle; an diesem Tage sind innerhalb 24 Stunden 1 366 Züge mit 4 842 Wagen und 138 032 Reisenden über die Schleife geführt worden; 48 % davon, also 66 211 Personen wurden nach Beendigung der Parade innerhalb dreier Nachmittagsstunden abgefahren. Zu dieser Zeit befanden sich gleichzeitig 28 Wagen auf dem äusseren und 168 Wagen auf dem inneren Gleis, d. h. es waren 67 % der ganzen Länge des Bahngleises mit Zügen bedeckt. Mit anderen Worten, die Züge folgten einander in Zwischenräumen von 37 Sekunden.

Die Züge und Wagen während des 24 stündigen Betriebes am Jubiläumstage vertheilen sich auf die einzelnen Hochbahnlinien wie folgt:

Anzahl	Lake Street-Hochbahn	Westseite-Hochbahn	Südseite-Hochbahn	zusammen
Züge . . .	312	664	309	1 366
Wagen . .	988	2 309	1 545	4 842

Für die Zeit vom August 1898 bis Januar 1899, also für 6 Monate, wird der Verkehr wie folgt angegeben:

	auf den Monat		auf den Tag	
	Züge	Wagen	Züge	Wagen
1898:				
August . .	29 855	80 113	963	2 584
September .	29 855	80 113	995	2 670
Oktober . .	34 272	95 418	1 106	3 078
November .	33 282	92 909	1 109	3 097
Dezember .	34 632	99 704	1 117	3 216
1899:				
Januar . . .	34 174	94 487	1 103	3 048

Bei der Vereinnahmung des Fahrgeldes verfahren die drei Hochbahnen auf der Schleife genau so, wie auf ihren eigenen Linien. Auf den Westseite- und Lake Street-Stationen werden die Fahrgelder von einem Beamten vereinnahmt und verbucht, wobei weder Fahrkarten noch Drehkreuze benutzt werden. Auf den Südseite-Stationen sind Drehkreuze im Gebrauch mit Ausnahme der Zeiten aussergewöhnlich starken Verkehres, während deren es nöthig ist, sich sogenannter „chop boxes“, vermuthlich Automaten, zu bedienen. Letztere sind auf der State Street und van Buren Street beständig im Gebrauch. Auf einzelnen Stationen mit geringerem Verkehr hat die Lake Street-Bahn überhaupt keinen besonderen Beamten zum Einkassiren des Fahrgeldes; dieses hat vielmehr der Zugführer während der Fahrt einzusammeln und in Gegenwart des Reisenden auf einem Kontrolapparat zu registriren.

Alle Stationen und auch die beiden Stellwerksthürme der Schleife stehen mit dem Verwaltungsbüro durch Fernsprecher in Verbindung; die Stellwerksthürme haben mit dem Büro noch eine unmittelbare telegraphische Verbindung, um bei plötzlich eingetretenen Verkehrsstörungen auf der Bahn den Thürmern die geänderten Fahrordnungen zu übermitteln.

Ausser den in obiger Tabelle aufgeführten Angestellten beschäftigt die Union-Hochbahn noch folgendes Personal:

Im Verwaltungsbüro ist 1 Oberbeamter nebst 1 Assistenten, 1 Stationsinspektor, 1 Beamter für die Zugleitung Nachts und 1 Betriebsleiter beschäftigt. Die Stellwerke beschäftigen 10 Signalleute, 1 Aushilfssignalmann, 1 Vorarbeiter und 3 Arbeiter — 1 davon für Nachtdienst — für vorkommende Ausbesserungen. Zur Instandhaltung der Gleise sind 1 Streckenvorarbeiter und 2 Arbeiter angestellt. Ausser den in der Tabelle angeführten Stationsvorstehern sind noch 10 Aushilfsvorsteher, 5 für Tages- und 5 für Nachtdienst, vorhanden. 10 Aushilfs-Bahnsteigleute kommen zu der Zahl der in der Tabelle vorgesehenen Bahnsteigleute hinzu. Zur Beleuchtung und Heizung der Stationen ist 1 Vorarbeiter und 1 Arbeiter angestellt. Die Kraftstation beschäftigt 1 Obermaschinist, 1 Maschinist, 1 Mann zur Bedienung des Schaltbrettes mit einem Lehrling, 4 Oeler (2 für Tagdienst, 2 für die Nacht), 2 Pumpenleute, 2 Vorarbeiter (1 für den Tag, 1 für die Nacht), 1 Gehilfen für dieselben, 1 Kesselwascher und 1 Pförtner.

(Schluss folgt.)

Rumänisches Gesetz für den Bau und den Betrieb von Privatbahnen.

Das neue Gesetz über den Bau und den Betrieb von Privateisenbahnen, durch welches sämmtliche dieserhalb bestehenden gesetzlichen Bestimmungen ausser Kraft gesetzt werden, enthält 25 Artikel, von welchen folgende ein besonderes Interesse haben.

Art. 1 räumt den Bezirksverwaltungen, den Gemeinden und den Privaten das Recht ein, mit Genehmigung der Regierung normal- und schmalspurige Bahnen zu bauen und zu betreiben. Die zu diesem Zwecke gebildeten Gesellschaften unterstehen den Vorschriften des Handelsgesetzes. Art. 2 und 3 schreiben das Vorgehen rücksichtlich der Konzessionsertheilung vor. Selbe erfolgt durch königliches Dekret und erlischt, wenn der Bau nicht binnen zwei Jahren in Angriff genommen oder binnen fünf Jahren nicht in Betrieb gesetzt wird. Terminverlängerungen werden in Fällen von höherer Gewalt nach Gutdünken des Ministerraths gewährt. Art. 4. Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten kann eine nachgesuchte Konzession verweigern, wenn es findet, dass der betreffende Bahnbau für die allgemeinen Interessen des Staates oder für die nationale Vertheidigung nachtheilig sein könnte. Die Linien Bukarest-Craiova, Tecuciu-Faurei und Bukarest-Oltenita können nur durch ein besonderes Gesetz genehmigt werden. In Art. 5 werden die Begünstigungen aufgezählt, welche den Konzessionsinhabern eingeräumt werden. Diese bestehen, abgesehen von Erleichterungen beim Grunderwerb, in der unentgeltlichen Ueberlassung von Grundstücken auf den Staats- und Kronendomänen, dem Recht des Anschlusses an die Staatsbahnlinien, der Befreiung von Steuern und Gebühren für die Dauer von 15 Jahren, ferner von Einfuhrzöllen für die Dauer von 20 Jahren rücksichtlich des Materials, welches nicht im Lande beschafft werden kann, in der Beförderung des Baumaterials auf den Staatsbahnen unter Zugrundelegung des ermässigten Satzes von 3 Cts. für die Tonne und Kilometer, insofern Wagenladungen in Frage kommen usw. Art. 6. Wenn die zu erbauende Strecke für den Staat von besonderem Interesse ist, kann für sie durch ein besonderes Gesetz eine besondere Staatsbeihilfe gewährt werden. Art. 7 und 8 betreffen die Tarife, die Fahrpläne und die Fahrgeschwindigkeit. Betreffs der ersteren wird bestimmt, dass die in den Konzessionsurkunden enthaltenen Sätze nur mit Zustimmung der Regierung erhöht und dass die erhöhten Sätze erst drei Monate nach ihrer Verlautbarung eingeführt werden können. Für die Fahrpläne der Personenzüge wird die ministerielle Genehmigung vorbehalten. Die Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit wird den Konzessionsinhabern überlassen, doch darf sie die vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten vorgeschriebene Höchstgrenze nicht übersteigen. Art. 9 und 10 verpflichtet die Konzessionsinhaber, die Bauprojekte vor ihrer Ausführung vorzulegen und rücksichtlich des Betriebes die im Interesse der öffentlichen Sicherheit erlassenen Vorschriften zu befolgen. Art. 11 räumt für den Kriegsfall der Militärverwaltung das Recht ein, gegen Schadloshaltung den Betrieb zu übernehmen. Gemäss Art. 12 nimmt der Staat nach 30 jährigem Betriebe mit 20 % am Reingewinn theil abzüglich einer Verzinsung von 5 % für das Kapital und höchstens 2 % für die Tilgung. Art. 14 schreibt den Heimfall der Eisenbahn an den Staat nach 90 Jahren vor ohne jedwede Entschädigung als die Bezahlung des rollenden Materials. Letztere findet auf Grund einer Abschätzung statt. Art. 16. Nach 30 jährigem Be-

triebe tritt für den Staat das Rückkaufsrecht jener Linien ein, welche eine allgemeine Bedeutung haben. Art. 17. Der Rückkaufspreis wird auf Grund des Schätzungspreises der Bauten und Einrichtungen und des durchschnittlichen Reinerträgnisses der letzten fünf Jahre des Betriebes im Wege gemeinschaftlicher Verhandlung festgesetzt. Art. 19. Die Leistungen für die Post- und Telegraphenanstalten, für die Militärverwaltung und sämmtliche staatliche Behörden bilden Gegenstand der Konzessionsbestimmungen. Art. 21. Die Eisenbahnen, welche lediglich bestimmt sind, für den Betrieb einer Fabrik, eines Bergwerkes, eines Steinbruches, einer land- oder forstwirthschaftlichen Unternehmung zu dienen, sind dem Gesetze nur rücksichtlich der Befolgung der Sicherheitsvorschriften unterworfen. Die Konzessionsinhaber geniessen jedoch die im Art. 5 gedachten Vortheile. Art. 25 bestimmt schliesslich, dass wenigstens 60 % der Beamten rumänischer Nationalität sein müssen.

Neue allgemeine Bedingungen für die Zulassung von Privatanschlüssen im Bereiche der preussischen Staatseisenbahnverwaltung.

Solche sind im Dezember v. J. vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten in einer gegen früher mehrfach veränderten Fassung herausgegeben. Wir theilen das Hauptsächlichste aus den neuen Bedingungen nachstehend mit. Die Privatanschlüsse dienen zum Anbringen und Abholen von Gütern in Wagenladungen zu und von der Staatsbahn und zwar nur für die eigenen Zwecke des Anschlussinhabers. Für die Versendung und den Bezug von Stückgütern sowie für die Zwecke Dritter darf der Anschluss nur auf Grund besonderer Vereinbarung benutzt werden.

Die Herstellung der Anschlussanlage erfolgt auf Kosten des Anschlussinhabers durch die Staatsbahnverwaltung, soweit die Anlage auf Bahneigenthum belegen ist und soweit Signal- und Telegraphenanlagen in Frage kommen. Die Herstellung der übrigen Theile des Anschlusses hat der Anschlussinhaber für eigene Rechnung zu besorgen. Bei Berechnung der zu erstattenden Anlagekosten sind ausser denen der Anlage und der durch sie bedingten Aenderung und Erweiterung der Staatsbahnanlagen von den hiernach berechneten Beträgen 5 % als nicht besonders nachweisbare Selbstkosten allgemeiner Natur (Generalkosten) anzusetzen. Für das in Anspruch genommene Grundeigenthum der Staatsbahn ist eine laufende Entschädigung zu zahlen. Die Kosten der von der Staatseisenbahnverwaltung für Rechnung des Anschlussinhabers auszuführenden Anlagen sind von ihm vor Beginn der Arbeiten vorzuschiessen. Die aus Betriebs- oder Verkehrsrücksichten erforderlichen Aenderungen und Erweiterungen der Anschluss- sowie der Staatseisenbahnanlagen kann die Staatseisenbahnverwaltung jederzeit anordnen. Dem Anschlussinhaber steht ein Anspruch auf Entschädigung insbesondere wegen der dadurch etwa veranlassten Unterbrechung oder Störung seines Betriebes nicht zu. Der Anschlussinhaber trägt die Kosten der Aenderungen und Erweiterungen der Anschlussanlage selbst in jedem Falle. Bezüglich der Aenderungen und Erweiterungen der Staatseisenbahnanlagen ist zu unterscheiden, ob sie durch Aenderungen oder Erweiterungen des Anschlusses bedingt werden; in diesem Falle trägt der Anschlussinhaber ihre Kosten in vollem Umfange; im übrigen fallen ihm diese Kosten nur insoweit zur Last, als sie durch die Beibehaltung oder betriebssichere Bedienung des Anschlusses erforderlich werden. Auch diese Kosten übernimmt die Staatseisenbahnverwaltung, wenn in den ersten zehn Jahren seit der erstmaligen Herstellung des Anschlusses eine Aenderung oder Erweiterung wegen einer beim Vertragsabschluss dem Anschlussinhaber nicht angekündigten Aenderung oder Erweiterung der Staatseisenbahn erforderlich wird.

Der Anschlussinhaber ist verpflichtet, die Mitbenutzung der Anschlussanlage, jedoch mit Ausnahme des auf dem eigentlichen Werkhofe liegenden Theils, sowohl der Staatseisenbahnverwaltung für ihre eigenen Zwecke, wie anderen, und zwar ohne oder mit Abzweigung besonderer Anschlussanlagen (Nebenanschluss) zu gestatten, sofern dadurch nicht der regelmässige Betrieb auf dem Anschlusse geschädigt wird. Eine aussergewöhnliche und kurze Mitbenutzung seitens der Staatseisenbahnverwaltung hat der Anschlussinhaber unentgeltlich zu gestatten. Handelt es sich um eine Mitbenutzung durch dritte, so setzt die Staatseisenbahnverwaltung mangels einer Einigung unter den Betheiligten für die Mitbenutzung eine Vergütung durch Schiedsspruch fest.

Die Bewachung, Bedienung und Unterhaltung der Anschlussanlagen bis zu und einschliesslich der Einmündung in die Staatseisenbahn und aller zugehörigen Vorrichtungen geschieht, soweit nicht ein anderes vereinbart ist, durch die Staatseisenbahnverwaltung auf Kosten des Anschlussinhabers. Werden die für die Bewachung und Bedienung der Anschlussanlagen erforderlichen Wärter und Weichensteller von der Staatseisenbahnverwaltung gestellt und ausschliesslich für diesen Dienst beschäftigt, so ist ihr vom Anschlussinhaber hierfür jährlich eine Pauschsumme von 1200 ℳ. zu vergüten, worin zugleich die Entschädigung für alle Aufwendungen aus Anlass der Bewachung und Bedienung enthalten ist. Bei nur theilweiser Beschäftigung der betreffenden Bediensteten für den Anschluss wird nur ein entspechender Theil dieser Pauschsumme in Rechnung gestellt.

Für die zur laufenden baulichen Unterhaltung der Gleise erforderlichen Arbeiten werden für das laufende Meter und Jahr 20 ₰ vergütet. In diesem Satz ist auch die Vergütung der Kosten für die Unterhaltung der Arbeitsgeräthe und der allgemeinen Verwaltungskosten enthalten. Für die Gangbarhaltung, Schmierung und Erleuchtung der Weichen und Kreuzungen nebst Stellvorrichtung, Weichensignalen und Gleissperren sowie der Drehscheiben (einschliesslich Hergabe der zum Schmieren und Erleuchten erforderlichen Materialien) werden neben der für die bauliche Unterhaltung zu leistenden Vergütung jährliche Beträge nach einer Tabelle in Rechnung gestellt, in der die Sätze abgestuft sind, je nachdem die betreffenden Stücke sich in Haupt-, Neben- oder doch Lokomotivgleisen oder in Anschlussgleisen befinden, die nicht von Lokomotiven befahren werden. Die jährlichen Kosten dieser Art für eine einfache Weiche im Hauptgleise sind auf 45 ℳ. festgesetzt.

Ueber die Betriebsführung auf dem Anschlusse gilt der Grundsatz, dass die Staatseisenbahnverwaltung berechtigt, aber in Ermangelung besonderer Vereinbarung nicht verpflichtet ist, den Betrieb zu führen und zu überwachen. In jedem Falle sind für die Art der Betriebsführung ebenso wie bezüglich der Aufstellung und Benutzung des Betriebsmaterials die Anordnungen der Staatseisenbahnverwaltung und die Weisungen der zuständigen Bediensteten zu befolgen. Die Staatseisenbahnverwaltung bezeichnet diejenigen Stellen (Gleise), wo die angebrachten und abzuholenden Wagen aufzustellen sind (Uebergabegleise). Ist die Zustellung wegen Ueberfüllung der Anschlussanlagen nicht möglich, so gilt sie mit dem Zeitpunkt des Eingangs des Wagens als erfolgt. Der Staatseisenbahnverwaltung bleibt auch überlassen, in solchem Falle die Wagen auf dem öffentlichen Ladegleis zur Entladung bereit zu stellen.

Die Ladefristen werden von ihr unter Berücksichtigung der Bedienungszeiten und der besonderen Verhältnisse des Anschlusses, jedoch nicht unter vier Stunden, besonders festgesetzt. Soweit auf den angeschlossenen Werken ein ununterbrochener Betrieb stattfindet, kann die Be- und Entladung der Eisenbahnwagen auch während der Nachtzeit gefordert werden. Für die Ueberschreitung der festgesetzten Fristen hat der Anschlussinhaber das tarifmässige Wagenstandgeld zu entrichten. Falls der Anschlussinhaber die dem Werke zur Be- oder Entladung überwiesenen Wagen ohne besondere Genehmigung der Staatseisenbahnverwaltung zu anderen Zwecken, insbesondere zu Beförderungen innerhalb seines Werkes benutzt oder falls diese Benutzung durch seine Angestellten und Arbeiter mit oder ohne sein Vorwissen erfolgt, verfällt der Anschlussinhaber für jeden Fall dieser missbräuchlichen Benutzung in eine Strafe von 100 ℳ. für den Wagen. Auch hat der Anschlussinhaber — bei Vermeidung einer Strafe von 100 ℳ. für den Einzelfall — von jeder auf dem Anschlussgleise erfolgten Entgleisung, auch wenn eine Beschädigung von Wagen nicht stattgefunden hat, unverzüglich, jedenfalls vor Rückgabe der Wagen, dem Vorstande der Anschlussstation bezw. bei den aus freier Strecke abzweigenden Anschlüssen der Bedienungsstation Meldung zu machen.

Von besonderer Wichtigkeit sind die Bestimmungen über die sogen. Anschlussfrachten. Bei den aus freier Strecke abzweigenden Anschlüssen bleibt die Festsetzung der Vergütung für die Bedienung des Anschlusses besonderer Vereinbarung vorbehalten. Bei den übrigen Anschlüssen wird für die Beförderung von Wagen zwischen der Station einerseits und der Uebergabestelle andererseits eine Anschlussfracht erhoben. Die Höhe dieser Anschlussfracht richtet sich nach der Entfernung von der Mitte des Stationsgebäudes der Anschlussstation bis zur Mitte

der Uebergabegleise und beträgt bei einer Entfernung: bis 1 km einschliesslich 0,50 ℳ.; über 1 bis 2 km einschliesslich 0,70 ℳ.; über 2 bis 3 km einschliesslich 0,90 ℳ. und so weiter für jedes angefangene Kilometer 20 ₰ mehr. Diese Gebühren verstehen sich für jeden beladenen Wagen; die Bewegung der leeren Wagen erfolgt mit der Maassgabe unentgeltlich, dass für leere Wagen, welche zur Beladung zugeführt, aber nicht innerhalb der bestimmten Ladefrist beladen werden und daher leer zurückgeholt werden müssen, ausser dem Wagenstandgelde die Anschlussfracht zur Erhebung kommt. Die Anschlussfracht ist nur für einen Wagen zu erheben, wenn in Ermangelung eines Wagens von mindestens 10 000 kg Ladegewicht mehrere Wagen mit mindestens 10 000 kg Gesammtladegewicht gestellt werden. Ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen gilt für die Berechnung der Anschlussfracht als ein Wagen.

Die Aufhebung des Anschlussvertrages kann beiderseits durch eine sechs Monate vorhergehende Kündigung herbeigeführt werden.

Die Bedingungen enthalten ferner eingehende Vorschriften über die Wegräumung der Anschlussanlagen und die Sicherheitsleistung. Die Abweichungen der neuen Bedingungen von den früheren sind nicht sehr erheblich und bestehen namentlich in Vereinfachungen und Aenderungen der Pauschsätze, sowie in schärferer Fassung und Abgrenzung derjenigen Punkte, welche bisher zu Meinungsverschiedenheiten mit den Anschlussinhabern besonders häufig Anlass gaben.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat Februar d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 21 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 10 bei Personenzügen), 23 Entgleisungen in Stationen (davon 5 bei Personenzügen) und 20 Zusammenstösse in Stationen (davon 3 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 1 Reisender und 7 Bahnbedienstete verletzt. Zusammenstösse auf freier Bahn sind nicht vorgekommen.

— **Breslau-Warschauer Eisenbahn** (preussische Abtheilung). Die Einnahme im Betriebsjahre 1899 beträgt 515 686 ℳ., die Ausgabe 296 160 ℳ., der Ueberschuss 219 526 ℳ. Obgleich dieser nur um 521 ℳ. geringer ist als im Jahre 1898, konnte diesmal doch nicht dieselbe Dividende vorgeschlagen werden. Dies erklärt sich durch den weiteren erheblichen Rückgang des Kurswerthes der einen Theil des Erneuerungsfonds bildenden Werthpapiere und durch den diesmal geringen Verkauf von altem Material, während andererseits nach ministerieller Verfügung der Effektenwerth des Erneuerungsfonds auf der früher vorgeschriebenen Höhe erhalten werden muss. In 1899 betrug die Ergänzung des Erneuerungsfonds 44 339 ℳ. Es wird vorgeschlagen, von dem Ueberschusse 133 500 ℳ. gleich 3,5 % als Dividende für die Stammprioritätsaktien zu verwenden und 1 209 ℳ. vorzutragen.

— **Kleinbahnunterstützung in Pommern.** Der Provinziallandtag der Provinz hat am 8. März d. J. folgenden Beschluss gefasst: 1. Der Provinzialausschuss wird ermächtigt, aus den Mitteln des Kleinbahnfonds an bereits im Betriebe befindliche Kleinbahnen zur Tilgung von Schulden, Erweiterung des Unternehmens und in geeigneten Fällen auch zur Abstossung von Prioritätsstammaktien Amortisationsdarlehen bis zur Höhe von 1/4 des zum Bau und zur Ausrüstung der Kleinbahnen verwendeten Kapitals zu gewähren, wenn der betreffende Kreiskommunalverband für die Verzinsung und Tilgung des Darlehns selbstschuldnerische Bürgschaft übernimmt oder das Darlehn zur ersten Stelle in das Bahngrundbuch eingetragen wird.

Im letzteren Falle ist die Sicherheit nur dann als ausreichend anzusehen, wenn die betreffende Kleinbahngesellschaft in jedem der letzten zwei vor der Darlehnshergabe abgeschlossenen Betriebsjahre aus dem Betriebe der zu verpfändenden Bahn wenigstens einen derartigen Ueberschuss erzielt hat, dass daraus ein Darlehn von der doppelten Höhe des zu gewährenden mit den für dieses festzusetzenden Zins- und Tilgungsraten hätte verzinst und getilgt werden können, und wenn aus den sonstigen in Betracht zu ziehenden Umständen zu schliessen ist, dass die Entwickelung des Kleinbahnunternehmens dauernd eine günstige bleiben werde. 2. Die Höhe des von dem Provinzialausschuss festzusetzenden Zins- und Amortisationssatzes muss denjenigen Sätzen entsprechen, welche der Provinzialverband für seine Anleihen zu geben hat. („Zeitschr. f. Kleinb.")

— **Pfälzische Eisenbahnen.** Nach dem Geschäftsbericht der Verwaltung gelangten auf diesen Bahnen im Jahre 1899 zur Beförderung 11 112 532 Personen, 6 318 013 t Güter und 2 017 364 t Kohlen sowie 12 662 t Gepäck und 441 671 Stück Vieh. Die daraus erzielten Einnahmen betragen für Personen und Gepäck 7 111 040 ℳ., Güter und Vieh 17 029 209 ℳ., Kohlen 4 753 047 ℳ., zu denen an sonstigen Einnahmen noch 4 260 139 ℳ. treten, so dass die gesammten Betriebseinnahmen sich auf 33 153 435 ℳ. beziffern, während die Betriebsausgaben 21 796 553 ℳ. erforderten; es verblieb daher ein Betriebsüberschuss von 11 356 882 ℳ. Nach Abzug der Beträge für Verzinsung und Tilgung des Prioritätskapitals und für Verzinsung des Aktienkapitals verbleibt ein Reinertrag von 2 874 972 ℳ., dessen Vertheilung wie folgt vorgeschlagen wird: Garantirte Vorzugsbezüge der Ludwigs- und Maximiliansbahn 1 115 532 ℳ., Erstattung auf geleistete Staatszinszuschüsse 879 720 ℳ., Bezugsantheil des Staates 125 674 ℳ., Vertheilung einer Superdividende von 1,5 %, gleichmässig nach dem Nennwerth sämmtlicher Aktien der vereinigten Gesellschaften. Dementsprechend würden betragen die Bezüge der Ludwigsbahnaktien: 4 % bereits bezogene Zinsen, 5 % garantirte Vorzugsbezüge und 1,5 % Superdividende, zusammen 10,5 %; bei der Maximiliansbahn: 4,5 % bereits bezogene Zinsen, 1 % Vorzugsbezüge und 1,5 % Superdividende, zusammen 7 %; bei der Nordbahn: 4 % bereits bezogene Zinsen, 1,5 % Superdividende, zusammen 5,5 %.

Ueber die allgemeine Geschäftslage und die Hauptergebnisse des Betriebes dieser Bahnen wird in dem uns vorliegenden Bericht der Direktion folgendes gesagt: Das Jahr 1899 erbrachte nach Deckung der Zinsen und Tilgungsbeträge der Prioritätsanlehen, der Aktienzinsen und der vertragsmässigen Vorzugsbezüge der Ludwigs- und Maximiliansbahn einen Reinertrag von 1 759 440 ℳ. Es bleibt dieses Ergebniss hinter demjenigen des Vorjahres um 753 710 ℳ. zurück, nachdem einer Steigerung der Betriebseinnahmen von 835 340 ℳ. Erhöhungen der Betriebsausgaben von 1 225 803 ℳ. und der Zins- und Tilgungsbeträge von 513 475 ℳ. gegenüberstehen und im Vorjahre dem Reservefonds der Betrag von 150 226 ℳ. überwiesen worden ist. Die Mehreinnahme von rund 835 000 ℳ. ist zum überwiegenden Theile durch höhere Erträgnisse des Personen- und Güterverkehres erzielt worden. Der Personenverkehr ist an dem Mehrbetrage mit 314 000 ℳ. betheiligt, nachdem die Andauer der günstigen wirthschaftlichen Lage sowie die Einlegung neuer Zugverbindungen auf die Verkehrsziffer des inneren pfälzischen wie des direkten Reiseverkehres vortheilhaft eingewirkt haben. Der Güterverkehr in engerem Sinne, d. h. ausschliesslich des besonders organisirten und getrennt verrechneten Kohlenverkehres aus dem Saarreviere, hat gegen das Vorjahr eine Mehreinnahme von 497 000 ℳ. geliefert, an welcher der innere, der direkte und Durchgangsverkehr betheiligt sind. Die „anderen Quellen" haben ein bleibendes Mehrergebniss von rund 64 000 ℳ. geliefert. Die Betriebsausgaben haben diejenigen des Vorjahres um rund 1 226 000 ℳ. überstiegen. Ueber zwei Dritttheile dieses erheblichen Mehraufwandes mit 850 000 ℳ. entfallen auf die persönlichen, der Rest mit 372 000 ℳ. trifft auf die sachlichen Ausgaben. Zur Steigerung der Personalkosten haben am meisten beigetragen die Arbeiterlöhne, für welche infolge Erhöhung der Arbeiterzahl, hauptsächlich aber durch Aufbesserung der Lohnsätze eine Mehrausgabe gegen das Vorjahr von nicht weniger als 668 000 ℳ. erwachsen ist, so dass weit über die Hälfte der Gesammtsteigerung der Betriebsausgaben auf die Bezüge der Arbeiter entfällt. Die nächst höhere Ziffer des Mehraufwandes mit 389 000 ℳ. betrifft den Verbrauch an Betriebsmaterialien infolge gesteigerter Leistungen für den verstärkten Transportdienst; nicht weniger als 280 000 ℳ. hiervon entfallen auf Kohlen zur Lokomotivfeuerung. Im laufenden Jahre erhöhen sich die Zins- und Tilgungsbeträge der bereits ausgegebenen Prioritätsanlehen um 260 332 ℳ. Zu diesem Betrage werden noch die Zinsen derjenigen Anlehen treten, deren Begebung voraussichtlich während des Jahres stattfinden wird und die sich nach der zur Zeit möglichen Schätzung auf etwa 8 707 000 ℳ. beziffern werden. Die Betriebsausgaben werden weitere, nicht unbeträchtliche Erhöhungen für den Personalbedarf zeigen, da die Steigerung der Arbeiterlöhne noch nicht als abgeschlossen betrachtet werden kann und infolge der durch den Aufschwung des Gesammtverkehres bedingten Zunahme des inneren, des Bahnunterhaltungs- und des Transportdienstes in Verbindung mit gekürzten Arbeits- und Dienstzeiten weitere Stellenvermehrungen und Aenderungen in der Klassifikation einzelner Stationen in Aussicht genommen sind. Auch die sachlichen Ausgaben werden erhebliche Steigerung aufweisen, nachdem die Preise der wichtigsten Betriebsmaterialien — in erster Reihe

von Kohlen, Schienen und Kleineisenzeug — bedeutend in die Höhe gegangen sind. Schliesslich wird die vom 1. Mai 1900 ab eintretende Erweiterung des Fahrplanes durch Einlegung neuer Personen- und Schnellzüge einen jährlichen Mehraufwand von rund 100 000 ℳ bedingen, dessen voller Ausgleich durch Verkehrssteigerung in der Anfangszeit der Zugvermehrung kaum zu erwarten sein dürfte. Der auf etwa 350 000 ℳ zu schätzende Ertragsausfall, welcher durch die Verkehrsumleitungen zu gunsten der preussisch-hessischen Finanzgemeinschaft entstand, ist durch die infolge der Verkehrssteigerung erzielte Mehreinnahme nicht nur ausgeglichen worden, sondern es konnte dank der ununterbrochenen Andauer der günstigen wirthschaftlichen Verhältnisse noch der oben nachgewiesene Ueberschuss über die Einnahmen des Jahres 1898 von 835 000 ℳ erzielt werden. Wenn auch kaum erwartet werden darf, dass die ausserordentliche Zunahme, welche der Personenverkehr wie der Güterumschlag in den letztverflossenen Jahren in nicht vorauszusehendem Umfange erfahren haben, auch fernerhin in gleichem Umfange fortschreiten werde, so liegt doch andererseits Grund zur Befürchtung eines Rückschlages der wirthschaftlichen Verhältnisse, welcher grössere Ertragsausfälle herbeiführen könnte, in keiner Weise vor. Immerhin wird auf eine Erhöhung der Einnahmen in solcher Höhe, dass durch sie die mit Sicherheit vorauszusehende Steigerung der Betriebsausgaben nebst der grösseren Zinslast ausgeglichen werden könnte, nicht zu rechnen sein. Bei Fernbleiben ernster politischer Trübungen, bei weiterer Andauer der günstigen Lage von Handel und Industrie und bei gesegnetem Ertrage der Landwirthschaft und des Weinbaues wird indessen ein allzustarkes Herabsinken der Betriebsergebnisse unserer Bahnen für das Jahr 1900 nicht zu erwarten sein.

— **Kohlen und Koks für die sächsische Staatseisenbahnverwaltung.** Es sind vom 1. Juni d. J. bis zum 31. März 1901 an Kohlen und Koks zu liefern rund 690 000 t für Lokomotivheizung, 66 000 t für Werkstättenzwecke und zur Lokalheizung sowie für Gasanstalten und für das Elektrizitätswerk in Dresden. Die königliche Generaldirektion schreibt diese Lieferung jetzt zur Verdingung aus.

— **Zum ersten „Schwäbischen Eisenbahnertag“** in Stuttgart waren am 8. d. Mts. die Theilnehmer in grosser Zahl herbeigeströmt. Den Delegirtenberathungen am Vormittag folgte am Nachmittag ein Zusammensein im grossen Saal des Europäischen Hofes. Neben höheren Beamten der Generaldirektion waren auch die Landtagsabgeordneten Dr. Kiene und C. Haussmann anwesend. Oberzugmeister Bader begrüsste die Versammlung; er dankte allen, welche mitgeholfen, den Verband innerhalb 50 Tagen auf die Höhe zu bringen, und schloss mit einem begeistert aufgenommenen Hoch auf Ihre Majestäten den König und die Königin. Die Festrede hielt Gewerkschaftssekretär Neumeyer. Der Verband sei bereits auf 4 000 Mitglieder angewachsen. Wenn alle treu zur Sache stehen, so werden die Bestrebungen des Verbandes, die Lage des Einzelnen zu bessern, von Erfolg begleitet sein. Fern bleiben sollen religiöse und parteipolitische Fragen; nur dem Ausbau der Organisation möge das Bestreben jedes einzelnen Mitgliedes gewidmet sein. Den Bericht über die Delegirtenversammlung erstattete der Redaktör der neuen Zeitung des Verbandes, Roth. Die Satzungen seien von derselben im wesentlichen nach dem vorgelegten Entwurf, § 3, der betont, dass alle Mitglieder treu zu König und Vaterland stehen, einstimmig angenommen worden. Der Beitrag betrage vierteljährlich 40 ₰, das Eintrittsgeld 20 ₰. Das Verbandsblatt werde kostenlos geliefert. An allen grösseren Stationen werden Obmannschaften aufgestellt, denen Vertrauensmänner beigegeben sind. In Stuttgart ist jede Beamtenkategorie durch eine Obmannschaft vertreten. Als Vorstand wurde Zugmeister Bader, als Vereinssekretär Neumeyer, als Redaktör des Organs Roth bestellt. 2. Vorsitzender ist Portier Steigleder, 1. Schriftführer Aufwärter Neher, 2. Schriftführer Kanzleiaufwärter Molt, 1. Kassirer Portier Klein, 2. Kassirer Zugmeister Stark, Kontrolöre sind Hugelberger, Bertsch, Eberle und Greiner. Den Vorstand vervollständigen 6 Beisitzer. Die zur Delegirtenversammlung eingelaufenen Anträge auf Besserstellung der Lage der Eisenbahnbediensteten wurden dem Vorstand zu weiterer Bearbeitung übergeben. Fragebogen werden nach Eingang an den Vorstand die Grundlagen zu entsprechenden Denkschriften und Eingaben liefern. Als Ort der nächsten Generalversammlung wurde Ulm bestimmt. Landtagsabg. Dr. Kiene dankte dem Vorstand für die Einladung zum heutigen Tage; er freue sich über die heute gefügte Organisation, die auf der gesündesten Grundlage beruhe, der christlichen und gesetzlichen. Aehnliche Verbände bestehen in anderen Ländern schon längst. Der Staat und die Volksvertretung werden die letzten sein, welche das heutige Werk übel deuten wollen. Etwaige Eingaben an den Landtag werden wohlwollende Fürsprecher finden. Landtagsabg. C. Haussmann sagte, es sei ihm von hohem Interesse gewesen, den heutigen Verhandlungen folgen zu können. Die Gründung des Verbandes halte er für einen glücklichen Wurf. Das Volk wäre damit einverstanden gewesen, wenn im Landtage alle Wünsche der Eisenbahner in Erfüllung gegangen wären. Bei Fernhaltung aller Parteipolitik und Unduldsamkeit werde der Verband grosses leisten können, denn seine Bestrebungen stehen im Zeichen des Fortschritts. Als erstes Ehrenmitglied wurde der in den Ruhestand getretene Oberfinanzrath Hörner ernannt. („Württ. St.-Anz.“)

Oesterreich-Ungarn.

— **Lohnverhältnisse bei den Werkstätten der österreichischen Staatsbahnen.** In den Versammlungen der Eisenbahnbediensteten kehrt seit geraumer Zeit stetig das Schlagwort wieder, dass das Eisenbahnministerium einen Erlass an die Staatsbahndirektionen gerichtet habe, mit welchem eine Herabsetzung der Löhne in den Staatsbahnwerkstätten angeordnet worden sei. Der Ausgangspunkt für diese Behauptung kann nur in einem Erlasse gefunden werden, welcher schon vor längerer Zeit infolge der Beschwerde eines Industriellen ausgegeben wurde, der sich darüber beklagte, dass in einer seiner Fabrik benachbarten staatlichen Werkstätte bedeutend höhere als die ortsüblichen Löhne gezahlt und auf diese Weise die besten Arbeiter der Privatindustrie entzogen wurden. Die in dem vorerwähnten Falle eingeleiteten Erhebungen haben nun ergeben, dass in dem gedachten Falle thatsächlich sehr weit von der ortsüblichen Lohnhöhe abweichende Anfangslöhne gezahlt wurden und dass eben deshalb zahlreiche geschulte Arbeiter das Privatunternehmen verliessen, um in der staatlichen Werkstätte Anstellung zu finden. Angesichts dieser Sachlage, durch welche die betreffende Unternehmung geradezu vor die Gefahr einer Betriebseinstellung gestellt war, war das Eisenbahnministerium genöthigt, seinen Unterbehörden die bestehende Vorschrift in Erinnerung zu bringen, wonach bei Festsetzung der Tagelöhne in den staatlichen Eisenbahnwerkstätten auf die ortsüblichen Tagelöhne in den gleichartigen Arbeitszweigen Bedacht zu nehmen ist. Die Eingangs erwähnte tendenziöse Behauptung von einer Lohnherabsetzung hat nun dem Eisenbahnministerium in jüngster Zeit Veranlassung gegeben, zu erheben, ob und in welchem Umfange zufolge dieses Erlasses etwa wirklich eine Herabsetzung der Anfangslöhne für Werkstätten- oder sonstige Arbeiter im Rahmen der ortsüblichen Löhne stattgefunden habe oder ob vielleicht eine Kürzung der Löhne der in Verwendung stehenden Arbeiter bei diesem Anlasse vorgenommen wurde. Die hierüber eingelangten Antwortsberichte haben nun dargethan, dass dies nirgends der Fall war und somit die vorgebrachte Behauptung bezüglich einer seitens der Staatseisenbahnverwaltung verfügten Lohnherabsetzung durchaus unbegründet ist.

— **Verpflichtung der Eisenbahnen zur Auskunftsertheilung an die Steuerbehörden über von den Parteien bezogene Gütermengen.** Anlässlich des Falles, dass seitens der Steuerbehörden bei den Eisenbahnen, insbesondere auch bei Privatbahnen Auskünfte über die von einzelnen Wirthen im Laufe eines bestimmten Zeitabschnittes bezogenen Biermengen begehrt wurden, wurde im oberösterreichischen Landtag an den Statthalter die Anfrage gerichtet, durch welche gesetzlichen Bestimmungen die Bahnvorstände verpflichtet seien, den Steuerbehörden über die zur Aufgabe gelangenden Frachten Auskunft zu geben. Der Statthalter verwies in der Antwort darauf, dass nach dem Personaleinkommensteuergesetze jedermann gehalten sei, in Besteuerungsangelegenheiten anderer auf Verlangen Zeugniss zu leisten und dass diese Aussage nur aus bestimmten Entschuldigungsgründen verweigert werden könne. Dasselbe Gesetz ordne ferner an, dass alle öffentlichen Behörden und Aemter einschliesslich der Landes-, Bezirks- und Gemeindebehörden und -Aemter die Steuerbehörden und Steuerkommissionen wirksam zu unterstützen und ihnen die zur Durchführung des Gesetzes nöthigen Auskünfte mit Beschleunigung zu ertheilen haben, sofern nicht besondere Bestimmungen oder zwingende dienstliche Rücksichten entgegenstehen. Soweit es sich um die Staatsbahnen handele, seien dieselben wie alle öffentlichen Behörden und Aemter zweifellos zufolge des vorgenannten Gesetzes zur Auskunftsertheilung verpflichtet, sofern nicht zwingende dienstliche Rücksichten entgegenstehen. Die Geltendmachung solcher Rücksichten müsse aber wohl dem um Auskunft angegangenen Bahnvorstande überlassen werden. Auf die Privatbahnen finde die Bestimmung des Personalsteuergesetzes Anwendung, nach welcher jedermann zu solchen Auskunftsertheilungen verpflichtet sei. Hiernach erscheine das beanstandete Vorgehen der Steuerbehörden und die Verpflichtung zur Erthei-

lung der verlangten Auskünfte von Seite der Bahnvorstände gesetzlich vollkommen begründet.

Schliesslich bemerkte der Statthalter, dass eine häufige Inanspruchnahme der Bahnen zu den gedachten Zwecken keineswegs in der Absicht der Finanzverwaltung liege, dass vielmehr die Steuerbehörden dahin angewiesen seien, von den Bahnvorständen Nachweisungen über die Mengen der von den Steuerträgern aufgegebenen Güter nur dann einzuholen, wenn auf andere Weise die zur Steuerbemessung erforderlichen Grundlagen nicht beschafft werden können.

— **Einnahmen der österreichischen Privatbahnen im März d. J.** Nach den vorliegenden Ausweisen gestalteten sich diese im Vergleiche mit demselben Monat des Vorjahres wie folgt:

	März 1900	gegen März 1899
	Kronen	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . .	5 888 317	— 574 255
österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft	4 227 250	+ 78 498
Südbahngesellschaft	8 489 298	+ 160 200
österr. Nordwestbahn:		
garantirte Linie	1 675 834	— 137 810
Ergänzungsnetz	1 234 268	+ 16 640
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	622 757	+ 27 443
Buschtêhrader Bahn Lit. A . . .	401 204	— 170 700
„ „ „ B . . .	759 098	— 341 700
Aussig-Teplitzer Bahn	699 385	— 415 033
böhmische Nordbahn	723 089	— 87 715

Wie aus vorstehender Uebersicht zu entnehmen ist, zeigen die Betriebseinnahmen der böhmischen Bahnen sowie jene der Nordbahn auch im Monat März infolge des erst in der letzten Märzwoche zum Abschlusse gelangten Ausstandes der Arbeiter in den Kohlenwerken namhafte Ausfälle gegenüber dem Vorjahre. Die Minderverfrachtung an Kohle beläuft sich bei der Buschtêhrader Bahn auf 235 000 t, bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn auf 284 000 t.

— **Bahnprojekte Nixdorf-Sebnitz und Nixdorf-Rumburg.** Vor kurzem hat, wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, die politische Begehung dieser beiden Bahnprojekte stattgefunden. Die politische Begehung des Projektes Nixdorf-Rumburg mit seiner Zweiglinie nach Schönlinde ergab keinen Anstand, so dass die Baubewilligung für diese Lokalbahn ertheilt werden konnte. Bei der politischen Begehung des Projektes Nixdorf-Sebnitz erhob die Stadtgemeinde Schluckenau die Forderung, dass zunächst die Lokalbahn Schluckenau-Sohland zur Ausführung gelange, für deren Sicherstellung noch nicht vorgesorgt ist. In naher Zeit dürften nunmehr wegen Bedeckung des Aufwandes für die zur Ausführung kommenden Lokalbahnlinien zwischen der böhmischen Nordbahn und der Regierung Verhandlungen eingeleitet werden.

— **Lokalbahnprojekt Jenschowitz-Melnik.** Die Vereinigung, welche sich für die Förderung des Projektes der Lokalbahn Libochowitz-Jenschowitz gebildet hat, überreichte kürzlich dem Eisenbahnministerium das generelle Projekt für die Fortsetzung der Lokalbahn von **J e n s c h o w i t z** nach **M e l n i k** in der Länge von 7,3 km. Die Fortsetzung der Lokalbahn bis Melnik hat den Zweck, die vom Lande bereits garantirten Lokalbahnen: Postelberg-Laun-Libochowitz-Jenschowitz einerseits und Melnik-Mseno-Sudomer-Jungbunzlau-Unter-Bautzen-Sobotka-Lomnitz-Alt-Paka andererseits zu verbinden und dadurch die grösste Lokalbahn in Böhmen in einer Länge von 197,4 km zu schaffen. Für diese wäre die billige und direkte Ausfuhr von Braunkohlen aus dem Kohlengebiete Dux-Brüx-Komotau an die längs dieser Lokalbahn gelegenen Städte, Gemeinden und Fabriken gesichert. Diese Kohlentransporte stellen die Rentabilität des Anlagekapitals, von welchem 70 % das Land Böhmen garantirt hat, in Aussicht.

Vintschgaubahn. Am 4. d. Mts. fand beim Tiroler Landesausschusse eine Konferenz über die Etschregulirung im Vintschgau im Zusammenhange mit dem Bau der Vintschgaubahn statt. An derselben nahmen Vertreter des Eisenbahnministeriums, des Ackerbauministeriums, der tiroler Statthalterei und des tiroler Landesausschusses, ferner mehrere Landtagsabgeordnete theil. Die ungetheilte Durchführung der Etschregulirung im unteren Vintschgau von Kastelbell abwärts bis zur Töll wurde allseits als eine Nothwendigkeit für die Erhaltung und weitere Entwickelung der Landeskultur in diesem bisher von der Etsch auf das Aeusserste bedrohten und fortschreitender Versumpfung preisgegebenen weiten Thalgebiete anerkannt. Zugleich wurde festgestellt, dass eine blos theilweise Regulirung dieser Strecke technisch und ökonomisch nicht zu empfehlen und auch für den Bahnbau ohne Werth wäre, während die Ausführung des Gesammtprojektes die Mitbenutzung des linksseitigen Dammes für den Bahnbau ermöglicht und so den Zwecken der Landeskultur sowohl als auch einem hochwichtigen Verkehrszwecke zugute kommt. Dagegen könne die Ausführung der mit der Regulirung im Zusammenhange stehenden Entwässerungsanlagen einem späteren Zeitpunkte vorbehalten bleiben. Die Kosten der Flussregulirung belaufen sich nach dem vom Landesbauamte ausgearbeiteten Projekte auf 1 674 000 Kr. Falls die Regierung die Hälfte der Kosten, also 837 000 Kr., übernehmen würde — worüber noch zwischen den betheiligten Ministerien weitere Verhandlungen zu pflegen sind — dürfte der Rest vom Lande Tirol unter Heranziehung der lokalen Interessenten gedeckt werden.

— **Die österreichische Eisenbahnpolitik und der Niedergang der Börse.** In einer der letzten Sitzungen der Wiener Börsenkammer gab es einen lebhaften Meinungsaustausch über den Niedergang des Verkehres an der genannten Börse. Man besprach hierbei auch die Ursachen des Leidens und bezeichnete als solche u. a. die heftigen Angriffe, welche in den Vertretungskörpern gegen den Börsenverkehr erhoben werden. Die Uneinklagbarkeit der Forderungen aus Börsengeschäften und — das Vorgehen der Regierung gegenüber den Privateisenbahngesellschaften, welches letztere schwer schädige, habe das Publikum nicht nur geängstigt, sondern von dem Markte der Transportwerthe geradezu verscheucht. Es werde auf der einen Seite ein Industrieförderungsgesetz vorbereitet, auf der anderen Seite aber dabei vergessen, dass die Privatbahnen mit zu den grössten Industriellen des Reiches zählen. Das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ wendet sich gegen die Behauptung, dass die Eisenbahnpolitik und das Darniederliegen der Börse in ursächlichem Zusammenhange stehen. Es sei, wie dieses Blatt schreibt, nicht zu übersehen, dass die Eisenbahnpolitik in Oesterreich sich aus bestimmten Verhältnissen entwickelte, welche für diese Entwickelung maassgebend waren. Nichtsdestoweniger könne man der österreichischen Verstaatlichungspolitik nicht den Vorwurf machen, dass sie durch Härte sich hervorthat. Man könne wohl darauf verweisen, dass die seinerzeitige Verstaatlichung der Elisabethbahn, der Kaiser Franz Josefs-Bahn, der beiden Duxer Bahnen zu Bedingungen erfolgte, welche für den Staat vortheilhaft, aber auch für die Aktionäre nicht nachtheilig waren. Was die zahlreichen Fragen anbelangt, welche schon seit längerer Zeit zwischen der Regierung und den Privatbahnen schweben, ohne bisher der Lösung nähergerückt zu sein, so verweist das vorgenannte Blatt darauf, dass auch in dieser Beziehung die politische Lage mitschuldig an dem sicherlich nicht erquicklichen Zustande sei. Das Parlament sei es, welches die eingebrachte Vorlage, betreffend die Verstaatlichung der Nordwestbahn, zu genehmigen sich weigerte, eine Vorlage, welche den Interessen beider Theile Rechnung zu tragen versuchte. Seither aber stocke der Gang der Gesetzgebungsmaschine und dieser Umstand wirke natürlich auch auf die Eisenbahnpolitik zurück, welche zum Stillstande verurtheilt erscheint. Was insbesondere die Eisenbahnpolitik der gegenwärtigen Regierung betrifft, so habe letztere durch das grossangelegte Eisenbahnprogramm bewiesen, dass sie auch in dieser Richtung eine befruchtende Thätigkeit zu entwickeln entschlossen sei. Wenn das Parlament die Vorlage bewillige, was ja nicht ausser dem Bereiche der Hoffnung liege, dann werde in alle Kanäle des ökonomischen Lebens sich der belebende Strom wirthschaftlicher Förderung ergiessen und dann werde auch die Börse hieraus eine wohlthuende Anregung empfangen.

— **Ausgleichung der Fracht- und Nachnahmegebühren zwischen den in Wien einmündenden Bahnen und den Frachtinteressenten.** In Wien befinden sich sieben Güterbahnhöfe, und zwar der Kaiserin Elisabeth-Westbahnhof, Kaiser Franz Josefsbahnhof, Staatsbahnhof, Nordbahnhof, Nordwestbahnhof, Südbahnhof und Aspangbahnhof, ferner die Umschlagplätze der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft. Auf jeder dieser Güterstellen sind mehrere Auf- und Abgabe-, Eilgut- und Frachtgutkassen vorhanden. Die grösseren Verfrachter, vor allem aber die Speditöre, haben in der Regel täglich an allen Bahnhöfen und auch bei fast allen Güterkassen zu thun. An jeder dieser Stellen hat der Bedienstete des Kaufmanns Geldbeträge zu bezahlen und zu beheben, was zu einer langwierigen Abwickelung des Geldverkehrs Anlass gibt. Diesen Uebelstand zu beseitigen und an Stelle der zur Zeit üblichen Ausgleichung von Frachtgebühren und Nachnahme eine andere Einrichtung zu schaffen, hat sich der Verein „Kommunikation“ in Wien zur Aufgabe gemacht. Die angestrebte Reform geht dahin, dass die einen Frachtgebührenkredit bei den Bahnverwaltungen geniessenden Geschäfte Zahlungen und Guthaben aus ihren Frachtgeschäften nicht mehr mit jeder einzelnen Bahnverwaltung, sondern durch den Wiener Giro- und Kassenverein in

Wien abrechnen. Durch das Frachten-Clearingbüro der genannten Bank sollen für Mitglieder des Clearingverkehres Frachtgebühren im Falle der Aufgabe frankirter Sendungen, ferner die angewiesenen Gebühren, welche auf in Wien anlangende Güter haften, sowie Baarvorschüsse und Nachnahme nach Eingang ausgeglichen werden.

— **Beförderung von Beamten der ungarischen Staatsbahnen in höhere Rang- und Gehaltsklassen.** Bei den genannten Bahnen wurden mit Wirksamkeit vom 1. April d. J. zahlreiche Beförderungen von Beamten in höhere Klassen und Vorrückungen in höhere Gehälter durchgeführt. Insgesammt wurden hierbei etwa 1 300 Beamte berücksichtigt. Der grösste Theil der Gehaltserhöhungen entfällt auf die unteren Beamtenklassen. So sind innerhalb der niedrigsten (VI.) Rangklasse mehr als 350 Beamte, innerhalb der V. Rangklasse etwa 320 Beamte in höhere Gehaltsstufen vorgerückt. Aus der VI. Klasse wurden etwa 260 Beamte in die V. Klasse, aus letzterer 110 Beamte in die IV. Klasse befördert usw.

— **Die Anbringung von Geschäftsmarken (Etiketten) auf Frachtstücken** war bisher auf den ungarischen Staatsbahnen nicht geregelt. Dies führte zu Unzukömmlichkeiten, indem manche Parteien die Frachtstücke mit solchen Geschäftsmarken versahen, welche die Abfertigung erschwerten und auch Verwechselungen der Güter verursachten; andererseits wurde das Vorgehen der Parteien seitens der Bahnbeamten häufig bemängelt. Die ungarischen Staatsbahnen haben nun, den Wünschen der kaufmännischen Kreise Rechnung tragend, einen Erlass an ihre Stationen gerichtet, laut welchem die Anbringung von Geschäftsmarken auf den Frachtstücken im allgemeinen gestattet wird; dieselben sollen jedoch nicht Reklamationszwecken dienen und die Abfertigung nicht beeinträchtigen und dürfen daher — in genauer Uebereinstimmung mit dem Frachtbriefe — nur Name und Wohnort des Aufgebers, erforderlichen Falls auch die Benennung des Gutes sowie den Namen und den Wohnort des Empfängers enthalten. Bei verpackten Gütern soll die Geschäftsmarke auf der Verpackung möglichst derart angebracht werden, dass das Frachtstück ohne Beschädigung der Geschäftsmarke nicht geöffnet werden kann (z. B. bei Kisten: über die Kante, auf zwei Seiten reichend).

— **Frachtbegünstigung für Eistransporte.** Mit Rücksicht darauf, dass auch in diesem Jahre in verschiedenen Gegenden Ungarns Eismangel sich fühlbar macht, haben die ungarischen Staatsbahnen behufs thunlichster Milderung dieses Uebelstandes verfügt, dass auf die Eissendungen von der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Csorbaer See) nach ihren sämmtlichen Linien die billigen Sätze des Ausnahmetarifs I angewendet werden.

— **Fahrgebühren für Thierbegleiter.** Die neue Tarifbestimmung der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen, wonach die nicht gebührenfrei zu befördernden Thierbegleiter 2 Heller für das Kilometer zu zahlen haben, führte auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen zu der irrigen Auffassung, dass dieser Fahrpreis, ohne Rücksicht auf die namentlich bei grösseren Entfernungen sich ergebenden niedrigeren normalen Fahrpreise, unbedingt zu entrichten wäre. Da früher die nicht gebührenfreien Thierbegleiter Karten III. Klasse zu lösen hatten und die ungarischen Staatsbahnen mit Annahme der neuen Bestimmung keine Vertheuerung beabsichtigten, entschied die Direktion, dass die Fahrgebühr von 2 Hellern nur insolange zur Anrechnung gelangt, als der Normalpreis einer Karte III. Klasse sich nicht billiger stellt; in letzterem Falle ist also nur der Normalpreis zu entrichten.

— **Personalnachrichten.** Am 8. d. Mts. ist der Hofrath Petrossi in Wien gestorben. Derselbe leitete bis zu seiner vor etwa Jahresfrist erfolgten Versetzung in den Ruhestand das Departement für militärische Angelegenheiten im Eisenbahnministerium und war vor der Errichtung des Eisenbahnministeriums während einer Reihe von Jahren mit der Leitung des Büros für militärische Angelegenheiten (Ausgestaltung der Bahnen für militärische Zwecke, Militärfahrordnung usw.) bei der bestandenen Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen betraut. Hofrath Petrossi erfreute sich vermöge seiner hervorragenden Fachkenntnisse wie nicht minder vermöge seiner Charaktereigenschaften in Fachkreisen des grössten Ansehens.

Am 29. März d. J. starb in Wien der Ober-Baurath im Eisenbahnministerium, Wallner, ein begabter Ingeniör, welcher im Departement für Bahnerhaltung und Bahnaufsicht verwendet war.

Vereinsausland.

— **Verkehrsstockungen in Paris.** Der „Matin" berichtet unter dem 10. d. Mts., dass auf den Pariser Bahnhöfen seit mehreren Tagen 1 100 mit Ausstellungsgegenständen beladene Wagen stehen, da die nach der Ausstellung führenden Linien unzureichend sind. Die Verlegenheit der Eisenbahngesellschaften wurde noch durch den Befehl des Direktors der Ausstellung vermehrt, dass vom 11. bis zum 18. d. Mts. keinerlei Wagen auf dem Ausstellungsplatz zugelassen würden. Die Eisenbahngesellschaften, die ihr rollendes Material dringend gebrauchen, erheben ebenso wie die Aussteller Beschwerde.

— **Russisch-persische Bahnprojekte.** In Transkaukasien und der daran grenzenden persischen Provinz Aserbeidschan sind der „Voss. Ztg." zufolge seit mehreren Wochen russische Ingeniöre mit der Feststellung der Eisenbahnlinie Kars-Dshulfa-Täbris-Teheran beschäftigt. Wie jetzt aus Tiflis gemeldet wird, soll die von den Ingeniören projektirte Linie über Alexandropol nach Eriwan und von dort über Schach Tachty und Nachitschewan nach Choi führen. Auf persischem Gebiete sind die Arbeiten bis jetzt noch nicht weiter als bis zur Stadt Choi in Aserbeidschan vorgeschritten; die weitere Richtung der Bahn ist noch unbekannt.

— **Neue Erfolge Russlands in China auf dem Gebiet des Eisenbahnbaues.** Der „Frankf. Ztg." wird aus Newyork gemeldet: Hier ist über Tacoma die Meldung eingelaufen, dass Russland von China Konzessionen für die Bahnstrecken von Luhan nach Honanfu und von Kalgan nach Peking erlangte. Russland verlangt auch die den Engländern verweigerte Konzession für die Bahn von Tayenfu nach Sianfu. Die Bahnstrecke Luhan-Honanfu ist bestimmt, die von dem mächtigen Hwangho in seinem mittleren Laufe durchströmte Provinz Honan, die westlich an Schantung grenzt, zu erschliessen. Vielleicht noch grössere Bedeutung hat für Russland der Bau einer Bahn Kalgan-Peking. Kalgan liegt etwa 140 km nordwestlich von Peking in der inneren Mongolei und bildet den Knotenpunkt für die dort zusammentreffenden Strassen, die durch Sibirien nach China führen. Wie das „Büro Reuter" aus Tientsin meldet, war das russische Kanonenboot „Korejetz" in Taku, am Ausfluss des Peiho ins gelbe Meer, eingetroffen, ist aber von dort bereits wieder abgegangen. Das Erscheinen des russischen Kanonenbootes in Taku scheint bezweckt zu haben, auf die Verhandlungen in Peking zu drücken. Dass Russland von China auch die den Engländern versagte Konzession für den Bau einer Bahn von Tayenfu nach Sianfu fordert, zeigt, dass der russische Einfluss in Peking gewinnt, was England an Einfluss verliert.

— **Die Entschädigung für die Delagoabahn** kann nach der Versicherung des portugiesischen Finanzministers vom Staatsschatz aus eigenen Mitteln geleistet werden. Diese Erklärung kann, so wird der „Frankf. Ztg." aus Lissabon geschrieben, nicht überraschen, da es zur Genüge bekannt ist, dass die Regierung von in Gold umsetzbaren Werthen etwa 70 000 3 % Obligationen ersten Ranges der königlich portugiesischen Eisenbahngesellschaft und etwa 80 000 Stück Mozambiqueaktien besitzt, welche zusammen einen Werth von rund 27 000 000 Frcs. darstellen und somit den schuldigen Betrag reichlich decken. Es scheint aber noch nicht festzustehen, ob diese Werthe thatsächlich zur Beschaffung der erforderlichen Mittel herhalten sollen. Der „Diario de Noticias" räth nämlich an, dieselben weiter als Nothgroschen zu bewahren und zum Betriebe der Delagoabahn eine Gesellschaft, unter Theilnahme der Regierung und deren Betheiligung am Gewinne, zu gründen, welche mit Bahn- und Regierungsgarantie versehene Obligationen ausgeben sollen, deren Ertrag zur Zahlung der Entschädigung zu verwenden wäre. Ob sich hinter diesen Auslassungen des „Diario de Noticias" bereits ein derartiges Projekt der Regierung verbirgt, lässt sich noch nicht feststellen.

— **Deutsch-Ostafrikanische Centralbahn.** Wie die „Nat.-Ztg." erfährt, ist nach Privatnachrichten aus Dar-es-Salaam dort schon Ende Februar Oberst Gerding eingetroffen, um das Projekt der genannten Bahn zu begutachten. Er spricht sich dem Vernehmen nach hierüber, sowie über die Entwickelungsfähigkeit des Schutzgebietes äusserst günstig aus, erklärt sich auch mit der von Hauptmann Schlobach ermittelten Baulinie einverstanden und befürwortet den sofortigen Beginn des Baues.

— **Ugandabahn.** Im englischen Unterhause theilte Unterstaatssekretär Brodrick mit, am 31. März d. J. seien 274 Meilen der Eisenbahn fertiggestellt gewesen. Von den noch herzustellenden 303 Meilen seien inzwischen 83 fertig geworden und die vom Parlament für den Bahnbau bewilligte Summe sei

jetzt verausgabt. Die nöthig gewordene Kreditforderung für die Vollendung der Bahn werde demnächst dem Hause unterbreitet werden.

— **Eisenbahn Beira-Umtali.** Ueber diese von Beira (an der Ostküste Afrikas, 20° südlicher Breite) nach Umtali in Rhodesia führende Eisenbahn, die voraussichtlich noch im südafrikanischen Krieg eine bedeutende Rolle zu spielen hat, gibt der Abgeordnete Evelyn Cecil in seinem Buch „Am Vorabend des Krieges" (John Murray's Verlag) einen interessanten Bericht. E. Cecil ist im November 1899 auf dieser Strecke über portugiesisches Gebiet nach Rhodesia gefahren und hat sie auch, da der Ausbruch des Krieges die Benutzung der Bahnlinie über Mafeking und Kimberley unmöglich machte, zur Rückfahrt nach der Küste im Dezember benutzt. Die ganze Strecke von Beira nach Umtali nennt er im November noch ein „Spielzeug". Das Gleis war nur zwei Fuss (also nur 60 cm) breit, und in Umtali musste umgestiegen werden, da die durch Maschonaland führende Linie breitspurig, d. h. 3′ 6″ breit ist. Sechs Wochen später, um Weihnachten, hatte man bereits eine 50 englische Meilen lange Strecke von Umtali in der Richtung nach Beira breitspurig gemacht. Man hoffte damals, binnen kurzem die ganze Linie umzubauen. Die schmalspurige Eisenbahn ist klimatischen Einflüssen in weit höherem Grade ausgesetzt als die breitspurige. Das mussten die Reisenden bereits auf der Hinfahrt erfahren. An der Grenze des 60 Meilen breiten, von Moskitos heimgesuchten Sumpfgürtels musste Nachts Halt gemacht werden, weil die Bahnstrecke sich in sehr schlechtem Zustande befand und es gefährlich war, in der Dunkelheit bergan zu fahren. Am nächsten Tag fuhr der Zug langsam in die Hügel, entgleiste aber zweimal. Auf der Rückreise widerfuhr Evelyn Cecil, und zwar auf der bereits umgebauten Strecke, ein bedenkliches Abenteuer. In Umtali hatte es ein fürchterliches Unwetter gegeben, das 20 englische Meilen weiter östlich bei der Haltestelle von Massi-Kessi grosse Beschädigungen verursachte. Die Bahnlinie war weggeschwemmt und eine Brücke beschädigt worden, so dass der Zug nicht hinüber fahren konnte. Die Reisenden mussten aussteigen und auf einem Karren, auf ihrem Gepäck sitzend und von Eingeborenen gestossen, dreizehn Meilen weit fahren, bis zu dem Punkte, wo die schmalspurige Bahn anfing. Solche Verkehrsstörungen durch die tropischen Regengüsse kommen sehr häufig vor. Der Umbau der Bahnlinie in eine breitspurige war nothwendig schon des Verkehrs wegen, auch ohne die bevorstehenden Truppenbeförderungen nach Rhodesia. Es braucht fünf Frachtzüge auf der schmalspurigen Bahn, um einen Frachtzug der breitspurigen zu füllen. Evelyn Cecil nennt die Beira-Eisenbahn ein „wundervolles Stück Arbeit". Es waren zumeist Ingeniöre aus Rhodesia mit der Anlage beschäftigt. Der Bau der durch das Sumpfgebiet führenden Strecke hat viele Menschenleben gekostet. 60 % der Arbeiter starben. Jetzt hat sich die Sterblichkeit auf 4 % vermindert. Beira hat keine Kabelverbindungen mit Europa.

— **Newyorker Untergrundbahn.** Den Berichten amerikanischer Zeitungen vom 25. März zufolge ist das seit vielen Jahren geplante grossartige Unternehmen, über das wir in Nr. 18 und 20 d. Z. ausführlich berichteten, nunmehr begonnen worden. Im Amtszimmer des Bürgermeisters wurde, wie wir dem „Hamb. Korr." entnehmen, in Anwesenheit sämmtlicher Stadträthe der Vertrag mit Mr. John McDonald abgeschlossen, in dem sich dieser verpflichtet, für die Summe von 35 000 000 Dollars die Rapid-Transitbahn in einem Zeitraum von drei Jahren fertigzustellen. Der Tag, an dem man die wichtige Urkunde unterzeichnete, wurde durch ein grosses Festessen im Rathhaus feierlich begangen. Am Sonnabend, den 24. März, Mittags 2 Uhr, that Mr. van Wyck, Newyorks Bürgermeister, im Beisein von 5000 geladenen Personen und einer nach weiteren Tausenden zählenden Menge den ersten Spatenstich im nördlichen Theile des City-Hall-Park. Das Werkzeug, mit dem das Stadtoberhaupt diese Handlung vollzog, ist ein zierlicher silberner Spaten, den der erste Juwelier der Empire City, Mr. Tiffany, zu dem Zweck angefertigt hat. Der Griff wie der Stiel der Schaufel sind künstlerisch verziert, während das Blatt das Wappen der Stadt aufweist und noch mit den Namen der Mitglieder des Komitees und des Unternehmers versehen werden soll.

Die Eisenbahngesetzgebung und nichttechnische Litteratur des Jahres 1899.

(Fortsetzung aus Nr. 27.)

B. Litteratur.

Das Eisenbahnrecht bildet kein einheitliches Gebiet, die bezüglichen Bestimmungen greifen in die meisten grossen Rechtsgebiete ein, viele derselben sind mit anderen Anstalten gemeinsam, so dass ein Eingehen auch auf die nicht ausschliesslich für das Eisenbahnwesen erlassenen Vorschriften unentbehrlich ist. Die umfangreichsten Bestimmungen über Eisenbahnen enthält das

I. Handelsrecht

durch die Sondervorschriften der §§ 453—473 H.-G.-B. über die Eisenbahnfracht des Internationalen Uebereinkommens, über den Eisenbahnfrachtverkehr sowie die Verkehrsordnung.

Das Eisenbahnrecht ausschliesslich behandeln:

a) Leeb, Dr. Joh., Rechtliche Studie über den Eisenbahnpersonentransportvertrag nach der V.-O. (1 ℳ) Verlag von Schweitzer, München.
b) Gleim, Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen. 3. Auflage. Vahlen, Berlin. (4,20 ℳ)
c) —, Kleinbahnen, Abhandlung im Handwörterbuch der Staatswissenschaften von Conrad, 2. Supplementband. S. 512.
d) Eger, Dr., Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen. Textausgabe mit Nachtrag von dem Eger'schen Kommentar. Hannover. Helwing. 159 S. (3,60 ℳ)
e) von Rohr, Beschlusswidrigkeit des § 11 des Kleinbahngesetzes. Berlin. Siemenroth & Troschel. 59 S. (1,20 ℳ)
f) Eger, Dr., Die Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zum Kleinbahngesetz. Breslau. J. U. Kern. 72 S. (1,80 ℳ)
g) Verkehrsordnung, Textausgabe. Verlag von J. Springer, Berlin. (0,60 ℳ)
h) Dieselbe. Verlag von Siemenroth & Troschel, Berlin. (1 ℳ)
i) Gerstner, Die neuen Vorschriften der Verkehrsordnung. Berlin. Springer. (0,20 ℳ)
k) Hertzer, Dr., Die Haftung des Frachtführers nach dem neuen Handelsgesetzbuch. (Z. d. V. D. E.-V. 1899 S. 177.)
l) Reindl, Dr., Nacherhebung und Rückerstattung von Fracht- und anderen Gebühren. (Z. d. V. D. E.-V. 1899 S. 545.)
m) —, Vorschrift doppelter Beförderung des Guts über dieselbe Strecke. (Z. d. V. D. E.-V. 1899 S. 683.)
n) —, Frachtzuschlag wegen unrichtiger Inhaltsangabe nach dem Internationalen Uebereinkommen. (Z. d. V. D. E.-V. 1899 S. 724, 1226.)
o) Muschweck, Der Ausschluss der Haftung der Bahn für Zollaufenthalt. (Z. d. V. D. E.-V. 1899 S. 1566.)
p) —, Lieferfristen. (Z. d. V. D. E.-V. 1899 S. 722.)
q) —, Länge und Vertheilung der Lieferfristen und die Haftung für deren Ueberschreitung. (Z. d. V. D. E.-V. 1899 S. 230.)
r) Calmar, Die Tarif fragen im Internationalen Uebereinkommen. (Z. d. V. D. E.-V. 1899 S. 409.)
s) Pflugmacher, A., Kleinbahnen als Speditöre. (Die Strassenbahn 1899 Nr. 1, 2.)
t) Eger, Dr., Die Anschlusspflicht und das Anschlussrecht der Kleinbahnunternehmer. (Mittheil. d. V. d. Strassenb.- u. Kleinb.-Verw. 1899 Nr. 4.)
u) Beförderung verschlossener Briefe in Eisenbahnsendungen. (Z. d. V. D. E.-V. 1899 S. 1449.)

Die systematische Darstellung des Frachtrechts oder aber dessen Bestimmungen mit oder ohne Kommentar enthält jede Ausgabe des Handelsrechts. Im vergangenen Jahre sind auf diesem Gebiete erschienen:

a) Textausgaben des Handelsgesetzbuchs mit oder ohne Anmerkungen:

1. Handelsgesetzbuch-Gegenüberstellung des alten und des neuen Wortlautes. Rossberg, Leipzig.
2. Altes und neues Handelsgesetzbuch. Textausgabe von Schweitzer, München. (3,50 ℳ)
3. Medem, Handelsgesetzbuch mit Ausschluss des Seerechts. Gegenüberstellung des alten und neuen Wortlauts. Berlin. Häring. (2,50 ℳ)
4. Fuchs, Handelsgesetzgebung. Handelsgesetzbuch mit sämmtlichen handelsrechtlichen Nebengesetzen und Verweisungen. 554 S. Leipzig. Rossberg. (4 ℳ)
5. Basch, Handelsgesetzbuch mit Wechselordnung und Ergänzungsgesetzen erläutert, 5. Auflage. (2 ℳ)
6. Scherer, Dr. M., Handelsgesetzbuch mit Nebengesetzen. Leipzig. Wiegand. (4,50 ℳ)
7. von Friedberg, Handelsgesetzgebung. Handelsgesetzbuch mit Nebengesetzen, 5. Auflage. (6 ℳ)
8. Könige, H., Handelsgesetzbuch mit Erläuterungen. Berlin. Guttentag. 410 S.

b) Die grossen Kommentare von Makower (12. Auflage), Staub (6. Auflage) und Hachenburg-Düringer, die bereits in dem letztjährigen Berichte (S. 748) erwähnt wurden, sind noch nicht beendigt. Hinzugekommen ist

Lehmann und Ring, Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Band I. 372 S. (7 ℳ)

c) An dogmatischen Darstellungen des neuen Handelsrechts sind zu nennen:

1. Methner, Das alte und neue Handelsgesetzbuch, in ihren Abweichungen dargestellt. Berlin. Markus. (1,80 ℳ)

2. Engelmann, Das deutsche Handels-, Wechsel- und Seerecht. Berlin. Heine. (2 M.)
3. von Buchka, Oetker und Lehmann, Civilprozessordnung, Konkursordnung und Handelsgesetzgebung in alter und neuer Fassung systematisch verglichen. Berlin. Liebmann. (7 M.)
4. Gareis, Dr., Das deutsche Handelsrecht. Berlin. Guttentag. 6. Auflage.
5. Lieser, Dr. E., Das Lagergeschäft des neuen Handelsgesetzbuchs. Fürth. Rosenberg.

Für die Privatbahnen ist das Aktienrecht von Bedeutung, insbesondere

a) Esser, R., Die Aktiengesellschaft nach dem neuen Handelsgesetzbuch. Systematische Entwickelung der Neuerungen. Berlin. J. Springer. 256 S. (1,20 M.)
b) Meyer, A., Das Aktienrecht. (1,20 M.)
c) Riesenfeld, Dr. C., Der Einfluss des neuen Aktienrechts auf die Statuten der bestehenden Aktiengesellschaften. Berlin. Gärtner. (2,40 M.)
d) Riesser, Dr., Die Neuerungen im deutschen Aktienrecht nebst Entwürfen für neue Statuten und Statutenänderungen. Berlin. Liebmann. (4,50 M.)
e) Esser, R. und F., Die Aktiengesellschaft nach dem neuen H.-G.-B. Kommentar. Berlin. Springer. (4 M.)
f) Pinner, Das deutsche Aktienrecht. Kommentar zu Buch II Absch. 3 und 4 H.-G.-B. Berlin. H. W. Müller.
g) Alexander Katz und Dyhrenfurth, Die Aktiengesellschaft nach dem neuen Aktienrecht, gemeinverständlich dargestellt mit Entwurf eines Normalstatuts. Berlin. Heymann. (4 M.)
h) Bauer, Das Aktiengesetz in der Fassung des neuen Handelsgesetzbuchs. Leipzig.
i) Mankiewicz, Dr., Die Rechte und Pflichten des Aufsichtsraths der Aktiengesellschaften nach dem neuen Handelsgesetzbuch. Berlin. Struppe & Winkler.
k) Keyssner, Dr., Vom Aufsichtsrath und dessen Vergütung. (Ztschr. f. d. ges. Hand.-R. Bd. 48 H. 3, 4.)
l) Oswald, Ueber die Verwendung des Reingewinns der Aktiengesellschaften. (Monatschr. f. Hand.-R. Jahrg. VIII Nr. 10.)
m) Arnold, Die Tantiemenberechnung nach dem neuen Aktiengesetz. (Ztschr. f. d. ges. Akt.-Wesen Bd. IX Nr. 8.)

Das gesammte Handelsrecht umfasst:

Fuchsberger, Entscheidungssammlung auf dem Gebiete des Handelsrechts. Erste Lieferung 112 S. Giessen. Roth. (Das Gesammtwerk wird 12 Lieferungen zu je 2 M. umfassen.) 3. Auflage.

Das Transportrecht der Frachtführer, Speditöre, Eisenbahnen, Post- und Telegraphenanstalten, Binnenschifffahrt und Flösserei in der Fassung vom 1. Januar 1900 bringt zur Darstellung:

Coermann, Die deutsche Transportgesetzgebung. Preisgekrönte systematische Arbeit. Rossberg. Leipzig.

II. Haftpflicht und Versicherungsrecht.

Ersteres Rechtsgebiet betreffen:

a) Eger, Dr., Haftpflichtgesetz. Umfangreicher Kommentar. Hannover. Helwing. 5. Auflage. (14 M.)
b) von Rutz, Ueber die Aenderungen des Haftpflichtgesetzes. (Seuffert's Bl. f. Rechtsanwendung. Jahrg. 64 Nr. 1.)
c) Hilse, Dr. K., Schadensersatzansprüche vom 1. Januar 1900 ab. (Ztschr. f. d. ges. Strassen- und Lokalbahnwesen. Bd. XVIII. Nr. 2.)
d) —, Zum Begriffe „beim Betriebe“ im § 1 Haftpflichtgesetzes. (Deutsche Strassen- u. Kleinb.-Ztg. XII. Nr. 31.)
e) Hilse, Dr. B., Verhältniss der Haftpflicht zur Unfallfürsorge. (Ztschr. f. d. ges. Lok.- u. Strassenb.-Wesen. 1899. S. 21.)

Mit dem Versicherungsrecht befassen sich:

a) Freund, Dr. R., Das Invalidenversicherungsgesetz vom 13. Juli 1899. Berlin. Heine.
b) Hoffmann, Invalidenversicherungsgesetz. 2. Auflage. 312 S. Berlin. Heymann. (2 M.)
c) v. Woedtke, Dr. E., Invalidenversicherungsgesetz. 6. Auflage. Berlin. Guttentag.
d) Hilse, Dr. B., Die Invalidenversicherung. (Zeitschr. f. d. ges. Strassen- u. Lokalbahnwesen. S. 82.)
e) Appelius, Die Umgestaltung des Invalidenversicherungsgesetzes. (Preuss. Verw.-Bl. XX. Nr. 40.)
f) Fulk, Dr., Die Versicherungsanstalten und die Berufskrankheiten. (Invaliden- u. Altersversicherung IX. Nr. 17.)
g) Lass, Das Prozessrecht in Unfallversicherungssachen. Berlin. Heymann.
h) Marschner, Die Stellung des Unfallversicherungsgesetzes zum privaten Schadensersatzrecht. (Jur. Bl. Jahrg. 28. Nr. 31.)
i) von Frankenberg, Krankengeld für Arbeits- oder Kalendertage. (Inval.- u. Altersversicherung. IX. Nr. 22.)
k) Hoffmann, Krankenversicherungs- und Hilfskassengesetz. Berlin. Heymann.
l) Wengler, Das deutsche Arbeiterrecht. Leipzig. Verlag der Handelsakademie.

(Fortsetzung folgt.)

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. Am 1. Mai d. J. wird der an der Bahnstrecke Leutzsch-Zeitz zwischen den Stationen Eythra und Pegau in Kilometerstation 24,66 neuerrichtete Haltepunkt Grossdalzig für den Personenverkehr eröffnet werden. Abfertigung von Reisegepäck sowie Annahme von Privatdepeschen findet daselbst nicht statt.

Aenderung von Stationsnamen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Die Stationsnamen Miltitz — Linie Borsdorf-Coswig — und Weisskirchen — Linie Zittau-Reichenberg — werden vom 1. Mai d. J. ab in Miltitz-Roitzschen bezw. Weisskirchen bei Kratzau abgeändert.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Wien-Salzburg gelegenen Personenhaltestelle Kellerwiese wird vom 1. Mai d. J. ab in Purkersdorf-Kellerwiese abgeändert werden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 893 vom 4. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung der Darstellungsweise der überzähligen Eisenbahngüter und Gepäckstücke im Vereinsanzeiger (abgesandt am 10. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die an der Bahnstrecke Halle a. Saale-Berlin gelegene Haltestelle Grüna, welche bisher nur dem Personen- und Güterverkehr diente, auch für den Viehverkehr eröffnet.

Halle a/S., den 7. April 1900. (906)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

Wegen Hochwasser ist der Verkehr an den Elbkais Dresden-Altstadt und Dresden-Neustadt und am Elbkai in Riesa

vom 9. April 1900 bis auf weiteres eingestellt.

Dresden, am 11. April 1900. (907)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.

K. k. priv. böhmische Nordbahn.

Wegen einer Dammrutschung zwischen den Stationen Politz-Sandau und Straussnitz musste der Güterverkehr für die Strecke Bensen-Böhmisch-Leipa mit 8. April beginnend für einige Tage eingestellt werden. Der Personenverkehr wird durch Umsteigen der Reisenden aufrecht erhalten.

Weiter wurde wegen Hochwasser der Verkehr nach unserem Elbeumschlagsplatze in Tetschen/Bodenbach vom 9. April d. J. an bis auf weiteres eingestellt.

Prag, am 9. April 1900. (908)

3. Güterverkehr.

Süddeutsch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für Getreide etc., Theil III, Heft 2 vom 1. Februar 1898. (Verkehr mit Ungarn.)

Am 1. Mai 1900 erscheint der Nachtrag I.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs und wird auf Verlangen kostenlos abgegeben.

München, den 6. April 1900. (909)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Zum Gütertarif für die Tarifgruppe VIII (Köln und St. Johann-Saarbrücken) vom 1. Januar 1900 tritt am 15. April d. J. der 1. Nachtrag in Kraft. Er enthält u. a. Frachtsätze für die in den Ausnahmetarif 5 b für Basalt usw. als Versandstation einbezogene Station Monreal des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken und Druckfehlerberichtigungen. Soweit letztere Frachterhöhungen zur Folge haben, treten sie erst am 1. Juni d. J. in Wirksamkeit.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, von denen der Nachtrag auch bezogen werden kann.

Köln, den 6. April 1900. (910)

Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit ab 1. Mai 1900 gelangen für die Beförderung von Eisenbahnschwellen roh, auch imprägnirt, bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Eisenbahnwagen für die Ausfuhr nach Deutschland nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von Usora, Station der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahn nach	Frachtsätze für 100 kg in Mark
Station der k. württembergischen Staatsbahnen	
Ulm	2,82
Station der grossh. badischen Staatsbahnen	
Durlach	3,21
Station der pfälzischen Eisenbahnen	
Germersheim	3,29
Stationen der k. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.	
Hanau Nordbhf. / „ Ostbhf. / „ Westbhf.	3,21

Für die nach vorstehenden Frachtsätzen abgefertigten Sendungen findet das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung.

München, den 8. April 1900. (911)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutscher Güterverkehr (I/II).

Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. werden die Stationen Peitschendorf und Puppen des Direktionsbezirks Königsberg i. Pr. in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerze usw. zum Hochofenbetrieb als Versandstationen widerruflich einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 4. April 1900. (912)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Theil II vom 1. Mai 1897.

Mit Wirksamkeit vom 15. April l. J. wird die Ladestelle „Deutsch-Oth (Villerupt)“ mit nachstehenden Entfernungen in den Tarif einbezogen:

Nach		von Deutsch-Oth (Villerupt)
Eger	transit	676 km
Furth i/W.	„	685 „
Passau	„	748 „
Simbach	„	721 „

Die Ladestelle ist vorläufig nur für den Wagenladungsverkehr eröffnet.

Hiernach ist auf Seite 34 des Tarifs unter „9. Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der luxemburgischen Wilhelmsbahn“ entsprechender Vortrag zu machen und das Verzeichniss der bestehenden Verkehrsbeschränkungen auf Seite 23/24 zu ergänzen.

München, den 8. April 1900. (913)

Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Aufhebung des Frachtsatzes für Holz der Position der Güterklassifikation H—18, von Czudin nach Itzkany.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1900 wird der Frachtsatz für Holz der Position H—18, von Czudin nach Itzkany, per 34 h. für 100 kg im Lokalgütertarife, Theil II, Heft 2, Abschnitt D IX, B Punkt 4, Seite 390, aufgehoben.

Wien, am 9. April 1900. (914)

4. Verdingungen.

Die Lieferung von 2446 cbm Steinschlag als Eisenbahnbettungsmaterial ist für den Bezirk der unterzeichneten Inspektion zu vergeben. Bedingungen können im Büreau der Inspektion — Zimmer 143 des Hauptverwaltungsgebäudes — eingesehen, auch von dort gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 20 ₰ — in baar — bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit entsprechender Aufschrift versehen portofrei einzusenden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 30. April d. J., Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 11. April 1900. (915)

Königl. Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptwerkstätten zu Gotha und Erfurt und in der Nebenwerkstatt zu Meiningen bisher angesammelten und bis Ende August d. J. noch hinzutretenden Werkstattsmaterialien, als Eisen-, Stahl- und Gussschrott, Eisenblech, Siederöhren, Drehspäne von Eisen und Stahl und Rothgussspäne sollen verkauft werden.

Termin hierzu ist auf Donnerstag, den 3. Mai 1900, Mittags 12 Uhr, bei der unterzeichneten königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Verkaufsbedingungen und Gebotbogen können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen postgeldfreie Einsendung von 25 ₰ in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist drei Wochen.

Erfurt, den 9. April 1900. (916)

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Offene Stellen.

Pfälzische Eisenbahnen.

Für Projektirung und Ausführung grösserer Eisenbahnbauten suchen wir Regierungsbaumeister für das Bauingenieurwesen oder Ingenieure mit vollständiger Hochschulbildung; erwünscht ist praktische Erfahrung im Eisenbahnbau.

Bewerber wollen ihre Gesuche unter Beifügung von Lebenslauf, Zeugnissabschriften und Gehaltsansprüchen bis längstens 15. Mai 1900 hierher einreichen.

Ludwigshafen a/Rh., 9. April 1900. (917)

Die Direktion.

v. Lavale.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 31 | 21. April 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Die Chicagoer Schleifenhochbahn.

(Schluss aus Nr. 30.)

Mit Rücksicht auf den ausserordentlich starken Verkehr und da die Ausbesserungen an den Gleisen diesen nicht stören dürfen, hat man den Oberbau aus 18 m langen Schienen mit einem Gewicht von 40 kg auf das Meter hergestellt. Die Schienen haben die Weber'sche Stossverbindung. Die Weichen sind für die Hochbahnverhältnisse besonders entworfen worden und

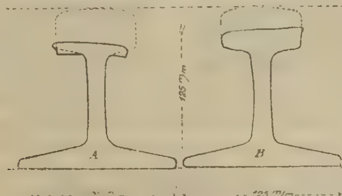


Abbildung 4. Querschnitte von Kurvenschienen nach 13 monatlichem Gebrauch.

haben sich den Berichten zufolge vortrefflich bewährt. Neben den Weichenzungen sind Streichschienen angebracht, durch die die Abnutzung der Zungen stark verringert wird. An der Metropolitanabzweigung hat man neuerdings Versuche mit einer aus einem festen Block Werkzeugstahl herausgeschnittenen Herzstückspitze gemacht, in der Annahme, dass die mit solchen Spitzen versehenen Herzstücke von besonders langer Dauer sein werden. Der Oberbau der Schleifenhochbahn ist in den Krümmungen ausserordentlich starker Abnutzung unterworfen. Abbildung 4 zeigt beispielsweise den Zustand zweier Kurvenschienen des Innengleises in der 5. Avenue und der Lake Street nach dreizehnmonatlichem Gebrauch. Schätzungsweise sind in dieser Zeit 4 000 000 Räder über das Gleis gegangen. Die Krümmung, in der sich die Schienen befanden, hat einen Halbmesser von 30 m. In der Geraden ist die Abnutzung der Schienen weniger bedeutend; man nimmt sogar an, dass sie in den gradlinigen Strecken erst nach zehnjährigem Betriebe der Erneuerung bedürfen.

Die Signal- und Stellwerksanlagen der Schleife sind von der National Switch & Signal Co. ausgeführt. Es sind zwei Stellwerksthürme vorhanden, einer am Schnittpunkte der van Buren Street und 5. Avenue (Metropolitanabzweigung), der andere an der van Buren Street und Wabash Avenue (Südseiteabzweigung). Vom ersteren wird die Ein- und Ausfahrt der Metropolitanzüge, vom letzteren die der Südseitezüge geregelt.

Besonders kontrolirt werden noch eine Anzahl Weichenkreuze, die in Abbildung 2 auf S. 454 der vorigen Nummer dieser Zeitung mit den Bezeichnungen Nr. 1 bis 5 versehen sind. Diese Weichenkreuze werden in Ausnahmefällen benutzt. Die Grösse der Stellwerke für die beiden Abzweigungen und die Kreuzungen ist aus der nachstehenden Zusammenstellung zu ersehen:

Gegenstand	Metropolitanabzweigung		Südseiteabzweigung		Gleiskreuzungen		zusammen
	Anschlüsse	Hebelzahl	Anschlüsse	Hebelzahl	Anschlüsse	Hebelzahl	
Weichen	10	7	6	6	20	10	—
Spitzweichenverschlüsse	10	8	6	6	20	10	—
Druckschienen	15	—	14	—	—	—	—
Signale	12	12	9	9	30	20	—
Knallsignale	10	—	9	—	—	—	—
Gesammtzahl der Anschlüsse	57	—	44	—	70	—	171
Gesammtzahl der Hebel	—	27	—	21	—	40	88
Anschlüsse auf einen Hebel	—	—	—	—	—	—	1,94
Raum für weitere Hebel	—	5	—	3	—	—	—

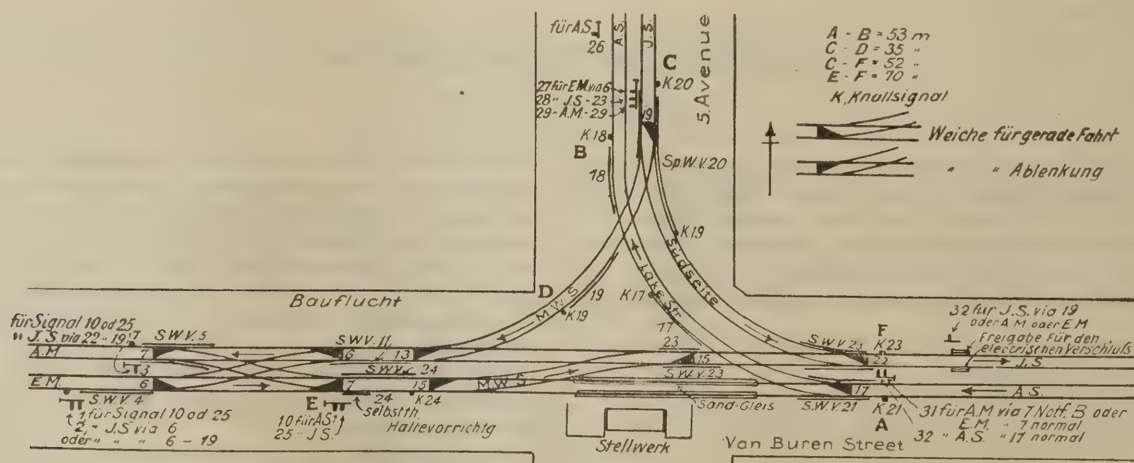
Am Schnittpunkte der Lake Street und Market Street befindet sich ein weiteres Weichenkreuz, das in regelmässigem Betriebe ist. An dieser Stelle setzen alle Lake Street-Züge bei der Einfahrt in die Schleife vom rechten aufs linke Gleis und nach der Rückkehr aus der Schleife wieder von links nach rechts über. Eine Verspätung der Züge ist bisher nicht durch dieses Uebersetzen eingetreten. Eine bemerkenswerthe Einrichtung ist ferner auf der Metropolitan-Hochbahn getroffen worden, um die Ein- und Ausfahrt für den viergleisigen Anschluss an der Market Street, unmittelbar östlich von der Flussbrücke zu sichern. Zu diesem Zwecke wurde das alte Stellwerk, das für die ehemalige Kopfstation der genannten Bahn benutzt wurde, so umgeändert, dass es nunmehr nur die Bewegungen der Züge über die Hubbrücke des Flusses zu regeln hat. Dieses Stellwerk besitzt einen besonderen Auslösehebel, mit dessen Hilfe Anhäufungen der Züge vermieden werden, wenn die Flussbrücke geöffnet ist. Vermittelst dieses Hebels kann in den Verschlüssen des Stellwerks eine solche Aenderung herbeigeführt werden, dass Zugbewegungen möglich werden, welche unter normalen Verhältnissen nicht gemacht werden können. Schliesslich sind noch zwei Weichenverbindungen für Nothfälle zu erwähnen, die in der van Buren Street westlich von der Franklin Street-Station eingelegt worden sind.

Die folgende Uebersicht bezieht sich auf die Stellwerke, welche zum Lake Street-Weichenkreuz, dem Market Street-Anschluss und den zuletzt genannten Weichenverbindungen gehören.

Gegenstand	Lake Street-Weichenkreuz		Market Street-Anschluss		Weichenverbindungen		zusammen
	Anschlüsse	Hebelzahl	Anschlüsse	Hebelzahl	Anschlüsse	Hebelzahl	
Weichen	4	2	4	3	4	2	—
Spitzweichenverschlüsse	4	4	4	3	4	2	—
Druckschienen	8	—	10	—	—	—	—
Signale	—	10	—	—	—	4	—
Knallsignale	4	—	5	4	—	—	—
Auslösehebel	6	6	7	7	6	—	—
Gesammtzahl der Anschlüsse	26	—	30	—	14	—	70
Gesammtzahl der Hebel	—	12	—	17	—	8	37
Anschlüsse auf einen Hebel	—	—	—	—	—	—	1,86

Die nachfolgende Beschreibung des Betriebes an der Metropolitanabzweigung gibt am besten ein Bild über die Einrichtung der Sicherungswerke überhaupt, wobei vorauszuschicken ist, dass alle Züge der Metropolitan- und Südseitebahn das innere Gleis, die Lake Street-Züge und in Zukunft auch die

Abbildung 5. Metropolitan-Abzweigung der Union-Hochbahn.



A. S. Aeusseres Schleifengleis.
J. S. Inneres Schleifengleis.
M. W. S. Metropolitan-Westseitehochbahn.
A. M. Ausfahrtsgleis der Metropolitanzüge.
E. M. Einfahrtsgleis der Metropolitanzüge.
S. W. V. Spitzweichenverschlüsse.
K. Knallsignale.

Nordwestzüge das äussere Gleis benutzen. Die Anordnung der Gleise, Weichen, Signale usw. der Metropolitanabzweigung ist in Abbildung 5 gezeigt. Die Signale sind sogen. Zwergsignale; sie sind so niedrig, dass kein Theil ihrer Stützen oder Arme bis zu den Wagenfenstern reicht, so dass die Reisenden nicht in Gefahr stehen, beim Hinauslehnen aus dem Fenster während der Fahrt davon getroffen zu werden. In der Dunkelheit bedeutet rothes Licht „Halt“, grünes Licht „Freie Fahrt“. Weiss wird als Gefahrsignal behandelt. Falls also einmal eine farbige Signalscheibe zertrümmert würde oder herausfallen sollte, gebietet das Signal dem Zuge Halt. Als die Schleife eröffnet wurde, war die Metropolitanbahn die einzige, welche grün für

freie Fahrt benutzte; die beiden anderen Hochbahnen haben sich aber sofort der gleichen Signale bedient, als ihre Züge auf die Schleife übergingen.

Unter normalen Betriebsverhältnissen nehmen die in die Schleife einfahrenden Züge der Metropolitanbahn ihren Weg von E nach F (Abbildung 5); zur Regelung dieser Bewegung dienen die Signale 1 und 25. Auf der Rückfahrt bewegen sich die Züge von C nach D und werden durch Signal 29 geleitet. Die Lake Street-Züge bewegen sich in der Richtung von A nach B, die Züge der Südseitebahn von C nach F; die ersteren haben sich nach dem Signal 30, die letzteren nach dem Signal 28 zu richten. Nur wenn auf der Schleife Verkehrsstockungen eintreten sollten oder Erneuerungsarbeiten vorgenommen werden müssen, wird von dieser Fahrordnung abgewichen und nach besonderer Ordnung gefahren. Ist beispielsweise die Schleife für die Metropolitanbahn gesperrt, so werden ihre Züge, um für die Nachfolger sofort das Feld zu räumen, nach geänderter Fahrordnung über E nach F, von F nach C und von C über D auf die Metropolitanbahn zurückgeleitet. Der Zug bewegt sich hierbei so, dass sich der Motorwagen bei der Ausfahrt wieder richtig am vorderen Ende des Zuges befindet.

Die Bedienung der Sicherungswerke erfolgt auf elektrischem Wege. Zur Erhöhung der Betriebssicherheit sind ausser den optischen Signalen noch Knallsignale in die Stellwerke einbezogen, um die Führer der Züge bei etwaigem Ueberfahren eines Haltsignales durch den darauf folgenden Schlag einer Knallkapsel zu warnen. Sandgleise sind am Metropolitan- und Südseiteanschluss hergerichtet, um die Geschwindigkeit solcher Züge, welche etwa ihr Signal überfahren haben, zu mässigen. Das auf dem äusseren Gleis in der van Buren Street angeordnete Sandgleis ist das erste, das in den Vereinigten Staaten gebaut worden ist. Seine Vorbilder sind in Deutschland zu suchen. Zu beiden Seiten jeder Schiene angebrachte Vierkanthölzer von 20 cm Stärke bilden die Seitenwände des mit Sand gefüllten Troges. Falls es nöthig ist, Fahrbewegungen auf dem Gleis von A nach E zu machen, kann der Sand aus dem Troge schnell beseitigt und die Strecke wie ein gewöhnliches Gleis benutzt werden.

Ein von E nach F übersetzender Metropolitanzug wird nun geschützt, indem, sobald für ihn die Einfahrt freigegeben ist, die Lake Street-Züge bei der Weiche 17 auf das Sandgleis geführt und die Südseitezüge durch Umstellen der Weiche 19 nach D hin abgelenkt werden. Wenn der Führer eines Lake Street- oder Südseitezuges die Signale unbeachtet lassen und auch den Ton der Knallsignale überhören sollte, würde es ihm trotzdem unmöglich sein, in einen Metropolitanzug hineinzufahren.

Ein von A nach B fahrender Zug wird durch das selbstthätige Halt- und Knallsignal 24 bei E gegen Metropolitanzüge und durch die Weiche 19 gegen Südseitezüge geschützt; letztere werden nach F abgelenkt.*) Die Bewegung der Züge von C nach D wird gedeckt, indem die Weiche 17 auf die gerade Strecke gestellt wird. Ist für einen Zug der Strecke C—F oder E—F die Fahrstrasse gestellt, so ist ein Umstellen infolge der elektrischen Verriegelungen nach Passiren des Einfahrtsignals nicht eher möglich, als bis der Zug die Druckschienen rechts von F überfahren hat, die in Abbildung 5 ersichtlich sind. Diese heben den elektrischen Verschluss auf. Soll in besonderen Fällen der Verschluss aufgehoben werden, während der Zug, ehe er diese Druckschienen erreicht hat, anhält, so kann dies vermittelst eines Ausschaltungshandrades geschehen, das mit den Signalhebeln verriegelt ist. Ein Zählwerk zeigt an, wie oft dieses Handrad für den genannten Zweck in Gebrauch gekommen ist. Um dem Stellwärter anzuzeigen, welcher Zug Anspruch auf die nächste Abfertigung hat, sind zu beiden Seiten des Stellwerks, 90 m von diesem entfernt, sogen. Distanztafeln aufgestellt; der Zug, welcher sich zuerst an einer dieser Tafeln befindet, erhält auch zuerst das Signal. Hierdurch ist den drei Bahnen, die die Schleife benutzen, unparteiische Behandlung aller Züge gesichert. Zu bemerken ist noch, dass, wie aus Abbildung 5 ersichtlich, die Spitzweichen besondere Verschlüsse erhalten haben.

Die Zeit für die Abfertigung von Zügen aus vier Wagen auf der Metropolitanabzweigung beträgt:

für die Fahrt der Lake Street-Züge von A bis B, einschliesslich der Zeit, die der Zug gebraucht, um über B vorzuziehen, bei einer Fahrgeschwindigkeit von 16 km in der Stunde	25 Sekunden
für die Südseitezüge von C bis F, bei einer Fahrgeschwindigkeit von 16 km in der Stunde	25 „
für die eingehenden Züge der Metropolitanbahn von E bis F, bei einer Fahrgeschwindigkeit von 26 km in der Stunde .	17 „
für die ausfahrenden Züge der Metropolitanbahn von C bis D, bei einer Fahrgeschwindigkeit von 19 km in der Stunde .	17 „

Die Betriebsweise des Anschlusses der Südseitehochbahn ist der vorbeschriebenen des Metropolitananschlusses ähnlich. Bei der Ausarbeitung der Signalpläne für diese beiden Punkte war zunächst nöthig, genau die Zeit zu bestimmen, die für jede Zugbewegung nöthig ist; sodann wurde ein zeichnerischer Fahrplan entworfen, der bis auf Sekunden genau für jede Bahn besonders die Fahrzeiten zwischen den Stationen, die Aufenthalte und den für die Ein- und Ausfahrtbewegungen an den Abzweigungen erforderlichen Zeitaufwand erkennen und den Gesammtverkehr aller Bahnen auf der Schleife ersehen liess. Dieser Fahrplan ergab, dass, um die Schleife bis zur höchsten Leistungsfähigkeit ausnutzen zu können, die Zeit, welche jeder Zug zum Umfahren derselben gebraucht, das genaue Vielfache des Zeitabstandes zwischen den einzelnen Zügen sein muss, dass ferner das Ein- und Ausfahren an den Metropolitan- und Südseiteabzweigungen zu gleicher Zeit stattfinden muss, da ein auf der Schleife ein- oder ausgehender Zug das äussere Gleis so lange sperren würde, wie der Zug Zeit braucht, um die Bewegung auszuführen und dass, wenn jene Doppelbewegung gemacht wird, nicht mehr Zeit gebraucht wird, als eine einzige Bewegung erfordert. Es war möglich, dies zu erreichen, indem die Einfahrten von den Ausfahrten abhängig gemacht wurden. Die kleine Verzögerung, welche der einfahrende Zug dadurch erleidet, wird durch die Zeitersparniss für alle anderen Züge mehr als ausgeglichen.

Es fragt sich, welchen Verkehr die Schleife äusserstenfalls aufnehmen kann. Wenn die Schleife nur ein Gleis hätte und von einer einzigen Bahn benutzt würde, keine Anschlussgleise oder Weichenverbindungen vorhanden wären, so würde ihre Leistungsfähigkeit einfach durch die Anzahl der Züge bestimmt, die auf ihr umlaufen könnten, nachdem man einen gewissen Abstand derselben für die Sicherheit des Betriebes festgesetzt hätte. Da aber die Schleife doppelgleisig ist, von drei verschiedenen Bahnen befahren wird und noch von einer vierten befahren werden soll, ausserdem drei Abzweigungen besitzt, so ist die Sachlage eine vollständig andere und die Leistungsfähigkeit der Schleife muss nach der Anzahl der Züge bemessen werden, die über die Abzweigeverbindungen geführt werden können. Aus drei Wagen bestehende Züge der Metropolitan- und Südseitebahn benöthigen bei einer Geschwindigkeit von 26 km in der Stunde 20 Sekunden zur Einfahrt über die Abzweigung. Die Ausfahrten erfordern bei einer Geschwindigkeit von 19 km in der Stunde die gleiche Zeit, und da, wie oben bemerkt, die Aus- und Einfahrten zu gleicher Zeit erfolgen müssen, erfordert diese Doppelbewegung auch nur 20 Sekunden. Zwei Wagenzüge der Lake Street- und Nordwestlinie können mit 16 km Geschwindigkeit zwischen ihren Abzwei-

*) Die entsprechende Bewegung an der Südseiteabzweigung der Schleife wird, wie hier zu bemerken ist, im weiteren noch dadurch geschützt, dass die nach Norden gehenden Südseitezüge auf ein ähnlich dem beschriebenen ausgeführtes Sandgleis geführt werden.

gungen das äussere Gleis in 40 Sekunden passiren, und während diese Bewegung ausgeführt wird, kann auch eine solche auf dem inneren Gleis von den Metropolitan- und Südseitezügen ausgeführt werden. Zugabstände von 1 Minute vorausgesetzt, können an den Metropolitan- und Südseiteabzweigungen je 60 Doppelbewegungen in 20 Minuten, und in 40 Minuten können 60 dreifache Bewegungen, ein Zug auf das äussere Gleis und zwei auf die inneren gerechnet, ausgeführt werden. Dieses bedeutet bei einer Zeitfolge von 1 Minute 60 Züge für jede der vier Bahnen in der Stunde. Wenn nun die Umfahrt auf der Schleife 14 Minuten dauert und die Ein- und Ausfahrten von einander abhängig gemacht werden, so werden sich bei einer Zugfolge von 1 Minute 14 Züge jeder der vier Hochbahnen gleichzeitig auf der Schleife befinden, 28 auf dem inneren und 28 auf dem äusseren Gleis, und zwar können sich bei den gegenwärtig vorhandenen 11 Doppelstationen 22 Züge auf den Stationsgleisen und 6 zwischen denselben befinden, so dass 35 % der Gesammtlänge beider Gleise mit Zügen bedeckt sind. Wenn alle Züge gleich weit von einander entfernt sind, beträgt der Zwischenraum zwischen jedem Zug und dem darauf folgenden kaum zwei Zuglängen. Da die genannten Ziffern nun einen Verkehr darstellen, der gegenwärtig nicht annähernd erreicht ist, so kann man mit Recht annehmen, dass es noch viele Jahre dauern wird, bevor die Schleife bis zu ihrer äussersten Leistungsfähigkeit in Anspruch genommen sein wird.

Dass der angedeutete Gedankengang auch praktisch richtig ist, beweist auch die Thatsache, dass die Fahrzeit um die Schleife herum zuerst von 20 auf 18 Minuten und später auf 16 Minuten verringert werden konnte. Jetzt beträgt sie nur noch 14 Minuten und eine weitere Verminderung ist nicht ausgeschlossen. Während der Stunden des stärksten Verkehres folgen die Züge der Metropolitanbahn einander in Zwischenräumen von $1^1/_2$ Minuten, die der Südseite- und Lake Streetbahnen einander in 2 Minuten.

Am 14. August 1898 passirten in der Zeit von 5.30 bis 5.44 Nachmittags, also in 14 Minuten, folgende Züge die Schleife:

Metropolitanzüge . .	16	mit 64 Wagen,
Südseitezüge	6	„ 18 „
Lake Street-Züge . .	6	„ 18 „
zusammen	28 Züge	mit 100 Wagen.

Zur Regelung der Bewegungen dieser Züge waren 192 Hebelbewegungen in den Stellwerken erforderlich. Am gleichen Tage zwischen $5^1/_2$—$6^1/_2$ Uhr Nachmittags passirten die Schleife 114 Züge mit 397 Wagen. Hierzu waren 739 Hebelbewegungen nöthig. Das bedeutet die Abfertigung von fast zwei Zügen in der Minute und durchschnittlich alle 5 Sekunden eine Hebelbewegung.

Um die Arbeit des Stellwärters möglichst zu erleichtern, sind auf einer Tafel die Hebelnummern in der Reihenfolge, in welcher die Hebel bewegt werden müssen, vorgeführt. Die Hebel sind so angeordnet, dass sie möglichst bequem bedient werden können; die Anordnung ist ähnlich der der Tasten einer Schreibmaschine, in der die Buchstaben, welche am häufigsten gebraucht werden, der Hand des Schreibers am nächsten liegen. Das bedeutet eine wesentliche Verbesserung gegen das ältere Verfahren.

Vor Jahresfrist belief sich der Verkehr der Schleife im Tage auf:

Lake Street-Züge . .	202	mit 556 Wagen,
Metropolitanzüge . .	697	„ 1 790 „
Südseitezüge	255	„ 890 „
zusammen	1 154 Züge	mit 3 236 Wagen.

Den Beweis dafür, dass der Betrieb auf der Schleife bei diesem ausserordentlichen Verkehr doch vollkommen glatt von Statten geht, liefert der Bericht des Monats August 1898, der die anderen Monate übrigens nicht besonders übertrifft, dass von den 31 650 Zügen mit 84 284 Wagen, die in dem Monat um die Schleife herumgeführt wurden, nur 30 Verspätungen hatten, und zwar im ganzen von 128 Minuten oder durchschnittlich 4,26 Minuten auf den Zug. Wenn man diese Verspätungen auf alle 31 650 Züge vertheilt, so macht dies noch nicht $^1/_4$ Sekunde auf den Zug aus; das ist ein so geringer Zeitraum, dass er vom reisenden Publikum vollständig unbemerkt bleibt. —

Bei den vorliegenden Mittheilungen über die Schleifenhochbahn ist den Veröffentlichungen von Sperry in der „Railroad Gazette“ vom März v. J. und anderweiten Berichten gefolgt. Das Studium der Anlage ist für alle, die sich mit städtischen Schnellverkehrsdingen befassen, in höchstem Grade lohnend und anregend. Sperry hält das Beispiel für so charakteristisch, dass er Hochbahnen im allgemeinen angesichts der Betriebsergebnisse der Schleifenbahn, bei dem Fortfall der Verzögerungen und Unfälle, die dem Verkehr unmittelbar auf verkehrsreicher Strassenfläche in einer belebten Stadt anhaften, für „das ideale Mittel zur Bewältigung städtischen Schnellverkehres“ erachtet.

Km.

Vergleich der Kosten elektrischer Motorzüge.

In Nr. 86 S. 1408 und in Nr. 88 S. 1439 Jahrg. 1899 d. Ztg. ist der Versuch gemacht, die Kosten des Betriebes mit Motorwagen verschiedener Art in Vergleich zu stellen. An der ersterwähnten Stelle werden die Kosten des Zugkilometers bezw. des Nutzkilometers, der beim Motorwagenbetriebe dem Zugkilometer gleichgesetzt werden kann, einfach nebeneinander gestellt und zwar werden elektrische Wagen mit Serpollet- und Daimlerwagen verglichen. In Nr. 88 wird ganz richtig darauf hingewiesen, dass zur Gewinnung einer zutreffenden Vergleichslinie dieser Kosten auch das Gewicht, die mittlere Geschwindigkeit der Züge und die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse der Versuchsstrecken berücksichtigt werden müssen.

Unter Festhaltung dieses Grundsatzes werden sodann — insoweit eben Daten vorliegen — die Vergleichsergebnisse aus Nr. 86 entsprechend umgerechnet und findet sich auch wirklich eine grössere Uebereinstimmung der in Pfennigen ausgedrückten Kosten für das Tonnenkilometer.

Nach unserer Anschauung ist es nun überhaupt nicht zulässig und nicht zutreffend, die Kosten allgemein zu vergleichen, weil bei diesen Werthen örtliche Verhältnisse Einfluss nehmen, wie der Preis des Brennstoffes, der Taglohn der Arbeiter, der Zugmannschaft usw. Eine weitere Ursache der Unzulässigkeit des Vergleichs liegt in der Verschiedenartigkeit der Berechnung der Kosten, die in einem Falle die reinen Betriebskraftkosten darstellen, im anderen Falle auch die Unterhaltungskosten oder auch diese letzteren und überdies noch die Kosten der Zugmannschaft umfassen. Bei elektrischem Betriebe ist ganz besonders zu beachten, dass die Zugförderungskosten von der Art der Stromerzeugung in hohem Grade abhängig sind; wo es möglich ist, Wasserkräfte zu benutzen, wird der Strom billiger werden, also auch die fraglichen Kosten geringer sein als dort, wo Dampfkraft angewandt werden muss und die Kohlenpreise überdies hoch sind. Es scheint uns auch nicht zutreffend, Motoren verschiedener Art und Weise — also Serpolletwagen, Daimlerwagen, elektrische Wagen —, die überdies noch auf verschiedenen Linien unter sehr verschiedenen Umständen laufen, ganz allgemein in Vergleich zu ziehen. Solche Vergleiche wären

lediglich unter voller Gleichheit aller obwaltenden Verhältnisse zulässig.

Wenn wir nun z. B. die Ergebnisse der mit elektrischen Sammlerwagen vorgenommenen Versuche auf den Strecken Stuttgart-Plochingen, Ludwigshafen-Worms-Neustadt und Nusle-Mechenic nebeneinander stellen wollen, so hat dies nur einen praktischen Sinn und Werth, wenn wir den Kraftverbrauch vergleichen.

Wir erhalten dann nachstehende Uebersicht, der wir die Angaben in Ziffer's Bericht über Motorwagenbetrieb für den Internationalen Strassenbahnverein, weiter die Aufsätze in Nr. 76 und 82 Jahrg. 1899 d. Ztg. zu Grunde legen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
Versuchsstrecke	Zuggewicht t	Krümmungsverhältnisse	Steigungsverhältnisse	Mittlere Fahrgeschwindigkeit km/Std.	Stromverbrauch in Wattstunden für 1 tkm	Bemerkungen
I. Stuttgart-Plochingen	28,75	sehr günstig	grösste Steigung 1 : 10	30,9	19,95	Mittelwerth aus Hin- und Rückfahrt.
II. Ludwighafen-Neustadt Ludwigshafen-Worms	40,00*)	waagerechte, gerade Strecke**)	waagerechte, gerade Strecke**)	40,0	18,00	*) Motorwagen und Anhängewagen. **) Die Messungen erfolgten auf gerader waagerechter Strecke.
III. Nusle-Mechenic	12,6	sehr ungünstig; 175 m kleinster Halbmesser auch in Steigungen; scharfe Bögen	grösste Steigung 22 ‰; 1 600 m lange schiefe Ebene mit 20 ‰	29,2	34,00	

Wir ersehen aus dieser Uebersicht den grossen Einfluss der Krümmungs- und Steigungsverhältnisse, obwohl es leider nicht möglich war, hierüber durchweg genaue Auskunft zu erhalten. Wenn diese Verhältnisse bekannt wären, liesse sich in nicht schwieriger Weise eine Grundlage für die Beurtheilung des Stromverbrauchs für eine geforderte Leistung ermitteln. Immerhin gewähren aber auch die in der Uebersicht angegebenen Zahlen einigen Anhalt für die Beantwortung dieser Frage. Die in der Spalte 6 angeführten Werthe geben die Elektrizitätsmenge an, welche die Sammler bei ihrer Entladung abgegeben haben. Die Kraft, welche die Erzeugungsstelle liefern muss, ist von der Nutzwirkung der Sammlerbatterie abhängig. Nehmen wir diese mit 0,75 an — man wird bei günstiger Anordnung auch mit 0,80 rechnen können — so stellt sich die von der Centralstation zu beziehende Elektrizitätsmenge im Falle I auf rund 27, im Falle II auf 24, im Falle III auf 45 Wattstunden für ein Tonnenkilometer. Der Werth von 24 Wattstunden, der auf waagerechter und gerader Bahn ermittelt wurde, dürfte sonach als unterste Grenze für den Kraftverbrauch zu betrachten sein, während mittleren Verhältnissen (Lokalbahnen mit Steigungen zwischen 10 und 20 ‰ und mit kleinen Halbmessern) ein Verbrauch von 30 bis 40 Wattstunden für ein Tonnenkilometer entsprechen wird. In dem dritterwähnten Falle darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass es sich um keine dauernde Anlage handelte und die gesammten Einrichtungen durchaus nicht ganz zweckmässig waren, wie in Nr. 82 d. Ztg. ausführlich erörtert wurde. A. B.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ständige Tarifkommission.** In der am 19. d. Mts. hierselbst unter dem Vorsitz des Präsidenten der königlichen Eisenbahndirektion Berlin, Wirklichen Geheimen Oberregierungsraths Kranold abgehaltenen ausserordentlichen Sitzung der ständigen Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten wurde über folgende Gegenstände verhandelt:

Versetzung von denaturirtem Spiritus in den Spezialtarif III. Unter Anerkennung der Dringlichkeit des Antrages wurde der Antrag auf Versetzung nach eingehender Berathung angenommen. Frachtberechnung für Kesselwagen mit flüssiger Kohlensäure. Dieser Antrag wurde ebenso wie ein Antrag des Verkehrsausschusses, die Güterklassifikation durch Aufnahme einer Rubrik für diejenigen Güter, welche zur Beförderung in Kesselwagen zugelassen werden, zu ergänzen, einem Unterausschuss zur Vorberathung überwiesen. Ein den Artikel „Chilinit" betreffender Antrag wurde in der Weise erledigt, dass beschlossen wurde, unter Streichung der jetzigen Position „Schlempekompost-Dünger" bei den Düngemitteln des Spezialtarifs III eine neue Position „Schlempedünger aller Art (Mischung von Schlempe mit Zusätzen verschiedener Art)" aufzunehmen. Endlich wurde beschlossen, deklaratorisch zu erklären, dass Calciumkarbidbehälter zu den Emballagen des § 30[1] der allgemeinen Tarifvorschriften zu zählen und zum selben Gewicht zu berechnen seien.

— **Abänderung der Thürschlösser an den Abtheilpersonenwagen der preussischen Staatsbahnen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat eine Anzahl von Eisenbahndirektionen beauftragt, mit der Anbringung von Thürschlössern mit inneren Griffen an den Abtheilpersonenwagen und den Durchgangpersonenwagen gewöhnlicher Art mit umbauten Plattformen nach Maassgabe der für das Etatsjahr 1900 hierfür überwiesenen Mittel vorzugehen. Für die Bezirke Altona, Danzig und Frankfurt a. M. kommen zunächst die in den Vorortzügen benutzten Wagen in Betracht. Als neues Thürschloss ist das bei den Personenwagen der Berliner Stadtbahn erprobte anzuwenden. Bei Personenwagen, die voraussichtlich innerhalb 6 Jahren zur Ausmusterung kommen, soll von der Ausrüstung mit neuen Schlössern abgesehen werden.

— **Einführung von Sammelfahrkarten nach verschiedenen Stationen mit demselben Fahrpreis.** Die im Berliner Stadtbahn- und Vorortverkehr bereits bestehende Einrichtung, dass die Fahrkarten eine Anzahl verschiedener Bestimmungsstationen mit demselben Fahrpreis aufgedruckt erhalten, ist durch einen Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten nun auch auf den Nahverkehr aller anderen Direktionsbezirke ausgedehnt. Solche sogenannte Sammelfahrkarten werden nur für die III. und IV. Klasse und zur einfachen Fahrt in Personenzügen sowie für Militär (Urlauber) ausgegeben. Sie dürfen nur soviel Bestimmungsstationen enthalten, als ohne Beeinträchtigung der Deutlichkeit auf das gewöhnliche Fahrkartenmuster gedruckt werden können, und sind nur für solche Verkehrsbeziehungen des Nahverkehres auszugeben, bei denen der Aufdruck einer Wegevorschrift nicht erforderlich ist. Durch die Auflage dieser Sammelfahrkarten wird eine nennenswerthe Verringerung der Zahl der aufliegenden Fahrkarten erreicht.

— **Anordnung der Diensträume bei grösseren Güterabfertigungen.** Bei der Güterabfertigung in Mainz hat es sich als besonders zweckmässig erwiesen, dass sämmtliche Abfertigungsbeamte in einem grossen Raum von etwa 260 qm Grundfläche untergebracht sind, wodurch eine wesentliche Vereinfachung und Beschleunigung der vielfach in einander greifenden Arbeiten erreicht worden ist. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher die Eisenbahndirektionen darauf aufmerksam gemacht, dass eine derartige Anordnung der Diensträume bei ähnlichen Anlagen in Betracht zu ziehen sein werde.

— **Eröffnung der Kleinbahn Kirchhain-Schweinsberg (Ohmthalbahn).** Am 1. d. Mts. ist diese vom preussischen Kreise Kirchhain erbaute, 7,60 km lange vollspurige Kleinbahn dem Betriebe übergeben worden. Die Bahn steht im Betriebe der Eisenbahndirektion Cassel, schliesst in Kirchhain an die preussische Staatsbahnstrecke Cassel-Frankfurt a. M. an und hat folgende Verkehrsstellen: Amöneburg, Rüdigheim und Schweinsberg.

— **Kohlen- und Koksbeförderung auf den preussischen Staatsbahnen.** Im ersten Vierteljahre 1900 sind an Kohlen und Koks gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres auf diesen Bahnen mehr versandt worden: 1. im Ruhrbezirk (bei einem Gesammtversand von 12 132 110 t) 906 810 t = 8,1 %, 2. in Oberschlesien (bei einem Gesammtversand von 4 508 330 t) 702 940 t = 18,5 %, 3. im Saarbezirk (bei einem Gesammtversand von 1 806 340 t) 112 160 t = 6,6 %, 4. im niederschlesischen Bezirk (bei einem Gesammtversand von 884 750 t) 110 550 t = 14,3 %, 5. im Aachener Bezirk (bei einem Gesammtversand von 391 240 t) 42 540 t = 12,2 % und 6. in den mittleren Braunkohlenbezirken (bei einem Gesammtversand von 2 819 660 t) 801 640 t = 39,7 %. Dies ergibt bei einem Gesammtversand von 22 542 430 t ein Mehr gegen das erste Vierteljahr 1899 von 2 676 640 t oder 13,5 %.

Für das Jahr 1900 ist ein Mehrversand von insgesammt rund 10 000 000 t an Kohlen und Koks geschätzt. In dem ersten Viertel des Jahres ist hiernach die Schätzung voll erreicht. Das erste Jahresviertel wies im Jahre 1898 übrigens nur 23,5 %, im Jahre 1899 23,8 % der gesammten Jahresmenge auf.

— **Schnellzugverbindung von Berlin über Osnabrück nach Holland.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat eine Abordnung von Vertretern der Städte und Handelskammern Osnabrück, Hannover, Minden, Halle a. S. usw. empfangen, die wegen der vorgenannten Schnellzugverbindung vorstellig wurde. Der Minister sprach sich der Abordnung gegenüber dahin aus, dass das Hauptbinderniss gegen die Einführung der gewünschten durchgehenden Verbindung in der Ueberlastung der Berlin-Kölner Schnellzüge bestehe, die es nicht gestatte, noch einen besonderen Kurswagen für Holland bis Löhne mitzuführen. Der Verkehrszuwachs auf der Strecke Berlin-Köln sei in beiden Richtungen so erheblich, dass auch jetzt wieder eine neue Schnellzugverbindung für diesen Kurs eingerichtet werden müsse, die dann freilich Fahrzeiten erhalte, mit denen der Strecke Löhne-Rheine für die von ihr erstrebten Anschlüsse nicht gedient sei. Die Einrichtung eines besonderen Schnellzuges von Berlin über Löhne, Osnabrück, Rheine nach Amsterdam werde sich voraussichtlich schon im nächsten Jahre trotz hoher Kosten (etwa 600 000 *M.*) bewerkstelligen lassen.

— **Allgemeine Deutsche Kleinbahn-A.-G.** In der am 11. d. Mts. stattgehabten ordentlichen Generalversammlung wurde der Jahresabschluss für 1899 genehmigt und die Dividende auf 7,5 % festgesetzt. Die vorgeschlagenen Abänderungen der Satzungen, die in der Hauptsache durch die Bestimmungen des neuen Handelsgesetzbuches bedingt wurden, fanden einstimmige Annahme. Als erwähnenswerth von diesen Abänderungen ist hervorzuheben, dass die neuen Satzungen neben den bereits vorhandenen Gesellschaftsfonds noch die Bildung eines Betriebsgarantiefonds vorsehen. Dieser Fonds, der aus den nicht regelmässig wiederkehrenden Geschäftsgewinnen angesammelt werden soll, soll dazu dienen, den Reinertrag der im Besitze der Gesellschaft befindlichen Bahnlinien in den ersten 10 Betriebsjahren auf 4,5 % des Buchwerthes, desgleichen die Dividende der von der Gesellschaft übernommenen Aktien anderer Bahnunternehmungen auf 4 % des Nennwerthes zu ergänzen.

— **Braunschweigische Landeseisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht kann die Entwickelung des Verkehres im Jahre 1899 im allgemeinen als eine zufriedenstellende bezeichnet werden. Sowohl im Personenverkehr, als auch im Güterverkehr ist wiederum eine Steigerung bemerkbar. Nach der Betriebsrechnung ergibt sich eine reine Betriebseinnahme von 1 040 743 *M.* Dieser Betrag zeigt gegen die Betriebseinnahmen von 1898 ein Mehr von 75 855 *M.* Die Ausgaben belaufen sich auf 549 028 *M.* Sie haben sich gegen 1898 um 50 928 *M.* erhöht. Diese Mehrkosten sind hervorgerufen durch grössere Personalkosten und durch Preissteigerungen für Kohlen und sonstige Betriebsmaterialien, sowie auch durch die Kosten für die Bewältigung des stärkeren Verkehrs. Die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr hat im ganzen 166 638 *M.* (gegen 160 656 *M.* im Jahre 1898) ergeben. Im ganzen sind 418 288 Personen (gegen 398 469 im Jahre 1898) befördert. Die Einnahmen aus der Personenbeförderung haben 165 267 *M.* betragen (1898: 159 236 *M.*). Die Mengen der beförderten Güter haben zusammen 723 594 t (1898: 659 451 t) betragen, dieselben haben an Fracht — einschliesslich Nebengebühren — zusammen 695 373 *M.* (1898: 651 183 *M.*) erbracht. Die Gewinn- und Verlustrechnung ergibt einschliesslich des Vortrages aus 1898 einen Ueberschuss von 262 303 *M.* Es wird vorgeschlagen, hiervon eine Dividende von 6,5 % auf das Aktienkapital von 3 650 000 *M.* mit 237 250 *M.* zur Vertheilung zu bringen.

— **Die Generalversammlung der ostpreussischen Südbahngesellschaft** genehmigte die Gewinn- und Verlustrechnung nebst Bilanz für das Jahr 1899, nach welcher 5 % auf die Stammprioritätsaktien und 3 % auf die Stammaktien an Dividende für das verflossene Geschäftsjahr vertheilt werden, einstimmig. Der Geschäftsbericht gab zu Bemerkungen keinerlei Veranlassung.

— **Die Generalversammlung der rheinischen Bahngesellschaft** (Düsseldorf-Crefeld) genehmigte die Erhöhung des Aktienkapitals um 3 000 000 *M.* auf 9 000 000 *M.* Zweck der Neuausgabe der Aktien ist, die Anlagen, welche in dem Gründungsvoranschlag nicht vorgesehen waren, aber unmittelbar und mittelbar die wirthschaftliche Entwickelung des Gesammtunternehmens fördern, zur Ausführung zu bringen. Hierfür wurden bereits 1 900 000 *M.* ausgegeben und der noch nöthige Bedarf beträgt 1 000 000 *M.* Die zweite Million soll zur Erbauung neuer Kleinbahnlinien benutzt werden, von welchem die Linie Düsseldorf-Haus-ter Meer-Uerdingen den Schlüssel zu weiteren grösseren Kleinbahnprojekten bildet. Die dritte Million ist zur Erbauung von Arbeiterwohnungen auf den der Gesellschaft gehörigen Grundstücken bestimmt. Die Verwaltung hofft dadurch die Entwickelung der Industriegrundstücke rascher zu fördern, die übrigens sehr günstig gelegen sind und sowohl Anschlüsse an den Rhein, sowie an die Bahn haben.

— **Die ersten Tunnelbauten für die Berliner elektrische Hoch- und Untergrundbahn** dürften nunmehr bald in Angriff genommen werden. Die Aktiengesellschaft Siemens & Halske hat nämlich soeben die Verdingung der Bauarbeiten für zwei wichtige Strecken ausschreiben lassen. Die erste derselben betrifft den Bahntunnel unterhalb der Hardenberg-, Tauenzin- und Kleiststrasse, der eine Länge von etwa 1,5 km hat. Dieser soll alsbald nach der voraussichtlich Ende dieses Monats stattfindenden Planfeststellung in Angriff genommen werden. Bei der letzteren handelt es sich bekanntlich noch um Einsprüche gegen die Bahnanlage am Nollendorfplatz. Die zweite Strecke betrifft die Ueberführung der Hochbahn vom Hafenplatz in eine Unterpflasterbahn nach dem Potsdamer Platze, welche einen Tunnel von etwa 330 m Länge erforderlich macht. Hier ist der „B. B.-Ztg." zufolge die Planfeststellung bereits erfolgt; es fehlt nur die endgültige Entscheidung der Behörde darüber, in welcher Weise von hier aus die Fortführung der Unterpflasterbahn nach dem Stadtinnern stattfinden soll. Die vorläufige Endhaltestelle wird neben dem Potsdamer Bahnhofsgebäude liegen; soll die Bahn aber nach dem Mittelpunkt der Stadt verlängert werden, so würde der Unterpflasterbahnhof unter dem Potsdamer Platze selbst angeordnet werden müssen. Der Tunnelbau unterhalb der westlichen Gürtelstrasse (Nollendorfplatz-Zoologischer Garten) erhält eine lichte Breite von 6,24 m und eine lichte Höhe von 3,3 m über Schienenoberkante; am Wittenbergplatze und an der Ueberführung der Stadtbahn über die Hardenbergstrasse, Ecke der Joachimsthalerstrasse, sind Haltestellen vorgesehen, welche eine Verbreiterung des Tunnels auf 12,50 m einschliesslich der je 3,50 m breiten Bahnsteige erfordern. Am Potsdamer Bahnhofe erhält der Tunnel mit Rücksicht auf die dort vorgesehene Endhaltestelle dieselbe Breite. Die Arbeiten sollen nach dem bewährten Budapester System der Firma Siemens & Halske ausgeführt werden; dasselbe ist neuerdings u. a. auch in Boston angewendet worden, nämlich beim Bau des „Boston Subway". Man bezeichnet das System, da ein eigentlicher Tunnelbau nicht vorliegt, in England richtig mit „covered way", d. h. bedeckter Weg, abgedeckter Einschnitt. Die einen Meter starken Tunnelwände sowie die Sohle des Tunnels werden in Stampfbeton ausgeführt, um sie gegen den Zutritt des Grundwassers unter Zuhilfenahme von Asphaltfilz völlig wasserdicht zu machen. Ueber der Betonsohle wird noch ein Sohlengewölbe aus Ziegeln angeordnet, welches einen durchlaufenden Entwässerungskanal aufzunehmen bestimmt ist. Dieser erhält in den tiefsten Punkten Sammelschächte, die, mit elektrisch angetriebenen Pumpen ausgerüstet, in Bedarfsfällen durch Auspumpen in die städtische Kanalisation entleert werden. In Budapest ist diese Sicherheitsmaassregel nicht in Wirksamkeit getreten, weil eine völlige Abdichtung der Tunnelwände erreicht werden konnte. Ueber diesen Einschnitt (Tunnel) werden nun eiserne Träger gelegt und zwischen denselben Betongewölbe eingestampft. Die obere Abdeckung bilden dann eine Schicht Cementbeton und eine solche aus Asphaltfilzplatten; darüber wird das Strassenpflaster aufgebracht.

— **Die Entwürfe für die Berliner elektrische Hochbahn,** die in Paris zur Ausstellung kommen, waren vor einigen Tagen im Architektenhause ausgestellt und erregten das lebhafteste

Interesse der Fachleute. Für die einzelnen Haltestellen am Stralauer Thor, am Schlesischen Thor usw., deren Gesammtanordnung von dem Oberingeniör Direktor Schwieger herrührt, sind die bewährtesten künstlerischen Kräfte herangezogen worden, die offenbar bei der Bearbeitung im Sinne der Gegenwart zu schaffen bemüht waren. Dabei ist zu beobachten, dass die Projekte je nach dem Vorschreiten der Bahn nach Westen hin immer reicher werden, um die verwöhnteren Bewohner der ohnehin bevorzugten Strassenzüge für die unvermeidliche Beeinträchtigung zu entschädigen. Die Haltestelle am Stralauer Thor stellte dem Regierungsbaumeister Jul. Necker (einem Württemberger) die schwierige Aufgabe der Verbindung des Aufganges mit der Oberbaumbrücke, was die Bebauung eines besonderen kleinen Inselperrons erforderte. Weit umfangreicher ist die durch Griesebach und Dinklage entworfene, im mittelalterlichen Sinne gestaltete Station Schlesisches Thor, die in einer geschickt gegliederten Baugruppe Treppenthurm, Wartehalle und Erfrischungspavillon in ansprechender Renaissance verbindet. Hier war die Grundfläche gross genug, zu ebener Erde eine Restauration einzurichten. Die Architekten Solf und Wichards schufen für die nächste Haltestelle Hallesches Thor westlich der Bellealliancebrücke einen vornehmen Sandsteinbau, an den die Bahnhalle, der Warteraum und die über einer Werksteinkonsole vorgebaute Treppe in luftiger Eisenkonstruktion angelehnt sind. Die Frontpfeiler der Halle selbst steigen pylonenartig aus der Gruppe empor und sind auf der Spitze von einem Flügelrade bekrönt. Von hier geht die Hochbahn am Ufer entlang und trifft an der Ecke der Trebbiner Strasse nach Ueberschreitung des Kanals in scharfem Winkel auf das Kraftwerk am Tempelhofer Ufer, das ebenso wie die bescheidene, aber ansprechend gestaltete Haltestelle Prinzenstrasse durch den Direktor der Gesellschaft Regierungsbaumeister Paul Wittig entworfen ist. Das Kraftwerk ist in grossen, stattlichen Formen gedacht, hoch überragt von dem Riesenschlot, der mit seiner oberen Galerie dem Rathhausthurm Konkurrenz macht. An der Ecke sind aus ästhetischen Rücksichten dem Werke zwei Wohngebäude mit gefälligen Architekturen vorgelegt, zwischen denen in einem kolossalen offenen Bogen die Bahn in Höhe des zweiten Stockes in das Häuserviertel hineinschiesst. Der offene Bogen ist mit grossem Verständniss portalartig ausgebildet und wird von einem Wappenschilde unter der trotzigen Haube des Daches überragt. Durch eine südliche Abzweigung gelangt die Hochbahn zur Bülowstrasse und erhält einen Hauptbahnhof an der Potsdamer Strasse, wo der Viadukt eine Breite von mehr als 20 m frei überspannt. Zwei reich dekorirte Sandsteinpfeiler bezeichnen die beiden Fluchten der Potsdamer Strasse, an deren Ostseite nach der Lutherkirche zu die Bahnhalle angelegt ist. Bruno Möhring hat sein Talent, moderne Verkehrsbauten durch eine geschickte Verbindung von Stein und Eisen charakteristisch und wirksam zugleich zu gestalten, aufs neue bewiesen. Der Nollendorfplatz wird nach den dem Kaiser ebenfalls vorgelegten Skizzen von Cremer und Wolffenstein in der Mitte des Platzes etwa über einer neuen Strassenkreuzung von einer Kuppel überragt werden, die als Abschluss der Haltestelle das Ende der eigentlichen Hochbahn markirt. Von hier senkt sich die Linie im Verhältniss 1 : 40 und erreicht bei der Eisenacher Strasse die Sohle der dort als Untergrundbahn weitergeführten Strecke. („Voss. Ztg.“)

— **Lokalbahnaktiengesellschaft in München.** Nach dem Bericht der Direktion lässt das abgelaufene Geschäftsjahr 1899 erkennen, dass die bereits früher ausgesprochene Erwartung hinsichtlich der gleichmässig fortschreitenden Entwickelung der Bahnen im allgemeinen eingetroffen ist. Die eingetretene Verkehrssteigerung kommt sowohl in der Zunahme des Personen- und Gütertransportes, als auch in dem Anwachsen der Einnahmen zum Ausdruck. Diese Zunahme würde indess nahezu die doppelte Ziffer erreicht haben, wenn nicht die im September v. J. eingetretene Hochwasserkatastrophe einen Rückschlag für die Monate September und Oktober zur Folge gehabt hätte, namentlich auf denjenigen Linien, welche vornehmlich dem Ausflugsverkehr zu dienen haben, besonders der Isarthalbahn und den Salzkammergut-Lokalbahnen. Die Entwickelung der Linien der Lausitzer Eisenbahngesellschaft und jener ungarischen Lokalbahnen, deren Aktien an die im Vorjahre neu gebildete Centralbank für Eisenbahnwerthe unter Betheiligung der Gesellschaft übergegangen sind, nimmt gleichfalls einen normalen Fortgang, so dass der Jahresabschluss dieser Gesellschaften ein befriedigendes Resultat erwarten lässt. Der Personenverkehr der 11 in dem Betriebe der Gesellschaft stehenden deutschen Linien ist von 2 788 073 Fahrgästen im Jahre 1898 auf 2 898 593 im Berichtsjahre, somit um 110 520 Personen gestiegen; der Güterverkehr hat eine Zunahme von 22 827 t erfahren. Die Gesammteinnahmen hoben sich von 1 948 989 ℳ. auf 2 020 815 ℳ., somit um 71 826 ℳ.

Ihnen stehen an Betriebsausgaben 1 173 448 ℳ. gegenüber, entsprechend einem Betriebskoeffizienten von 58 %. Derselbe hat sich gegenüber dem Vorjahr um 3,7 % erhöht, was in erster Linie auf die grösseren Zugkraftkosten infolge von Fahrplanerweiterungen, dann auf die bedeutend gestiegenen Kohlenpreise und die fortwährende Erhöhung der Gehalte und Löhne zurückzuführen ist. Einen sehr fühlbaren Einfluss übte in dieser Hinsicht auch die Isarthalbahn, indem bei noch ungenügenden Einnahmen die Ausgaben doch nicht unter ein bestimmtes, durch den Fahrplan und den erforderlichen normalen Personalstand bedingtes Maass herabgesetzt werden können. — Der Bericht gibt sodann Aufschluss über die Thätigkeit der Gesellschaft auf dem Gebiete des Neubaues und zwar zunächst über die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Doppelbahnstrecke München-Isarthalbahnhof-Grünwald. Am 5. April war mit der Ausführung der Hochbauten auf der Station Thalkirchen und am 17. Mai mit den eigentlichen Bauarbeiten für die Elektrisirung begonnen worden; nach dreivierteljähriger Bauzeit wurde am 15. Januar d. J. der Betrieb eröffnet. Es waren 20,6 km Normalspurgleise mit oberirdischer Stromzuleitung auszurüsten; auf die gleiche Länge wurde die Schienenrückleitung hergestellt. Das Kraftwerk in Station Thalkirchen besteht aus einer 150 pferdigen Compounddampfmaschine mit Kondensation, einer Kesselanlage und einer Gleichstromdynamomaschine von 105 Kilowatt Leistung (580 Volt und 180 Ampère) nebst Schalttafel mit den erforderlichen Apparaten. Zur Unterstützung der Dampfanlage ist eine Akkumulatorenbatterie mit 280 Elementen und einer Kapazität von 132 Ampèrestunden aufgestellt. Die Anlage ermöglicht einen 15 minutlichen Betrieb zwischen München-Isarthalbahnhof und Grünwald, welcher den Dampfbetrieb an Wochentagen vollständig ersetzen wird; für den an Sonn- und Feiertagen zu bewältigenden grossen Verkehr sind Dampfzüge vorgesehen. Die bisher vorliegenden Erfahrungen rechtfertigen die Grundlagen des Programms, indem der Verkehr einerseits eine Zunahme erfahren hat, andererseits der Betrieb sich ohne Erhöhung der Kosten glatter und den Bedürfnissen besser entsprechend abwickeln lässt.

Der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben bemisst sich auf 1 840 484 ℳ., wovon zur Verzinsung der Schuldverschreibungen 1 210 000 ℳ. beansprucht werden. Der hiernach noch verbleibende Betriebsgewinn beträgt 548 030 ℳ. gegen 494 929 ℳ. des Vorjahres und gestattet die Vertheilung einer Dividende von 4,75 %.

— **Augsburger elektrische Strassenbahn.** Seitens der bayerischen Staatsregierung wurde die Uebertragung des seither von der Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vormals Schuckert & Co. betriebenen elektrischen Strassenbahn-Unternehmens in Augsburg auf die neu zu gründende Augsburger elektrische Strassenbahnaktiengesellschaft genehmigt und dieser Firma die Konzession zum weiteren Betriebe der Augsburger Strassenbahn ertheilt.

— **Alpenbahnpläne.** Die Handels- und Gewerbekammer München ist von Seiten eines Bahnkomitees in Chur um Unterstützung des Projektes der Erbauung einer Splügenbahn und gleichzeitig seitens eines Grossindustriellen um Unterstützung eines Bahnprojektes über den Fern-Ortler angegangen worden. Der Berichterstatter der Kammer äusserte sich in einer kürzlich stattgefundenen Sitzung dahin, dass die Anschauungen bezüglich der Vortheile der ersteren sich im Laufe der Jahre sehr geändert hätten; während nämlich noch im verflossenen Jahre die Kammer ein gleiches Ansuchen aus Chur zwar nicht direkt befürworten zu können glaubte, so doch nicht Stellung dagegen nahm, sei man jetzt der Meinung, dass eine Fernbahn entschieden die grösseren Vortheile bieten würde, weil dieses Projekt räumlich näher liege und kommerziell wichtiger sei, ja, dass eine Fernbahn geradezu als Naturnothwendigkeit bezeichnet werden müsse. Derselbe bemerkte weiter, dass das eingangs erwähnte Fernbahnprojekt die Bahn über den Fernpass-Ortler nach Bormio geleitet wissen wolle, dass jedoch in neuerer Zeit auch eine Variante Fernpass-Malojapass-Chiavenna begutachtet werde, welche sich, weil kürzer, günstiger gestalte, und da letztere auch nur zwei Wasserscheiden zu überwinden habe, verdiene sie schon aus diesem Grunde den anderen gegenüber den Vorzug. Hierauf wurde nach Antrag beschlossen, an das einschlägige königlich bayerische Staatsministerium das Gesuch zu richten, den Bau einer Fern-Malojabahn im Auge behalten zu wollen.

— **Für die gesetzliche Festlegung der Eisenbahntarife** tritt in einem Aufruf die „Stuttgarter Sektion des Verbandes reisender Kaufleute“ ein, indem sie u. a. bemerkt, „Preussen wird die Hand lassen müssen von der württembergischen Eisenbahn, wenn sich Württemberg mit Baden dahin verständigt, auf Landeskarten und Kilometerhefte ein Eisenbahnkartell zu schliessen, und wenn auch Bayern und Sachsen sich dieser Gemeinschaft angliedern“. Hierzu schreibt die „Frankf. Zeitung“: „Ob die Kilometerhefte in der einen oder andern Form in den Tarif einer süddeutschen Eisenbahnvereinigung aufge-

nommen werden, das lässt sich heute wohl nicht feststellen. Es sei aber daran erinnert, dass auch Freiherr von Mittnacht die Aufhebung aller Ausnahmetarife als conditio sine qua non einer Reform hinstellt. Sicherlich dürften die Landeskarten fallen, denn sie stellen den besonders stark ausgeprägten Typus eines Ausnahmetarifes dar. Die Landeskarte enthält eine ganz unverhältnissmässige Begünstigung eines einzelnen Standes, der Geschäftsreisenden, und so sehr wir es begreifen, dass die Einrichtung von denen geschützt wird, die Nutzen von ihr ziehen, so wenig können wir ihre Einseitigkeit verkennen. Von anderem abgesehen, würde es namentlich das grosse Publikum nicht verstehen, wollte man die Rückfahrkarten beseitigen und die Landeskarten bestehen lassen. Eine gesunde Tarifreform mit wirklicher Verbilligung der Fahrpreise ist nur möglich, wenn alle Tarifprivilegien beseitigt werden, und zu ihnen gehören in erster Reihe auch die Landeskarten. Aber ihre Beseitigung soll nur auf dem Boden erfolgen, dass ihre Stelle durch etwas besseres, durch billige allgemeine Tarife, eingenommen wird."

— **Linksufrige Neckarbahn.** Das württembergische Staatsministerium hat dem ständischen Ausschuss den Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Erbauung vorgenannter Bahn und die Beschaffung von Geldmitteln für dieselbe in dem Etatsjahr 1900 zur weiteren Behandlung zugehen lassen. Wir kommen auf den Inhalt des Gesetzentwurfs zurück.

— **Baurath Karl Bethge †.** Wie wir erfahren, ist am 11. d. Mts. der Generaldirektor der siamesischen Eisenbahnen, der königliche preussische Baurath Karl Bethge zugleich mit seiner Gattin durch den Tod ereilt worden. Beide sind der Cholera erlegen, nachdem sie vor einigen Monaten den tiefen Schmerz erlebt hatten, ihren einzigen Sohn im Alter von 20 Jahren zu verlieren, der auf einer Reise in der Schweiz durch einen Sturz mit dem Fahrrad verunglückte. Die deutsche Eisenbahntechnik und die deutsche Industrie hat damit einen ihrer hervorragendsten Vertreter und Förderer verloren, welcher es verstanden hat, durch seine aussergewöhnliche Tüchtigkeit, seine hohe Rechtlichkeit, seine persönliche Liebenswürdigkeit und sein deutsch-patriotisches Verhalten den deutschen Namen im fernen Osten zu Ehre und Ansehen zu bringen und sich das unbedingte Vertrauen der siamesischen Regierung zu erwerben und zu erhalten. Bethge war 1847 in Berlin geboren. Nachdem er sich von 1865 ab anfänglich dem Studium des Maschinenbaufaches, später dem des Ingeniörbaufaches gewidmet und seiner Militärpflicht unter thätiger Betheiligung an den Feldzügen der Jahre 1866 und 1870/71 genügt hatte, trat er zunächst in die Dienste der österreichischen Südbahn, von da im Jahre 1873 in die der Gotthardbahn, an deren Erbauung er lebhaft betheiligt war. Von 1877 bis 1879 bei der Neubauverwaltung der rheinischen Eisenbahn beschäftigt, legte er 1879 die preussische Bauführerprüfung und 1881 die Baumeisterprüfung, beide mit Auszeichnung ab. Nach kurzer Beschäftigung bei der Bauabtheilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten trat er sodann in serbische Dienste über, wo er als Ingeniör I. Klasse im serbischen Ministerium für den Bau von Eisenbahnen thätig war. Von dort ging er 1885 im Auftrage eines deutschen Konsortiums nach China, um dort Studien zu machen, später zu dem gleichen Zwecke nach Japan und 1889 nach Siam, wo er seitdem verblieben ist und in den Dienst der siamesischen Regierung trat. Die letztere hatte bekanntlich den Bau ihrer ersten Eisenbahn, der Koratbahn, ursprünglich einem englischen Unternehmer übertragen, sah sich aber wegen Zwistigkeiten mit diesem genöthigt, das Vertragsverhältniss zu lösen und betraute nunmehr Bethge mit der Ausführung des Baues für Staatsrechnung. Bethge ist dieser schwierigen Aufgabe unter Beistand der deutschen Baumeister, die er zu diesem Zwecke herangezogen hatte, in so glänzender Weise gerecht geworden, dass er von seiten der siamesischen Regierung dauernd mit der Leitung ihres ganzen Eisenbahnwesens betraut und durch hohe Orden ausgezeichnet wurde. Auch von seiten der preussischen Regierung hat sein patriotisches und verdienstvolles Wirken wiederholt durch die Verleihung des Charakters als königlicher Baurath, wie des Kronenordens III. Klasse Anerkennung gefunden. Eine weitere ihm durch die Verleihung des Charakters als Geheimer Baurath bewilligte Auszeichnung hat ihm nicht mehr zugestellt werden können, weil ihn inzwischen der Tod ereilt hat. Sein Andenken als das eines hervorragenden Ingeniörs, eines warmen Patrioten und muthigen Pioniers des Deutschthums im Auslande, wie auch eines trefflichen Menschen wird in den Kreisen seiner Berufsgenossen unvergessen bleiben.

— **Personalnachrichten.** Die Geheimen Regierungsräthe im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten Szyskowitz, Tessmar und Hoff sind zu Geheimen Ober-Regierungsräthen und der Geheime Baurath in demselben Ministerium Thoemer zum Geheimen Ober-Baurath ernannt. Ferner sind im Bereich der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft ernannt: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Goege, Mitglied der Eisenbahndirektion in Königsberg i. Pr., Helberg, Mitglied der Eisenbahndirektion in Essen a. R., Ruegenberg, Vorstand der Betriebsinspektion in Bielefeld, Büchting, Vorstand der Betriebsinspektion in Neumünster, Goldbeck, Vorstand der Betriebsinspektion in Glückstadt, Brennecke, Vorstand der Betriebsinspektion 3 in Saarbrücken, Massmann, Vorstand der Betriebsinspektion 2 in Cottbus, Everken, auftrw. Mitglied der preussischen und hessischen Eisenbahndirektion in Mainz und Rüssmann, Vorstand der Betriebsinspektion 2 in Osnabrück, sowie die Eisenbahnbauinspektoren Daunert, Vorstand der Maschineninspektion 5 in Berlin, Riemer, Vorstand der Maschineninspektion 1 in Magdeburg, Meinhardt, Vorstand der Maschineninspektion in Harburg, Gronewaldt, Vorstand einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte in Tempelhof, Partenscky, Vorstand der Maschineninspektion in Königsberg i. Pr., Gutzeit, Vorstand der Maschineninspektion 1 in Stettin und Krause, Vorstand der Werkstätteninspektion in Magdeburg-Buckau, zu Regierungs- und Bauräthen.

Dem preussischen Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Gehrts, z. Zt. in Bangkok (Siam), ist der Charakter als Baurath verliehen worden.

Die Gerichtsassessoren Boetticher, Dr. Born, Strasburger, Dr. Ryll, Seydel, Pütter, Dr. Vogt, Mogk, Windscheid, Pitschke und von Riesen sind infolge ihrer Uebernahme in die preussische Staatseisenbahnverwaltung aus dem Justizdienste geschieden.

Dem Regierungsbaumeister, tit. Bahnbauinspektor Eduard Lang bei der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen wurde unter Verleihung des Titels „Oberingeniör" die etatsmässige Amtsstelle eines Centralinspektors übertragen.

In der Verwaltung der mecklenburgischen Staatseisenbahnen wurden ernannt: der Abtheilungsdirigent, Geheime Baurath Piernay zum Geheimen Ober-Baurath; das Mitglied der Generaldirektion, Regierungsrath Strackerjan zum Geheimen Regierungsrath; der Vorsteher des betriebstechnischen Büros, Oberbetriebsinspektor Albrecht und der Vorsteher des bahnbautechnischen Büros, Eisenbahnbauinspektor Moeller zu Betriebsdirektoren.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Thätigkeit der österreichischen Regierung auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues.** Im Eisenbahnministerium wird an der Fertigstellung der Projekte für die neuen Eisenbahnlinien gearbeitet, welche nach dem von der Regierung dem Reichsrathe vorgelegten Eisenbahnbauprogramm auf Staatskosten ausgeführt werden sollen. Es wird beabsichtigt, die Projektverfassung derart zu beschleunigen, dass im Falle der Genehmigung des Gesetzentwurfes ohne Aufschub mit den Einzelarbeiten und auch mit den Bauarbeiten begonnen werden kann. So ist für die Strecke Rakonitz-Laun das Projekt seitens des Eisenbahnministeriums bereits überprüft und an die Statthalterei in Prag zur ehesten Anberaumung der Linienfeststellung geleitet worden. Für die südlichste Strecke der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest, d. i. Görz-Triest, wird ebenfalls die Linienfeststellung ungesäumt ausgeschrieben; sie dürfte Anfangs Mai stattfinden. Für die übrigen Theilstrecken der zweiten Eisenbahnverbindung, d. i. für die Wocheinerlinie Assling-Görz, dann die Karawankenlinie Klagenfurt- und Villach-Assling, sowie für die Tauernbahn sind die Projekte ebenfalls so weit fertiggestellt, dass die kommissionellen Amtshandlungen mit dem Eintritt der günstigen Jahreszeit ausgeführt werden können. Dasselbe gilt auch bezüglich der Pyhrnbahn Klaus-Steyerling-Selzthal. Was die Strecke Hartberg-Friedberg anbelangt, so sind die Einzelprojektsarbeiten im Zuge und dürften schon Ende Juni vollendet sein, so dass dieses Projekt noch im Laufe des Sommers der politischen Begehung unterzogen werden kann, während für die Fortsetzung der Strecke von Friedberg nach Aspang, insbesondere hinsichtlich der Ueberschienung des Wechselpasses noch allgemeine Arbeiten durchzuführen sind. Für die Strecke Lemberg-Sambor-Strzylki, für welche die Linienfeststellung bereits durchgeführt ist, sind die Einzelarbeiten dem Abschlusse nahe, so dass der raschen Einleitung der politischen Begehung und dem Baubeginn nach Genehmigung der Vorlage nichts im Wege steht. Für die Schlussstrecke Strzylki-Uzsokpass ist die Ausarbeitung für die Linienführung fertig, und es wird demnächst auch die erforderliche Amtshandlung angeordnet werden. Ferner ist beabsichtigt, hinsichtlich der zur zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest gehörigen Linien, in deren Zuge grössere Wasserscheidentunnel liegen, mit Eintritt der günstigeren Jahreszeit die Tunnelachsen und die Anschlussstrecken derart festzulegen, dass gegebenenfalls sofort mit der Auffahrung des Richtstollens begonnen werden kann. Die Aufstellung der Einzelpläne und Bauvergebungs-

arbeiten für die Tunnelzufahrtsstrecken soll erst nach Beginn der Bauarbeiten an den grossen Tunneln erfolgen, selbstverständlich in der Weise, dass die gleichzeitige Vollendung der Tunnel und der Anschlussstrecken gesichert erscheint.

— **Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate Februar d. J.** In diesem Monate wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 9 422 077 Personen und 5 985 646 t Güter befördert; die hierfür erzielte Gesammteinnahme beträgt 37 239 081 Kr., d. i. für das Kilometer 1 953 Kr. Im gleichen Monate 1899 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 7 845 432 Personen und 7 219 963 t Güter 39 140 013 Kr. oder für das Kilometer 2 143 Kr.; daher ergibt sich für den Monat Februar d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 8,9 %.

In der Zeit vom 1. Januar bis 28. Februar d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 18 732 857 Personen und 13 589 273 t Güter, gegen 16 111 373 Personen und 14 893 151 t Güter im Jahre 1899, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1900 auf 79 145 797 Kr., im Jahre 1899 auf 81 015 924 Kr. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die zweimonatliche Betriebszeit des laufenden Jahres 19 047 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 18 263 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer des erwähnten Zeitabschnittes 1900 auf 4 155 Kr., gegen 4 436 Kr. im Vorjahre, d. i. um 281 Kr. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1900 auf 24 930 Kr., gegen 26 616 Kr. im Vorjahre, d. i. um 1 686 Kr., mithin um 6,3 % ungünstiger.

Eine Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten zwei Monaten d. J. ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres bei nachstehenden Hauptbahnen:

Leoben-Vordernberger Eisenbahn	18,1 %
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	8,6 „
Graz-Köflacher Eisenbahn	4,4 „
Eisenbahn Wien-Aspang	4,0 „
Südbahngesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	3,6 „
Süd-norddeutsche Verbindungsbahn	3,1 „

Eine Abnahme des kilometrischen Einnahmeergebnisses hingegen weisen in den ersten beiden Monaten des laufenden Jahres gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres die nachstehenden Hauptbahnen auf:

österr.-ungar. St.-E.-G. (österr. Linien)	0,4 %
k. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	1,4 „
österr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	2,8 „
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	3,1 „
österr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	5,7 „
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	7,9 „
böhmische Nordbahn	8,8 „
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	15,8 „
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. B	23,3 „
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. A	23,4 „
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	41,5 „

In dem ausserordentlichen Einnahmenrückgang bei den böhmischen Bahnen und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn drückt sich die ungünstige Wirkung des Ausstandes der Kohlenarbeiter auf den Kohlenverkehr aus.

— **Die Lokalbahnbewegung in Böhmen.** Der böhmische Landesausschuss hat dem Landtage in dieser Angelegenheit einen umfangreichen Bericht unterbreitet. Er enthält, abgesehen von eingehenden Darstellungen über den Stand der einzelnen in Aussicht genommenen Linien, auch eine Zusammenfassung der bisherigen Lokalbahnbewegung des Landes und ihrer zweifelhaften Erfolge. Diesem Berichte ist folgendes zu entnehmen: Bis zu Ende 1899 waren auf Grund von Landtagsbeschlüssen mittelst Landesgarantie 31 Lokalbahnprojekte in der Gesammtlänge von 1 058,7 km sichergestellt. Das gesammte Anlagekapital dieser Bahnen beträgt 122 400 000 Kr. Ferner ist das Land bei dem Baue von 19 Bahnen, deren Gesammtlänge 533 km und deren Gesammtkapital 63 200 000 Kr. beträgt, durch Uebernahme von Stammaktien im Gesammtbetrage von 6 000 000 Kronen betheiligt. Die gesammte nominelle Jahresbelastung des Landes beträgt rund 4 000 000 Kr., und wenn man als Grundlage der Landesumlage die Gesammtsumme der direkten Steuern nimmt, so kommt die nominelle Jahresbelastung aus der Lokalbahnbewegung einer Landesumlage von 6,08 % gleich. Das ist die nominelle Jahresbelastung. Die thatsächliche Leistung des Landes stellt sich, da die finanziellen Ergebnisse der Lokalbahnen nicht günstig sind, kaum wesentlich geringer dar. Die thatsächlich ausgezahlten Garantievorschüsse bei den bereits im Betriebe befindlichen sieben Bahnen betragen für das Jahr 1898 783 651 Kr., während als nominelle Last 798 283 Kr. ermittelt wurden. Es entspricht somit die thatsächliche Belastung des Landes 98,2 % der nominellen Belastung. Dieses ungünstige Verhältniss dürfte im nächsten Jahre kaum eine Besserung erfahren, da noch weitere Bahnen zuwachsen, welche beträchtliche Betriebsabgänge aufweisen werden, und es ist nicht ausgeschlossen, dass die thatsächliche Belastung die nominelle Belastung noch übersteigen wird. In Anbetracht des Umstandes, dass der aus der Errichtung der Lokalbahnen sich ergebende volkswirthschaftliche Vortheil mit den gebrachten Opfern in gar keinem Verhältnisse steht, wiederholt der Landesausschuss den Wunsch, dass die Lokalbahnbewegung nur mit der grössten Vorsicht fortgesetzt werden möge. Es wurde der Gedanke nahegelegt, den Versuch mit elektrischem Betriebe der Lokalbahnen zu machen und hierdurch Ersparnisse zu erzielen. Ein solcher Versuch wäre nur am Platze, wenn eine Lokalbahn von vornherein ausschliesslich für den elektrischen Betrieb angelegt wird. Dessen Hauptvortheil besteht darin, dass ein schwächeres Schienenprofil und leichtere Brückenkonstruktionen angewendet werden können, dass verschiedene Stationseinrichtungen wegfallen und Stationsgleise bedeutend gekürzt werden können, endlich dass zum Behufe der Herabminderung der Erdarbeiten und der Kürzung der Bahnlinie grössere Steigungen und kleinere Krümmungshalbmesser eingelegt werden können. Der Hauptfehler im Lokalbahnbau bestand darin, dass ihre Anlage kaum weniger kostspielig war, als jene von Hauptbahnen, und sich auch der Betrieb nicht wesentlich billiger stellt. Der Verkehr dieser Bahnen ist äusserst gering. Ihre Verwaltung und Betrieb stehen mit der geringen Bedeutung und unerfreulichen Finanzlage auch nicht im Einklange. Es müssen Bahnen nach dem System der Kleinbahnen mit Normalspur gebaut und die Kosten der Stationen wesentlich erleichtert werden. Das Hauptaugenmerk ist auf Versuche mit elektrischem Betriebe zu richten, wobei auch andere geeignete Betriebsarten, Dampf-, Gasmotoren usw. erwogen werden können. Die Einführung des elektrischen Betriebes auf den schon fertigen Linien würde sich nicht empfehlen, weil dies noch weitere Kosten verursachen würde. Dagegen hat der Landtag ihn für mehrere projektirte Bahnen in Aussicht genommen und die Ausarbeitung von Projekten für den elektrischen Betrieb auf den Linien Rumburg-Nixdorf, Tabor-Bechin und Schweissing-Haid angeordnet, wobei die vorhandenen Wasserkräfte nutzbar gemacht werden und die gewonnene elektrische Kraft für andere gewerbliche Anlagen und zu Beleuchtungszwecken Verwendung finden könnte.

— **Einführung eines neuen Schnellzuges Wien-Triest.** Die Verwirklichung der bereits in Nr. 25 S. 381 d. Ztg. gemeldeten Absicht der Südbahnverwaltung, zwischen Wien und Triest einen dritten Schnellzug nach beiden Richtungen in Verkehr zu setzen, hängt noch von der aufrechten Erledigung mehrerer Vorfragen und von dem Einverständniss mit den betheiligten Nachbarverwaltungen und sonstigen in Betracht kommenden Faktoren ab und dürfte vielleicht noch im Laufe dieses Sommers ermöglicht werden können. Die Fahrtdauer des neuen Schnellzuges soll mit etwa 12 Stunden festgesetzt werden. Die Fahrzeit würde derart geregelt werden, dass dieser Schnellzug einerseits in Triest den Schiffsanschluss auf alle Fälle erreicht, andererseits in Wien die sofortige Weiterfahrt mit den Frühschnellzügen der anderen Bahnen nach Norden oder Westen ermöglicht. Mit diesem neuen Schnellzug würde auch ein direkter Wagen zwischen Triest und Berlin verkehren, desgleichen ein direkter Schlafwagen des Ostende-Wien-Expresszuges. Sobald es gelungen sein wird, auf den italienischen Bahnen bessere Anschlüsse zu erzielen, würde dieser Zug auch den direkten Schlafwagen Wien-Venedig über Monfalcone-Cervignano mit bedeutend gekürzter Fahrtdauer führen. Endlich ist geplant, mit dem neuen Schnellzuge auch den direkten Wagen München-Triest, und zwar über Laibach und Tarvis zu leiten, so dass auf dieser Strecke gleichfalls eine wesentlich kürzere Fahrtdauer erzielt würde.

— **Die österreichische Eisenindustrie und der Kohlenarbeiterausstand.** Die lange Dauer des Arbeiterausstandes in den schlesischen und böhmischen Kohlenwerken hat auch die österreichische Eisenindustrie in Mitleidenschaft gezogen, welche sich gezwungen sah, den Betrieb wegen Mangel an Brennstoff einzuschränken oder ganz einzustellen. Die Wirkungen zeigen sich deutlich in dem Rückgang der Erzeugung in den ersten drei Monaten dieses Jahres. So wurden in den österreichischen Eisenwerken an Schienen 118 000 dz gegenüber 229 000 dz in der gleichen Zeit des Vorjahres, an zugehörigem Kleinmaterial 27 000 dz gegen 52 000 dz erzeugt.

— **Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ausstand der Kohlenarbeiter.** Der Kohlenarbeiterausstand hat auf den Linien dieser Gesellschaft einen sehr bedeutenden Einnahmeausfall hervorgerufen. Die Einnahmen bis Ende März bleiben gegenüber dem Vorjahre um 1 500 000 Kr. zurück. Es ist nun von grossem Interesse, dass nach Beendigung des Ausstandes sofort eine bedeutende Besserung in den Einnahmen eingetreten ist. In der ersten Dekade des April wird eine Mehreinnahme

von 616 000 Kr. ausgewiesen. In einer Dekade erscheint somit mehr als ein Drittel des bisherigen Ausfalls hereingebracht, so dass sich die Mindereinnahme auf 910 000 Kr. verändert.

— **Kaiser Franz Josef-Jubiläums-Kinderasyl der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Laut der an den Präsidenten des Verwaltungsrathes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gelangten Verständigung der niederösterreichischen Statthalterei hat der Kaiser bewilligt, dass das von der Nordbahnverwaltung aus Anlass seines 50 jährigen Regierungsjubiläums in Feldsberg, Niederösterreich, zu errichtende Asyl für Kinder von Angestellten der genannten Bahngesellschaft den obigen Namen führen dürfe.

— **Wagenfabrik in Standing.** Die Schwierigkeiten, welche dem Zustandekommen dieser Wagenfabrik entgegenstanden, sind nunmehr behoben und wird mit dem Bau der Fabrik bereits in der allernächsten Zeit begonnen werden.

— **Elektrische Bahn Wien-Pressburg.** Der Wiener Gemeinderath hat nunmehr die Bedingungen für die Zustimmung der Gemeinde zu dem Projekte festgestellt. Der Gemeinderath spricht grundsätzlich aus, dass die Gemeinde die Konzession für die im Weichbilde von Wien gelegene Theilstrecke erwirbt. Die an die Gemeinde für die im Wiener Gemeindegebiete gelegene Bahnstrecke zu leistende Abgabe wird bis zu einer Roheinnahme von 20 000 Kr. für das Bahnkilometer der Gesammtlinie mit 10 % festgesetzt, wobei jedoch die ermittelte Durchschnittsroheinnahme für die im Wiener Gemeindegebiete gelegene Strecke mit dem dreifachen Ausmaasse zu Grunde gelegt wird; steigt die Roheinnahme, auf das Bahnkilometer der Gesammtlinie bezogen, um 2 000 Kr. im Jahre, so erhöht sich die Abgabe um je 1 %. Als Mindestabgabe wird ein Betrag von 4 500 Kr. für das Bahnkilometer in Wien festgesetzt. Was das Land Niederösterreich anbelangt, so empfiehlt das niederösterreichische Landeseisenbahnamt dem Landtage, zu der Frage der Bewilligung eines Landesbeitrags für diese Bahn keine Stellung zu nehmen, in so lange nicht die Frage der Kapitalsbeschaffung gelöst und die Stellung der Regierung zu diesem Projekte geklärt sein wird.

— **Novelle zum ungarischen Lokalbahngesetze.** Die wiederholt angekündigte Novelle zum Vizinalbahngesetze soll dem Reichstage noch während der Frühjahrstagung unterbreitet und von diesem erledigt werden. Wie s. Zt. mitgetheilt wurde, hat der ungarische Handelsminister vor Abfassung des Gesetzentwurfes von hervorragenden Fachmännern Gutachten über die Reform der Vizinalbahngesetzgebung eingeholt. Die Regierung erwartet von dem Zustandekommen des Gesetzes eine Wiederbelebung der Eisenbahnbauthätigkeit, welche in den letzten Jahren zum grossen Schaden der Industrie vollständig ruhte.

— Die **Verkehrseinnahmen der ungarischen Bahnen** stellten sich im Monat Februar d. J. im Vergleiche zu dem gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

Hauptbahnen	im Februar 1900 Kr.	gegen 1899 Kr.
Ungarische Staatsbahnen	13 884 800	+ 622 138
Südbahngesellschaft (ungar. Linien)	1 112 059	+ 40 795
Raab-Oedenburg-Ebenfurter E.	138 422	+ 22 119
Kaschau-Oderberger E.	746 550	— 131 726
Mohács-Fünfkirchener E.	89 024	— 22 526
Fünfkirchen-Bárcser E.	73 500	+ 2 011
Hauptbahnen zusammen	16 044 355	+ 532 811
Lokalbahnen „	2 174 452	+ 104 115
insgesammt	18 218 807	+ 636 926

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug im Monat Februar d. J. 9 170,9 (9 170,9) km und diejenige der Lokalbahnen 8 063,6 (7 442) km, zusammen somit 17 234,5 (16 612,9) km, stellte sich mithin gegen das Vorjahr um 621,6 km höher.

Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme sämmtlicher ungarischen Eisenbahnen 37 997 848 (+ 1 876 377) Kr. — Von der Mehreinnahme entfallen auf die Hauptbahnen 1 604 658 Kr. (bei gleicher Betriebslänge), auf die Lokalbahnen 271 719 Kr. (bei einem Längenzuwachs von 621,6 km).

Vereinsausland.

— **Deutsche Eisenbahnunternehmung in Belgien.** Der Pariser „Matin“ bringt zur Abwechselung neben Klagen über innere Zustände auch bewegliche Klagen darüber, dass die deutsche Unternehmung, die ihre „Invasion“ überallhin vollziehe, auch Tramway- und Eisenbahnkonzessionen in Frankreich und Belgien erstrebe und solche durch Umtriebe der Angestellten im Ministerium oder durch die nationale Schwäche der dortigen Minister auch erlange. Besonders wird die elektrische Eisenbahn Brüssel-Antwerpen, wegen der man sich belgischerseits an die Elektrizitätsgesellschaft Union in Berlin gewendet habe, ins Feld geführt. Der belgische Grossindustrielle und frühere Senator van den Kerkhove stimmt als Betheiligter noch schärfer in diese Klagen ein; er führt an, dass er schon im Jahre 1892 die Konzession für jene Eisenbahn nachgesucht und sein Gesuch jetzt erneut habe und „sich nicht aus seiner Idee verdrängen lassen wolle durch Fremde, welche der belgischen sowie der französischen Industrie ein Zeugniss der Unfähigkeit ausstellen wollten“. Herr van den Kerkhove hofft in seinem Briefe an den „Matin“, die „Machenschaften“ und „Umtriebe“ des deutschen Wettbewerbes zu beseitigen. Unparteiische werden indess annehmen, dass, wenn die französische und belgische Regierung Eisenbahnkonzessionen nach Deutschland gewähre, sie das wahrlich nicht aus Vorliebe für das deutsche Wesen, sondern wegen des erwarteten wirthschaftlichen Vortheils aus besseren oder billigeren Leistungen thue. Völlig unangebracht sind zudem für belgische Unternehmer Klagen über deutschen Wettbewerb in Belgien, weil gerade auf dem Gebiete der Strassenbahnen Belgien in deutschen Städten sich besonders rege bethätigt und verschiedentlich den Rahm abgeschöpft hat (München, Köln, Frankfurt a/M.). Uebrigens ist für diese anscheinend stark umworbene Bahn die Konzessionsfrage, über deren Stand wir erst in Nr. 28 d. Ztg. berichteten, offenbar noch keineswegs entschieden. Zwar ist von der „Société Générale belge“ ein Konzessionsgesuch für diese Linie eingereicht, man ist indessen sehr gespannt, ob der jetzige belgische Minister der öffentlichen Arbeiten Liebaert die Genehmigung ertheilen wird, die sein Amtsvorgänger Vandenpeereboom wegen des Wettbewerbes mit der Staatsbahn verweigert hätte.

— **Zum französischen Eisenbahnstreit.** Der Feldzug, der seit Beginn des Winters zur Verstaatlichung der französischen Eisenbahnen unternommen wurde, ist im Sande verlaufen. Der Termin, zu welchem der Eisenbahnberichterstatter der Kammer, Abg. Bourrat, den Rückkauf verlangte, der 1. April d. J., ist verstrichen. Trotz seines sozialistischen Anstrichs verhielt sich das Ministerium Waldeck-Rousseau-Millerand kühl zur Sache, und der Minister der öffentlichen Arbeiten Baudin hat nur weitere Erhebungen, die noch in grossem Maassstabe nöthig seien, zugesagt. Damit ist die Frage auf die lange Bank geschoben, und nachdem sich die Abgeordnetenkammer bis 22. Mai vertagt hat, sind auch dort vorerst weitere Eisenbahndebatten nicht zu gewärtigen. Desto schärfer setzt der bekannte radikale Abgeordnete Camille Pelletan, der übrigens, sich als Volkstribun gebärdend, auch die Heeres- und verschiedene sonstige französische Einrichtungen heruntergerissen hat, die Angriffe im „Matin“ fort. Wir glauben, dass mit solchen Maasslosigkeiten nach keiner Seite hin gedient wird, doch sind die Ausführungen für französische Eisenbahnverhältnisse und Eisenbahnpolitik immerhin in gewissem Maasse bezeichnend. Pelletan klagt dieses Mal in einem „Die Bevorzugungen des Herrn Baudin“ betitelten Artikel den Minister selbst an. Freilich bekommen dabei die Gesellschaften auch ihr gemessen Theil von bösen Vorwürfen; es wird dreissig Jahre zurückgegriffen und gesagt: „Niemals ist ein Staat so bestohlen worden wie Frankreich von den grossen Gesellschaften aus Anlass der von ihnen während des Krieges von 1870/71 geleisteten Transporte.“ Allerdings haben die hieraus entstandenen Prozesse erst vor zwei Jahren ein Ende gefunden. Pelletan führt aus früheren Untersuchungen an, wie gefälschte Berichte und Rechnungen eingereicht worden seien, wie Transporte aufgeschrieben wurden, die niemals oder ganz anders geleistet seien. So wird ein Geschichtchen erzählt, wie der frühere Militärintendant und spätere radikale Abgeordnete Datas, der zufällig in der ersten für diese Streitigkeiten eingesetzten parlamentarischen Untersuchungskommission sass, zu seinem grössten Erstaunen seinen Namen unter Schriftstücken fand, die er nie unterzeichnet hatte. Der Staatskommissar Romieu erklärte das damals sehr einfach dahin, das seien keineswegs Fälschungen; Datas sei nur nicht auf seinem Büro gewesen, als die Schriftstücke unterzeichnet werden mussten, da habe sie ein anderer für ihn unterzeichnet. Und so wurde die Gesetzmässigkeit falscher Unterschriften vom Staatsrath zugelassen. Die Prozesse, welche die Regierung wegen dieser Dinge vor dem Staatsrath verlor, seien ein Skandal gewesen, behauptet Pelletan. Durch seine den Gesellschaften

günstige Auslegungskunst habe der Kommissar Romieu den Gesellschaften 20 000 000 Frcs. zugeschanzt. Pelletan erinnert an die Prozesse wegen der Zinsengarantie der Orléans- und der Südbahn, wegen deren der Minister der öffentlichen Arbeiten, das ganze Kabinet und der Präsident der Republik Casimir Perier gefallen seien. Neben Herrn Romieu spiele aber heute noch ein Herr Colson, der sträflicher oder leichtfertiger Weise seiner Zeit als Eisenbahndirektor im Arbeitsministerium nicht die Interessen des Staates, sondern die der Gesellschaften gewahrt habe, in diesen Dingen die erste Rolle. Soeben seien sie vom Minister Baudin zu Mitgliedern einer Kommission ernannt, wobei unter dem Vorwand der Elektrizität man daran denke, die finanziellen Abmachungen zwischen Staat und Eisenbahngesellschaften einigermaassen zu ändern. Pelletan klagt deutlich den Minister, „seinen alten Freund“, an, dass auch er die Gesellschaften begünstige und die Staatsinteressen hintansetze; er habe die Kommission mit Vertretern der Gesellschaften vollgepfropft, aber nicht einen einzigen seiner alten Freunde hineingethan, von dem er wisse, dass er sich mit dieser Art Fragen beschäftige. Aug. Pelletan kommt zu dem betrüblichen Schluss: „Das Geschäft, radikal zu sein, ist kein angenehmes. Wenn wir einen der Unsrigen in die Regierung eintreten sehen, dann können wir im Voraus sicher sein, dass er zweimal mehr gegen seine früheren Ideen thun wird, als ein Gegner an seiner Stelle thun würde.“

— **Fahrpreisermässigungen zur Pariser Weltausstellung** haben die französischen Eisenbahnen bekanntlich allgemein nicht eintreten lassen. Einzeln erfolgen solche in geringem Umfange. So gibt die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn Abonnementskarten I., II. und III. Klasse mit einer Preisermässigung von 50 % für Aussteller, welche ihren Geschäftssitz wenigstens 50 km von Paris entfernt haben, zu Fahrten zwischen Paris und dem Geschäftssitz.

— **Die Pariser Weltausstellung und die Eisenbahnleistungen.** Es ist schon gemeldet worden, dass die Pariser Stadtbahn auch nicht theilweise, wie in Aussicht gestellt war, zur Eröffnung der Weltausstellung in Betrieb gesetzt werden kann. Während die Ausstellung offiziell am 15. d. Mts. eröffnet worden ist, stehen, wie wir in Nr. 30 d. Ztg. nach dem „Matin“ berichteten, 1 100 Eisenbahnwagen gefüllt mit Ausstellungsgütern auf den fünf in Paris einmündenden Eisenbahnlinien. Man habe den Fabrikanten, welche die Güter hergesandt, gesagt, dass sie diese mindestens bis zum Tage der Eröffnung in die Ausstellung hineinbringen könnten, nun aber finden sie die Thüren verschlossen, da der Generalkommissar Picard amtlich den Eisenbahngesellschaften erklärt habe, dass kein einziger mit Waaren beladener Wagen vom 11. bis 18. d. Mts. in die Ausstellung hineinkomme. Dieses Mal findet übrigens selbst das genannte, den Bahngesellschaften sehr aufsässige und überhaupt stark in Klagen und Angriffen vorgehende Blatt die Schuld nicht bei den Eisenbahnen, sondern bei der Ausstellungsverwaltung. Man habe die sonderbare Idee gehabt, den Schienenweg zu der Ausstellung durch eine einzige kleine, Zugang in die „Enceinte“ gewährende Eisenbahn ganz ungenügend zu gestalten. So beschweren sich die Aussteller und die Eisenbahngesellschaften, die ihr ohnehin nicht reichliches Fahrmaterial nöthig brauchten.

— **Verhütung der durch Thiere auf französischen Eisenbahnen hervorgerufenen Unfälle.** Der französische Minister der öffentlichen Arbeiten Baudin hat in dieser Angelegenheit ein Rundschreiben an die Eisenbahngesellschaften gerichtet. Die angrenzenden Besitzer, so führt er aus, sind gehalten, ihre Thiere zu überwachen und sind verantwortlich für die Folgen, welche ihr Einlass in die Umgebung der Eisenbahn haben kann; aber ein Fehler in der Wachsamkeit ihrerseits kann eine Entgleisung veranlassen und mehr oder weniger schwere Verwundungen für Reisende und Zugbedienstete herbeiführen. Es wäre also vom höchsten Interesse, dass ein auf dem Schienenweg gelangtes Thier die Züge nicht gefährden könne, und die beste Lösung scheine darin zu bestehen, die Anlage der Steinbeseitiger an den Lokomotiven zu verbessern und namentlich in Gegenden, wo Thiere frei auf den Weiden sich befinden, so zu gestalten, dass sie vorkommenden Falls auch Thiere bei Seite schieben und verhindern, dass diese zwischen die Räder oder unter die Maschine kommen.

— **Zur Verstaatlichung der schweizerischen Nordostbahn.** Obwohl die Verhandlungen wegen einer gütlichen Verständigung zwischen der Centralbahngesellschaft und dem schweizerischen Bundesrath vorerst gescheitert sind, rechnet auch die Direktion der Nordostbahn auf ein schliessliches Abkommen an Stelle langwieriger und unerquicklicher Prozesse. Bei der Nordostbahn verwickelt sich die Sache dadurch, dass nach den bisherigen Plänen der Regierung nicht alle Linien dieser Gesellschaft zur Verstaatlichung gelangen sollen. In ihrem Verwaltungsrath hatte das Mitglied Lucian Brünner in Wien Anträge für Neubauten gestellt, um die vom Bundesrath vorläufig nicht zum Rückkauf gekündigten Linien: die rechtsufrige Zürichseebahn und die Westsektion der Nationalbahn Aarau-Seebach-Effretikon mit einander und mit der Stadt Winterthur zu verbinden, und den Transitverkehr vom Bodensee nach Rapperswyl einerseits und die rechtsufrige Zürichseebahn andererseits über Pfäffikon-Horgen in Sihlbrugg an die der Nordostbahn verbleibende, gut rentirende Linie Zürich-Zug-Luzern und Gotthard anzuschliessen. Direktionspräsident Birchmaier bat jedoch namens der Direktion den Verwaltungsrath dringend, auf eine weitere Erörterung der Angelegenheit jetzt nicht einzugehen. Man solle wenigstens das Ergebniss der Verhandlungen abwarten, die nach Fertigwerden der sektionsweisen Ertragsrechnungen für die Rechnungszeit 1888 bis 1898 über den freihändigen Erwerb des ganzen Nordostbahnnetzes mit dem Bundesrath eingeleitet werden sollen. Die Direktion trachtet zunächst in dieser Weise die Rückkaufsangelegenheit zu ordnen und erklärt deshalb die Erörterung einer Ausgestaltung des etwa der Nordostbahn verbleibenden Netzes für ganz verfrüht und im Hinblick auf die Wünschbarkeit einer gütlichen Verständigung im bezeichneten Sinne überhaupt nicht für zweckmässig. Der Verwaltungsrath pflichtete mit erdrückender Stimmenmehrheit der Ansicht der Direktion bei. Er genehmigte ferner u. a. die Kohlenbeschaffung der Direktion für 1900 im Kostenbetrage von $1^1/_3$ Millionen Francs und die versuchsweise Beschaffung von 1 000 t englischer Kohlen.

— **Bern-Neuenburgbahn.** Die Direktion der schweizerischen Centralbahn hat die endgültigen Pläne für die Einführung der Bahn Bern-Neuenburg in den Bahnhof Bern dem schweizerischen Eisenbahndepartement eingereicht. Die Eröffnung des regelmässigen Betriebes der Bern-Neuenburgbahn soll mit dem Inkrafttreten der Winterfahrpläne (1. Oktober d. J.) erfolgen.

— **Ueber die Fortschritte der Arbeiten im Albulatunnel** (Preda-Spinas) liegen bis jetzt sechs Monatsausweise (Oktober 1899 bis März 1900) vor. Von der 5 866 m betragenden Tunnellänge waren Ende März d. J. 1 154,50 m Sohlstollen vorgetrieben und davon 500 m vollständig fertiggestellt. Das durchfahrene Gebirge bestand bisher auf der Nordseite aus Kalkschiefer, auf der Südseite aus Sand und Blöcken. Mit der Maschinenbohrung wurde am 13. Oktober 1899 begonnen.

— **Die Wohlfahrtsgesetze für das Personal der italienischen Bahnen**, über die wir in Nr. 26 S. 392 d. Ztg. eingehender berichteten, sind nunmehr vom Abgeordnetenhause und Senate endgültig angenommen worden. Der Senat hatte ihnen bekanntlich bereits zugestimmt, ebenso das Abgeordnetenhaus; da letzteres aber an den Gesetzen einige, wenn auch nicht gerade wesentliche Aenderungen vorgenommen hatte, so musste die Vorlage dem Senat zur erneuten Beschlussfassung zugehen.

— **Projekt einer Verlegung der Bahnlinie Genua-Spezia.** Bekanntlich läuft diese Linie immer knapp am Meeresufer entlang und durchquert in steter Aufeinanderfolge von Tunneln und Viadukten ein höchst schwieriges Gelände, das fortwährend Abrutschungen unterliegt. Wenn also das Meer stürmisch ist oder eine etwas andauernd regnerische Witterung herrscht, sind die Züge auf obiger Linie Beschädigungen ausgesetzt oder der Betrieb wird durch den Sturz einer Abrutschung unterbrochen und es dauert häufig Tage und Wochen, bis er wieder aufgenommen werden kann. Wenn man die Bedeutung dieser Linie, welche die Verbindung zwischen Genua, Turin und Rom sowie Süditalien darstellt, in Betracht zieht, wird man leicht übersehen können, wie schädigend solche Störungen, welche sich in jedem Jahre öfters wiederholen, wirken müssen. Da alle angewandten Hilfsmittel und Schutzarbeiten sich als beinahe wirkungslos erwiesen haben, wird mit Recht von allen Interessentenkreisen die Verlegung der Linie von der Meeresküste in das Innere des Landes, in das massigere und sicherere Gebiet des Appenins, auf das dringendste befürwortet. Allerdings stellen sich der Ausführung dieses Projektes ganz ausserordentliche Schwierigkeiten technischer und finanzieller Natur entgegen. Die technischen Hindernisse sind jedoch überwindlich, und was die finanzielle Seite der Angelegenheit betrifft, wird der Staat, der für die Lasten grösstentheils aufzukommen hat, in Anbetracht der grossen Wichtigkeit der Sache für Handel und Industrie seiner blühendsten Provinzen umsomehr geneigt sein die sehr bedeutenden Kosten der Ausführung der geplanten Verlegung zu tragen und die nöthigen Mittel zu bewilligen, als auch sehr schwerwiegende Gründe strategischer Natur dafür sprechen, da die jetzige Linie gegen Angriffe vom Meere gänzlich ungeschützt daliegt und es feindlichen Schiffen leicht wäre, diese wichtige Verbindung zwischen Nord- und Süditalien zu zerstören.

— **Einflussnahme der italienischen Regierung auf die Aufstellung der Bilanzen der Eisenbahn-Betriebsgesellschaften.** Zu den vielen, zwischen der Regierung und den Betriebsgesellschaften der grossen Bahnnetze schwebenden Streitsachen, welche gewisse in den Betriebsverträgen garnicht oder nicht mit genügender Klarheit bestimmte Punkte über das der Regierung zustehende Aufsichtsrecht betreffen, ist noch die folgende von nicht zu unterschätzender Bedeutung gekommen: Wie bekannt, bezieht der Staat aus den Betriebseinnahmen einen verhältnissmässigen Antheil, welcher höher wird, sobald die Betriebsüberschüsse 7,5 % übersteigen sollten. Nun hat die Regierung einigen ihrer Beamten den Auftrag ertheilt, die Art und Weise zu kontroliren, in welcher die Gesellschaften ihre Jahresabschlüsse abfassen, und so gewissermaassen das Recht beansprucht, in die Bilanzen direkt einzugreifen. Die Gesellschaften haben dieses Verlangen der Regierung abgelehnt, mit der Erklärung, dass ihre Pflicht nur dahin gehe, der Regierung die Bilanz vorzulegen, welche den Aktionären vorgewiesen werde und dass sie jede weitere Einmischung in der Sache zurückweisen müssten. Die Angelegenheit kommt nun vor das im Betriebsvertrage vorgesehene Schiedsgericht.

— Die **Aufstellung von Lüftungsvorrichtungen in den Tunneln** der **Linie Bologna-Pistoja** ist von dem italienischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten angeordnet worden. Zur Anwendung kommt das System Saccardo.

— **Beschaffung von Güterwagen für die italienische Mittelmeerbahn.** Die Regierung hat die Mittelmeerbahn ermächtigt, weitere 1 000 Güterwagen anzuschaffen. Die Ausschreibung dieser Wagen wird bald erfolgen.

— **Strassenbahnprojekt Argegno (Comersee)-Intelvithal.** Unter Führung der „Elektrizitätsgesellschaft Helios" in Köln hat sich eine Aktiengesellschaft zum Bau und Betrieb einer elektrischen Strassenbahn von Argegno, Dampfschiffstation am Comersee, in das viel besuchte Intelvithal gebildet.

— **Für den Plan einer Eisenbahnstations- und Hafenanlage in Bergen** (Norwegen) hat der norwegische Staat in Gemeinschaft mit der Stadtgemeinde Bergen Preise von 10 000, 5 000 und 3 000 Kr. ausgesetzt. Es wird dieserhalb zu einem Wettbewerb aufgefordert. Programme, Karten und sonstige Urkunden, welche ihn betreffen, sind von dem Kontor des Bahningeniörs in Bergen gegen einstweilige Hinterlegung von 50 Kr. zu beziehen. Die Arbeiten müssen ebenda bis 1. Oktober d. J. eingereicht sein.

— **Eisenbahnen auf Kreta.** Auch auf dieser so lange von Bürgerkriegen zerfleischten und daher noch zu keinem wirthschaftlichen Aufschwung gelangten Insel regt sich nun der Unternehmungsgeist. Wie die Wiener „Pol. Korr." aus Athen erfährt, beabsichtigt eine deutsche Gruppe demnächst einen Vertreter nach Canea zu entsenden, um ihre Bewerbung für den Bau der vom Oberkommissär ausgeschriebenen Eisenbahnen anzumelden. Die Gruppe wird gleichzeitig durch Fachmänner die Insel bereisen lassen, die einen Plan für die Reihe von Bahnen, die das Innere mit der Küste zu verbinden hätten, ausarbeiten sollen. Griechische Kapitalisten sollen bereit sein, falls der Plan zur Ausführung gelangt, ein Viertel des erforderlichen Kapitals zu beschaffen.

— **Zur Frage der Krankenbeförderung auf den russischen Eisenbahnen.** Im Ministerium der Verkehrsanstalten in St. Petersburg ist eine besondere technische Kommission zusammengetreten, um zu entscheiden, wie eine bessere Beförderung der Kranken auf den Eisenbahnen zu ermöglichen wäre. Die Kranken, auf die es hier ankommt, sind Geisteskranke, Aussätzige und von tollwüthigen Thieren Gebissene. Gross ist danach, meint die deutsche „St. Petersburger Zeitung", der Kreis von Kranken nicht, denen die wohlthätige und andererseits auch für die Reisenden, die vollkommen gesund sind, nützliche Maassnahme zugedacht wird. Man hat sich übrigens dazu auch nur mit Zögern entschlossen, denn die Krankenbeförderungsfrage ist schon vor mehr als zwei Jahren angeregt und seitdem mehrmals auf den Kongressen der Vertreter von Eisenbahnen und Eisenbahnärzten erörtert worden, ohne bisher zu einem Abschluss gebracht worden zu sein, denn es treten immer sogleich die weiteren Fragen auf, was geschieht mit den anderen Schwerkranken? Verdienen sie wirklich keine Rücksicht bei Eisenbahnfahrten? Im Frühjahr begeben sich Tausende Kranke und nicht wenige von ihnen auf eine lange, tausend und mehr Werst betragende Reise nach dem Süden, um Heilung zu suchen; dass sie dabei viele Unbequemlichkeiten in den allgemeinen, womöglich noch überfüllten Eisenbahnwagen zu erdulden haben, kann man sich vorstellen. Auch die gesunden Fahrgäste wünschen nicht mit Personen, die mit ansteckenden Krankheiten behaftet sind, wie mit Schwindsüchtigen oder auch mit unruhigen, störenden Nervenkranken zusammen zu sein. Auf der in jedem Frühjahr viel befahrenen Kursk-Charkow-Ssewastopol-Eisenbahn stehen nur drei vollkommen ausgestattete Sanitätswagen den Kranken zur Verfügung. Drei Wagen für Tausende von Reisenden! Da doch sonst die Eisenbahnverwaltungen auf die Ansprüche des gesunden Publikums Rücksicht nehmen, nehmen müssen, so wäre doch selbstverständlich für die Kranken um so mehr Achtsamkeit am Platz.

Soweit das St. Petersburger Blatt, dessen Ausführungen der Begründung gewiss nicht entbehren und die gleichzeitig eine Frage berühren, die keineswegs nur für Russland von Bedeutung ist. Die Ansteckungsgefahr ist thatsächlich eine sehr grosse, ihr aber wirksam entgegenzutreten, keineswegs leicht. Personen, die geisteskrank oder mit dem Aussatz behaftet sind, gesondert zu befördern, versteht sich ja wohl von selbst, auch ist es in solchem Falle nicht allzu schwer, den Wagen oder Wagenabtheil später wirksam zu desinfiziren. Es wird also nicht sehr schwer sein, hierfür Regeln aufzustellen, die sowohl für die Eisenbahnverwaltungen, als auch für die reisenden Kranken erfüllbar sind. Sehr viel schwieriger ist der zweite Theil, nämlich die gesunden Reisenden vor Ansteckung zu schützen gegenüber Krankheiten, die nicht ohne weiteres erkennbar sind. Namentlich sind es die Lungenkranken, die eine sehr erhebliche Gefahrquelle bilden, der aber wirksam entgegenzutreten schon aus dem Grunde sehr schwer ist, weil eine Kontrole ausgeschlossen ist und infolge dessen weder eine Trennung der Kranken von den Gesunden durchgeführt werden kann, noch auch die Abtheile, in denen solche Kranke befördert worden sind, wirksam desinfizirt werden können.

Es wird interessant sein, zu erfahren, wie die eingesetzte Kommission sich mit der ihr übertragenen Aufgabe abfinden wird.

— **Errichtung von Eisenbahnschulen in Russland.** Die „Birsh. Wed." wissen mitzutheilen, dass zur Vorbereitung von Eisenbahnbeamten für den Betriebsdienst Spezialschulen eröffnet werden sollen. Ein diesbezügliches Gesuch hat der Kongress der Eisenbahnvertreter dem Minister der Verkehrsanstalten vorzustellen beschlossen. Im Interesse einer gesunden Entwickelung des Betriebsdienstes scheint der Weg, den der Kongress in Vorschlag gebracht hat, durchaus empfehlenswerth zu sein, denn schon mehrfach sind die Leser dieser Zeitung darauf aufmerksam gemacht worden, wie gerade in Russland der Mangel an fachmännischer Bildung im Betriebsdienste sehr empfindlich bemerkbar ist. Es würde also eine Lücke ausgefüllt werden, die schon längst nicht mehr vorhanden sein dürfte, wenn man erwägt, dass das Eisenbahnnetz Russlands 50 000 km Schienenwege umfasst. Allerdings werden die wohlthätigen Folgen nicht gar zu bald sich bemerkbar machen, denn die Zahl derer, die vorgebildet werden sollen, ist natürlich sehr gross. Aber es ist auch schon ein sehr grosser Fortschritt, dass wenigstens der Anfang gemacht werden soll.

— Die Herstellung einer **Verbindungsbahn zwischen Mittelasien und Russland** beschäftigt schon seit einiger Zeit mit mehr oder minder grossem Eifer die öffentliche Meinung, und zwar in dem richtigen Erkenntniss, dass eine solche Verbindungsbahn sowohl in wirthschaftlicher, als auch in politischer Beziehung von grosser Bedeutung werden müsse. Selbst Zeitungen von der Richtung der „Nowoje Wremjä", die bisher einer derartigen Bahn, die die Aussicht einer Verbindung mit Indien eröffnet, wenig freundlich gegenüberstand, haben eine Schwenkung gemacht und finden gleichfalls, dass die gedachte Verbindungsbahn Russland doch sehr erhebliche Vortheile zu verschaffen geeignet wäre. Die „Now. Wr." schreibt in dieser Beziehung:

„Die Bedeutung der geplanten Verbindungslinie ist zu augenscheinlich, als dass man sich über sie verbreiten sollte. Nach Erbauung dieser Bahn ist Mittelasien, welches hauptsächlich durch den Mangel an bequemen Verbindungen von Russland getrennt ist, keine entfernte Grenzmark mehr. Es genügt, wenn man erwähnt, dass der Schienenweg von Moskau bis Tschardshui nach dem einen der Projekte nicht mehr als 2 775 Werst (= 2 961 km) beträgt, das Centrum der mittelasiatischen Bahn (d. h. der Punkt, wo sie sich mit dem Amu-Darja kreuzt) folglich von Moskau leichter zu erreichen wäre, als Tomsk. Die Vorberge Hindostans würde man also von Moskau in weniger als 10 Tagen erreichen können. Hieraus ergibt sich auch die grosse internationale Bedeutung der Verbindungslinie zwischen der centralasiatischen Bahn und dem Eisenbahnnetze des Reiches. Denn in der That: von Kuschk, dem Endpunkte der mittelasiatischen Bahn, bis Quettah, dem Anfangspunkte des indischen Bahnnetzes, sind nur 600 Werst (= 640 km). Durch die Erbauung dieser kurzen Verbindungsbahn zwischen dem russischen und indischen Schienennetze würde also eine ununterbrochene Eisenbahnverbindung mit Indien geschaffen werden. Natürlicherweise wäre es eine Naivität, meint die „Now. Wr.", sich dem Gedanken an diese weite und lockende Aussicht hin-

zugeben, solange England jeden unserer Schritte in Mittelasien argwöhnisch aufnimmt. Eisenbahnen werden ja aber nicht in einem Tage erbaut; die Verhältnisse können sich ändern, und was heute wenig Erfolg verspricht, kann morgen natürlich und sogar nothwendig erscheinen. Jedenfalls ist bei der Wahl der Richtung der Bahn mit solchen Aussichten für die Zukunft zu rechnen, und zwar um so mehr, als es jetzt bereits ausser Zweifel steht, dass die deutsche Linie Konstantinopel-Bagdad-Basra ebenfalls das Ziel aller Jahrhunderte, d. h. Indien, im Auge hat und natürlicherweise ein Konkurrent der russischen Eisenbahn sein wird."

Im weiteren Verlauf ihrer Ausführungen bemerkt das genannte Blatt dann noch, dass die Entfernung von Calais bis Quettah betrüge: a) über Konstantinopel, Bagdad und Basra 7 017 Werst (= 7 480 km), b) über Alexandrow-Gai und Tschardshui 6 642 Werst (= 7 087 km) und c) über Orenburg und Taschkent 7 825 Werst (= 8 349 km). Der Linie Alexandrow-Gai-Tschardshui sei daher vor der Orenburg-Taschkenter Linie unbedingt der Vorzug zu geben.

Es ist zweifellos ein grosser Fortschritt, dass man jetzt in Russland schon ziemlich allgemein von der Nothwendigkeit überzeugt ist, dass eine solche Verbindungsbahn eine wirthschaftliche Nothwendigkeit ist, denn gegenwärtig müssen die Erzeugnisse Mittelasiens entweder den weiten Weg bis Alexandrow-Gai (Endpunkt der schmalspurigen asiatischen Bahn der Rjäsan-Uralsk-Eisenbahn) oder bis Orenburg (Endpunkt der Ssamara-Orenburg-Eisenbahn) gefahren werden, um eine Eisenbahnstation zu erreichen, oder aber die Güter müssen auf der Transkaspibahn den Kaspisee erreichen, um sodann der Wolga zugeführt zu werden. Auf diesem Wege erreichen die mittelasiatischen Güter erst bei Zarizyn die erste Eisenbahnstation des russischen Eisenbahnnetzes. Das sind alles sehr weite und beschwerliche Wege, die kaum sehr zur Belebung des wirthschaftlichen Fortschrittes beitragen können, vielmehr ergibt es sich von selbst, dass eine Entwickelung des Gebietes erst erhofft werden kann, sobald der russische Markt leicht und den Verhältnissen entsprechend auch nach Möglichkeit billig erreicht werden kann.

Soweit also die Ausführungen des russischen Blattes sich mit der Entwickelung und Förderung der wirthschaftlichen Lage beschäftigen, kann demselben zugestimmt werden. Anders gestaltet sich die Frage, soweit sie sich der politischen Seite zuwendet.

Das Blatt kann sich, seit die Bagdadbahn dem deutschen Kapitale zugefallen ist, nicht davon losmachen, dass es sich um ein Konkurrenzunternehmen gegenüber Russland handelt. Dass die Bahn schon mit der wirthschaftlichen Erschliessung Kleinasiens vollauf beschäftigt sein wird und dass hierin in erster Reihe ihre Aufgabe liegen muss, hat die „Now. Wr." bisher nicht zugegeben und wird es wohl auch in Zukunft nicht thun, denn damit würde sie ihrem Programm untreu werden.

Uebrigens möchten wir noch keineswegs schon jetzt die Linienführung der mittelasiatischen Verbindungsbahn als entschiedene betrachten, denn soweit wir die amtlichen Mittheilungen in dieser Beziehung verfolgt haben, ist man an zuständiger Stelle noch immer damit beschäftigt, die Vorarbeiten zu Ende zu führen, um ein endgültiges und abschliessendes Urtheil über diese wichtige Frage zu gewinnen. Dass der nächste Weg mancherlei Verlockendes hat, liegt in der Natur der Sache, aber diesem nächsten Wege haften doch mancherlei Unbequemlichkeiten an, die nicht ganz übersehen werden können; dazu gehört: dass bei Ssaratow keine Brücke über die Wolga vorhanden ist und sodann, dass die asiatischen Linien der Rjäsan-Uralsk-Eisenbahn nicht die russische Normalspur haben, sondern schmalspurig erbaut sind. Es muss also zur Zeit abgewartet werden, wofür die russische Regierung sich entschliessen wird.

— **Die japanischen Staatseisenbahnen im Staatshaushalt für das Jahr 1900.** Im japanischen Staatshaushalt für das Rechnungsjahr 1900, vom 1. April 1900 bis 31. März 1901 — 33. Jahr der Aera Meiji — ist die Roheinnahme der Staatseisenbahnen, ausschliesslich der Bahnen in Formosa, auf 18 234 000 Yen, die Betriebsausgabe auf 11 472 000 Yen, der Betriebsüberschuss daher auf 6 762 000 Yen, d. s. rund 14 000 000 ℳ, veranschlagt; die Reineinnahme ist gegen das vorhergehende Finanzjahr um rund 143 000 Yen niedriger angesetzt, obwohl die Ausdehnung des Staatseisenbahnnetzes in stetiger Zunahme begriffen ist. Die ungeachtet der andauernden Verkehrssteigerung zu erwartende Verminderung der Reineinnahme dürfte sich aus der allgemeinen Steigerung der Arbeitslöhne und Materialienpreise, sowie aus dem Umstande erklären, dass in letzter Zeit einige Neubaustrecken der Staatsbahnverwaltung für den Verkehr eröffnet worden sind, deren Betrieb unter wesentlich ungünstigeren Verhältnissen durchzuführen ist, als bei dem Durchschnitt der bisherigen Staatsbahnlinien; diese neuen Strecken haben einerseits einstweilen einen nur schwachen Verkehr zu bedienen, anderseits ziemlich schwierige Steigungsverhältnisse aufzuweisen.

Wie ungünstig sich die allgemeine Preissteigerung der letzten Jahre in Japan auch in den Betriebsergebnissen der Staatsbahnen sowohl wie der Privatbahnen bemerklich macht, ergibt sich aus dem nachstehenden Vergleich für die Rechnungsjahre 1896, 1897 und 1898, in denen der Betriebskoeffizient betragen hat:

	1896	1897	1898
bei den Staatsbahnen . . .	46,12 %	49,20 %	56,92 %
„ „ Privatbahnen . . .	40,91 „	44,97 „	55,44 „
„ allen Bahnen	43,09 „	46,53 „	55,96 „

Wie man sieht, hat sich die wirthschaftliche Lage besonders zu Ungunsten der Privatbahnen verschlechtert, die früher ihre Betriebsausgaben wesentlich niedriger zu halten vermochten, als die Staatsbahnen. Die im März 1899 zuerst bei den japanischen Staatsbahnen eingeführte allgemeine Erhöhung der Personentarife*), die alsbald auch bei den Privatbahnen Nachahmung fand, wird für das Rechnungsjahr 1899 voraussichtlich eine nicht unwesentliche Steigerung der Verkehrseinnahmen herbeiführen und daher den Betriebskoeffizienten für die Zukunft wieder etwas herabdrücken; die Tariferhöhungen treffen im wesentlichen die auch in Japan weitaus überwiegende Zahl der kurzen Reisen, und für den Anfang dürfte wohl ein Rückgang in den Frequenzziffern zu erwarten sein. F. B.

— **Plan eines Seehafens für Tokio.** Seit einiger Zeit geht man in Tokio mit dem Plane um, im Süden der Stadt an der westlichen Küste der Bucht von Tokio einen grossen Seehafen anzulegen. Der Unterstaatssekretär (Vizeminister) im Verkehrsministerium, Dr. Furuichi, ein Wasserbautechniker, der sich früher längere Zeit in Frankreich aufgehalten, hat den gegenwärtig lebhaft erörterten Plan zu diesem Seehafen entworfen und die Baukosten auf 52 000 000 Yen, d. s. etwa 108 000 000 ℳ veranschlagt. Im einzelnen sind ausgeworfen u. a.: für Grunderwerb 9 000 000 Yen, für massive Ufereinfassungen 7 000 000 Yen, für maschinelle Einrichtungen 5 000 000 Yen, für Speicheranlagen und sonstige Hochbauten 18 000 000 Yen; die Bauzeit soll sich auf zehn Jahre erstrecken, so dass jährlich ein Baukapital von etwa 5 000 000 Yen erforderlich sein würde. Die Hauptschwierigkeit bei der ganzen Anlage dürfte darin bestehen, das Hochwasser und die Geschiebe des in die Bucht von Tokio mündenden Sumidaflusses — Sumidagawa — unschädlich abzuführen, so dass ein Versanden des Hafens vermieden wird. Es erscheint nicht ausgeschlossen, dass das etwas abenteuerliche Hafenprojekt zu der grossen Menge von Plänen gehört, die in Tokio plötzlich auftauchen, eine Zeit lang äusserst lebhaft besprochen werden, um dann nach kurzer Zeit infolge der nachdrücklichen Gegenarbeit von anderer Seite, die entgegengesetzte Interessen verfolgt, ebenso rasch wieder in der Versenkung zu verschwinden. Ein Seehafen in Tokio würde voraussichtlich eine schwere Schädigung der Interessen von Yokohama bedeuten, vorausgesetzt, dass es gelingt, die Seeschiffe zu veranlassen, dass sie die seichte Bucht von Tokio bis zu deren nördlichem Ende durchfahren und mit Umgehung von Yokohama den neuen Seehafen aufsuchen. Abgesehen von der Schwierigkeit, auf dem gegenwärtigen Geldmarkte in Japan ein so bedeutendes Baukapital zu beschaffen, drängt sich unwillkürlich der Gedanke auf, dass die Stadt Tokio noch eine Menge anderer, ihr viel näher liegender Aufgaben zu lösen hat, ehe sie an einen so weit ausschauenden und kostspieligen Plan herantritt. F. B.

— **Bahnbau in Deutsch-Südwestafrika.** Ueber die Thätigkeit des Feldbahnbaukommandos im Januar l. J. berichtet das „D. Kol.-Blatt": Die Stärke des Kommandos betrug Ende Januar 1900 3 Offiziere, 2 Kassenbeamte, 1 Betriebskontrolör und Magazinverwalter, 1 Werkführer, 376 Angestellte und Arbeiter, 560 Eingeborene (die Zahl schwankt sehr). Der Gesundheitszustand unter den Weissen und Eingeborenen war im Monat Januar ein befriedigender. Zwischen Kilometer 150 und Karibib (Kilometer 198) arbeiten gegenwärtig vier Unterbautrupps an der Herstellung des Bahnkörpers. Mehrfache Einschnitte, Dammschüttungen und Ueberbrückungen sind hier erforderlich. Der Bahnhof bei Karibib ist abgesteckt und daselbst der Unterbau für drei Gleise fertiggestellt. Der Brunnenbau bei Kilometer 180 und bei Karibib zeigt ferner günstige Ergebnisse. Bei Kilometer 180, wo der Wasserzufluss ein besonders reichlicher ist, wird ein Stauwerk angelegt mit einer Wasserleitung zur dort geplanten Haltestelle. Fernere Bohrungen bei Jakalswater berechtigen zu der Hoffnung, dass es möglich sein wird, mit dem dortigen Brunnenlegen den Wasserbedarf zu decken und das lediglich für Wasserförderung erbaute 8 km lange Gleis nach Modderfontein wieder zurückzubauen. Der Betrieb wird fahrplanmässig durchgeführt.

*) Vergl. die Mittheilung auf S. 557 Jahrg. 1899 d. Ztg.

— **Schantungbahnen.** Aus Mainz wird der „B. B.-Ztg." geschrieben, dass für die im Auftrage der Schantunggesellschaft in China zu erbauenden Eisenbahnbrücken sich zwei Ingeniöre schon vor kurzer Zeit im Auftrage der Brückenbauanstalt zu Gustavsburg bei Mainz, wo die fraglichen Brücken gebaut werden, nach China begeben haben und am 17. d. Mts. von Genua aus sich noch ein Theil von hiesigen Werkmeistern, Nietmeistern und Montören an Ort und Stelle verfügen werden, welche ihre Handlanger in China selbst annehmen und anlernen sollen. Die Ueberfahrt ist auf 33 Tage berechnet. Es werden voraussichtlich auch deutsche Doggen mitgenommen worden, da es unter Umständen nothwendig sein kann, Ueberfälle der oft feindlich gesinnten Eingeborenen abzuwehren und die deutsche Dogge sich für solche Zwecke als besonders tauglich erwiesen hat.

Allgemeines.

— **Drei „blinde" Passagiere** wurden dieser Tage in einem Güterzuge abgefasst, der, von Stolp kommend, auf der Haltestelle Gr.-Boschpol in Westpreussen eingetroffen war. Bei der Revision des Zuges hörte man aus einem verschlossenen Güterwagen, welcher Umzugsgut enthielt, laute Gespräche. Es wurde sofort eine Leiter herbeigeholt und diese an eine nicht verschlossene Luke des Wagens angelegt, um das Innere desselben übersehen zu können. Nun bemerkte man in einer Ecke zusammengekauert drei Knaben, welche es sich dort häuslich eingerichtet hatten. Sie wurden aus ihrem Versteck hervorgeholt und dem Vorsteher der Haltestelle zugeführt, der sie als die fünfzehn-, neun- und siebenjährigen Kinder der Gust'schen Eheleute aus Lauenburg feststellte. Nach ihrer Angabe waren die Jungen dort von ihren Eltern in den Wagen eingeschmuggelt worden, um ohne Lösung von Fahrkarten nach Vandsburg befördert zu werden. Der älteste Knabe zeigte durchaus keine Lust, das warme Versteck zu verlassen und gestand bei dieser Gelegenheit, dass er schon früher einmal in einem mit Umzugsgut beladenen Güterwagen die Fahrt von Stolpmünde nach Lauenburg als „blinder" Passagier unternommen habe. Zu erwähnen ist noch, dass der Aufenthalt der Kinder in dem verschlossenen Wagen bis zu dem Zeitpunkte seiner Ankunft bezw. Entladung auf der Bestimmungsstation etwa 50 bis 60 Stunden gedauert haben würde. („Drsd. Ztg.")

— **Eine neue Schnellzugmaschine.** Die Lokomotivfabrik Krauss & Co. in München beabsichtigt, die Pariser Weltausstellung ausser mit einigen bei den bayerischen Staatsbahnen bereits gebräuchlichen Typen noch mit einer zweifünftelgekuppelten Schnellzugmaschine mit Vorspannachse zu beschicken. Die Lokomotive ist, einer Mittheilung der Münchener „N. N." zufolge, mit einem zweiachsigen Drehgestell unter der Rauchkammer, einem einachsigen hinter der Feuerbüchse und zwei steif gekuppelten Triebachsen versehen. Die Triebräder mit 1,87 m Durchmesser werden durch eine innen liegende Zweicylinder-Verbundmaschine angetrieben, während zur Erhöhung der Zugkraft beim Anfahren und zur Ueberwindung starker Steigungen im vorderen Drehgestell eine Vorspannachse angebracht ist. Dieses in vertikalem Sinn bewegliche Radpaar mit 1 m Durchmesser wird auf ebenen Strecken durch eine Federanordnung über den Schienen schwebend erhalten und erst bei kleineren Geschwindigkeiten als 45 km in der Stunde mit Dampfdruck an die Schienen gepresst und durch eine zweicylindrige Zwillingsmaschine getrieben. Durch diese der Firma Krauss & Co. patentirte Einrichtung soll einerseits die zur Ueberwindung von mehr als 1 $\frac{0}{0}$ Steigungen bei Schnellzügen mit mehr als 150 t Belastung benöthigte Vorspannmaschine gänzlich erspart, andererseits den dreifach gekuppelten viercylindrigen Schnellzugmaschinen gegenüber ein besserer Dampf- und Kohlenverbrauch erzielt werden. Ausserdem ist beabsichtigt, bei möglichst ruhigem Gang der Lokomotive, wozu zur Vermeidung des Schlingerns eigene, bisher nicht angewandte Vorkehrungen getroffen sind, die Geschwindigkeit bis zu 120 km in der Stunde zu steigern. Das Dienstgewicht der Maschine beträgt 68 t, das Adhäsionsgewicht 28,2 t bezw. bei eingeschalteter Vorspannachse 41,6 t.

— **Ein frecher Eisenbahnraub.** Der „Hamb. Korresp." schreibt: Um einen mit seltener Frechheit ausgeführten Eisenbahnraub ist die Kriminalgeschichte der Vereinigten Staaten reicher. Kürzlich in der Nacht plünderte ein einzelner Räuber in der Nähe von Hamburg im Staate Jowa einen Personenzug der Council Bluffsbahn aus und kam unbehelligt mit seiner Beute davon. Ein Bremser entdeckte ihn auf der hinteren Plattform des letzten Wagens. Der Räuber zwang ihn mit dem Revolver in der Hand, vor ihm her durch die Wagen zu gehen, ihn als Schild benutzend, wenn etwa einer der Reisenden von einer Waffe Gebrauch machen sollte. Die meisten Reisenden schliefen bereits, die Lampen waren niedergedreht, und es herrschte Halbdunkel. Der Räuber weckte seine Opfer, hielt ihnen den Revolver vor den Kopf und half ihnen beim Durchsuchen der Taschen. In weniger als 15 Minuten hatte er den Weg durch die vier Schlafwagen gemacht, zog dann die Signalleine und sprang ab, als der Zug langsamer fuhr. Als er verschwunden war, rechneten die Reisenden zusammen, was sie verloren hatten. Es waren etwa 200 D. in Baar, ferner Ringe, Uhren, Uhrketten usw. Ein Reisender hatte, als er den Räuber kommen sah, sein Geld unter das Polster des Sitzes gesteckt und zwei Diamanten verschluckt, einen mitsammt dem Ringe. Es stellte sich heraus, dass nicht einer der Reisenden oder Bahnangestellten einen Revolver bei sich hatte, eine seltene Erscheinung in einem Lande, wo im allgemeinen ein Revolver zur Ausrüstung jedes Mannes gehört.

Bücherschau.

— **Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.** Soeben ist der 49. Jahrgang des vorbezeichneten, von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins herausgegebenen Werkes, das Rechnungsjahr 1898 umfassend, erschienen. Das Werk behandelt auf 254 Seiten gross Folio in drei Abtheilungen (A. Deutsche Eisenbahnen, B. Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen und C. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen) und 11 Abschnitten (A bis L) die Bau-, Betriebs- und sonstigen Verhältnisse der Vereinsbahnen, ferner in einem besonderen Anhange die Verhältnisse der im Betriebe der Vereinsbahnen stehenden schmalspurigen Eisenbahnen.

Auf den Inhalt des Werkes gehen wir demnächst in einer besonderen Abhandlung des näheren ein. Erwähnt sei aber schon jetzt, dass der vorliegende Jahrgang seinen Vorgängern gegenüber sowohl in der Eintheilung als auch in der Behandlung des Stoffes theilweis Aenderungen erfahren hat, da ihm ein neues Schema zu Grunde liegt, welches von dem bisherigen Schema sehr erheblich abweicht. Es haben daher die bisher üblich gewesenen Vergleichungen der Gesammtergebnisse mit denen der Vorjahre in dem vorliegenden Jahrgange der Statistischen Nachrichten nicht durchgeführt werden können.

Abdrücke des Werkes können von dem Büro des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (Berlin W., Köthenerstrasse 28/29) zum Preise von 7,50 *M.* bezogen werden.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erwerbung der Industriebahn Zwickau-Crossen-Mosel durch den sächsischen Staat.

Am 1. Januar 1900 ist das Eigenthum an der 7,99 km langen vollspurigen, seither einer Aktiengesellschaft gehörigen Industriebahn Zwickau-Crossen-Mosel durch Kauf auf den Staatsfiskus im Königreiche Sachsen übergegangen. In der Betriebsführung der Bahn durch die königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen tritt eine Aenderung gegen seither nicht ein.

Eröffnung von Stationen.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Der an der Bahnstrecke Saarburg-Saargemünd neu eingerichtete,

von dem Haltepunkte Saaraltdorf 2,635 km und von der Station Berthelmingen 4,689 km entfernt gelegene Haltepunkt Oberstinzel wird am 1. Mai 1900 für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Am 1. Mai 1900 wird die an der Strecke Berlin-Frankfurt a/O. gelegene Station Hangelsberg auch für die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. Die an der Strecke Halle a. Saale-Berlin gelegene Haltestelle Grüna, welche bisher nur dem Personen- und Güterverkehr diente, ist auch für den Viehverkehr eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Pockau-Lengefeld-Neuhausen gelegene Haltestelle Grünthal führt vom 1. Mai 1900 ab die Bezeichnung Kupferhammer-Grünthal.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der in Kilometer 4,4 der schmalspurigen Lokalbahn Röwersdorf-Hotzenplotz gelegenen Station Mähr.-Liebenthal wird vom 1. Mai 1900 ab in Liebenthal österr. Schlesien abgeändert.

Vereinskilometerzeiger.

Zu dem Kilometerzeiger Nr. 36 (königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld) ist der Nachtrag I, zu dem Kilometerzeiger Nr. 110 (dänische Eisenbahnen) der Nachtrag V und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" der Nachtrag IV erschienen.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Das Güterwagenparkverzeichniss Nr. 94 (königlich rumänische Staatseisenbahnen) ist neu herausgegeben worden. Zum Güterwagenparkverzeichniss Nr. 31 (königliche Eisenbahndirektion zu Altona) ist der Nachtrag II erschienen. Durch das neu herausgegebene Güterwagenparkverzeichniss Nr. 94 wird das im August 1897 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer und durch den zum Güterwagenparkverzeichniss Nr. 31 herausgegebenen Nachtrag II der im Februar 1898 ausgegebene Nachtrag I zu diesem Verzeichniss aufgehoben.

Die **„Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften usw."** — gültig vom 1. Juni 1900 ab — sind neu herausgegeben und an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 902 vom 10. April 1900 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins für das Rechnungsjahr 1898 (abgesandt vom 10. bis 17. April 1900).

Nr. 924 vom 8. April 1900 an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend das Fahrgelderstattungsübereinkommen des Vereins (abgesandt am 14. April 1900).

Nr. 934 vom 9. April 1900 an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag auf Ermächtigung, die Vereinsfahrscheine für Nordbahnstrecken, auf denen keine Schnellzüge verkehren, mit dem Vordruck „Pers.-Zug" versehen zu lassen (abgesandt am 12. April 1900).

Nr. 941 vom 6. April 1900 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten über die Thätigkeit der Vereins-Abrechnungsstelle (abgesandt am 14. April 1900).

Nr. 945 vom 6. April 1900 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 14. April 1900).

Nr. 946 vom 6. April 1900 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 14. April 1900).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Hangelsberg.

Am 1. Mai 1900 wird die an der Strecke Berlin-Frankfurt a/O. gelegene Station Hangelsberg auch für die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen eröffnet.

Berlin, den 9. April 1900. (919)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.

Infolge Hochwassers der Elbe musste am 8. April l. J. der Güterumschlag auf dem Umschlagplatze Laube eingestellt werden.

Die Dauer der Störung ist nicht bestimmbar.

Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha.

Auf der Strecke Gross-Priesen-Loschowitz musste am 9. April l. J. wegen einer Rutschung der Gesammtverkehr eingestellt werden.

Die Dauer dieser Störung ist nicht bestimmbar.

Wien, am 13. April 1900. (920)

Priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft.

Infolge Schneeverwehung war der Güterzugverkehr auf den diesseitigen Strecken:
- Wien-Bruck a/L. vom 30./III. bis inkl. 3./IV.,
- Kl.-Schwechat-Mannersdorf vom 30./III. bis inkl. 3./IV.,
- Enzersdorf b. Staatz-Poysdorf vom 30./III. bis inkl. 3./IV.,
- Wien-Strelitz vom 30./III. bis inkl. 3./IV.,
- Stadlau-Marchegg vom 30./III. bis inkl. 3./IV.,
- Jensovic-Luzec vom 31./III. bis inkl. 3./IV.

eingestellt.

Wien, am 5. April 1900. (921)

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

Mit Bezug auf § 11 Punkt 2b und 4 des Uebereinkommens, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen wird bekannt gegeben, dass der Arbeiterausstand im Kladnoer Kohlenreviere mit 12. d. Mts. beendet war.

Weiter geben wir noch bekannt, dass auf der hierseitigen Strecke Komotau-Krima-Neudorf der Gesammtgüterverkehr wegen Rutschungen in der Zeit vom 9. bis zum 13. d. Mts. eingestellt war.

Prag, am 13. April 1900. (922)

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.

Am 1. Mai d. J. tritt ein neuer Fahrplan in Kraft. Derselbe weist gegenüber dem vom Tage der Betriebseröffnung ab gültigen Fahrplane die Aenderungen auf, dass die Züge 1 und 2 auf der ganzen Strecke je 15 Minuten früher verkehren.

Rinteln, den 16. April 1900. (922aH&V)
Der Vorstand.

Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn.
Fahrplan, gültig vom 1. Mai 1900 ab.

Berlin-Kremmen.							Anschlüsse.	Kremmen-Berlin.				
Entfernung km	—	Zug 279 2.—4. Kl.	Zug 281 2.—4. Kl.	Zug 283 2.—4. Kl.	Zug 285 2.—4. Kl.	Zug 287 2.—4. Kl.	Stationen	Zug 282 2.—4. Kl.	Zug 284 2.—4. Kl.	Zug 286 2.—4. Kl.	Zug 288 2.—4. Kl.	Zug 290 2.—4. Kl.
—	—	6.55	9.33	1.25	5.55	8.53	Abf. Berlin, Stett. Bahnhof . Ank.	9.58	12.42	4.38	9.23	12.05
12,79	—	7.28	10.06	1.58	6.25	9.22	„ Tegel . . . . Abf.	9.29	12 09	4.03	8.49	11.30
27,10	—	7.56	10.34	2.28	6.55	9.51	„ Velten . . . . „	8.58	11.38	3.33	8.11	10.58
39,06	—	8.20	10.58	2.52	7.19	10.15	Ank. Kremmen . . . . . . Abf.	8.35	11.15	3.10	7.39	10.35

Kremmen-Neuruppin-Wittstock.								Wittstock-Neuruppin-Kremmen.				
Entfernung km	Zug 11 2.—3. Kl.	Zug 13 2.—3. Kl.	Zug 15 2.—3. Kl.	Zug 17 2.—3. Kl.	Zug 19 2.—3. Kl.	Zug 21 2.—3. Kl.	Stationen	Zug 10 2.—3. Kl.	Zug 12 2.—3. Kl.	Zug 14 2.—3. Kl.	Zug 16 2.—3. Kl.	Zug 18 2.—3. Kl.
—	—	8.32	11.12	3.08	7.35	10.30	Abf. Kremmen . . . . . . Ank.	8.21	11.02	2.53	7.25	10.15
6,18	—	8.44	11.24	3.20	7.47	a 10.42	„ Beetz-Sommerfeld . . Abf.	8.07	10.51	2.42	7.14	10.01
10,58	—	* 8.52	* 11.32	* 3.28	* 7.55	a 10.50	„ Wall . . . . „	* 7.56	*10.42	* 2.33	* 7.05	* 9.49
16,43	—	9.03	11.43	3.39	8.06	a 11.01	„ Radensleben . . . . „	7.43	10.32	2.23	6.55	9.36
18,66	—	9.09	11.49	3.45	8.12	a 11.07	„ Karwe . . . . „	7.36	10.26	2.17	6.49	9.28
22,38	—	9.17	11.57	3.53	8.20	a 11.15	„ Gnewikow . . . . . . „	7.26	10.18	2.09	6.41	9.17
28,38	—	9.29	12.09	4.05	8.32	11.27	Ank. Neuruppin . . . . Abf.	7.10	10.05	1.56	6.28	9.00
	7.05	9.51	—	4.35	8.47	—	Abf. Neuruppin . . . . Ank.	6.58	9.50	1.36	—	8.40
32,11	* 7.13	* 9.59	—	* 4.44	* 8.56	—	„ Kränzlin . . . . . Abf.	* 6.49	* 9.43	* 1.27	—	* 8.31
37,28	7.24	10.11	—	4.57	9.09	—	„ Walsleben . . . . . . „	6.37	9.33	1.15	—	8.19
43,56	7.37	10.25	—	5.12	9.24	—	„ Netzeband . . . . . . „	6.22	9.21	1.00	—	8.04
53,72	7.59	10.47	—	5.36	9.48	—	„ Fretzdorf . . . . . . „	5 58	9.02	12.36	—	7.40
59,80	8.12	11.01	—	5.51	10.03	—	„ Dossow . . . . „	5.43	8.50	12.21	—	7.25
65,28	8.23	11.12	—	6.03	10.15	—	Ank. Wittstock . . . . . Abf.	5.30	8.39	12.08	—	7.12

* bedeutet: Zug hält nur nach Bedarf zum Aus- und Einsteigen.
a bedeutet: Zug hält nur nach Bedarf zum Aussteigen.
Die Nachtzeiten von 6.00 Uhr Abends bis 5.59 Uhr Morgens sind durch Unterstreichen der Minutenziffern bezeichnet.

Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.
(923)

4. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Mai d. J. werden die Strecken Neuenkirchen-Hesepe und Holdorf-Damme mit den Stationen Rieste, Hesepe und Damme für den gesammten Verkehr eröffnet. In Hesepe bleibt die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und lebenden Thieren, soweit letztere nicht im Packwagen befördert werden, ausgeschlossen. Sprengstoffe werden auf den neu eröffneten Stationen nicht abgefertigt.

Die in unserem Binnenverkehr in Kraft tretenden neuen Entfernungen und Tarifsätze sind aus den am 1. Mai d. J. zur Einführung kommenden Tarifnachträgen — Nr. III zum Personentarif und Nr. V zum Gütertarif — zu ersehen.

Der letztbezeichnete Nachtrag enthält ausserdem noch einige Aenderungen und Ergänzungen in den besonderen Bestimmungen und Tarifvorschriften, sowie in den Ausnahmetarifen, die grösstentheils bereits veröffentlicht wurden. Für Eisen etc. zur überseeischen Ausfuhr nach Ostasien im Verkehr von Osnabrück (Hann. Bf.) nach Brake (Old.) treten am 1. Juni d. J. erhöhte Frachtsätze in Kraft.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Näheres bezüglich der Tarifänderungen ist auf unserem Verkehrsbüro und vom 1. Mai ab auch auf den Stationen, von welchen alsdann Abdrücke der Nachträge käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.

Oldenburg, den 14. April 1900. (924)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Böhmisch-norddeutscher Kohlenverkehr.

Am 1. Mai d. J. tritt ein neuer Tarif in Kraft, durch den der Tarif vom 1. November 1896 sammt Nachträgen I—IX und die durch Bekanntmachung eingeführten Frachtsätze für die Stationen Nimptsch (Eisenb.-Dir.-Bez. Breslau), Fulda und Hersfeld (Eisenb.-Dir.-Bez. Frankfurt a/M.), Reitwein (Eisenb.-Dir.-Bez. Bromberg), Köditzberg und Königsee (Thüringen) (Eisenb.-Dir.-Bez. Erfurt) und Schönpriesen (priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft) aufgehoben und ersetzt werden.

Durch Einführung des neuen Tarifs treten gegenüber den bisherigen Frachtsätzen in vereinzelten Fällen auch Erhöhungen ein, insbesondere im Verkehre mit Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn.

Für folgende Stationen sind im Mangel eines Verkehrsbedürfnisses Frachtsätze in den neuen Tarif nicht wieder aufgenommen worden:

a) Kolberg (Eisenb.-Dir.-Bez. Stettin),
b) Saarau (Eisenb.-Dir.-Bez. Breslau),
c) Carwitz, Danzig, Olivaer Thor, Marienwerder, Nassow, Rügenwalde, Schlawe, Schübben-Zanow, Stolpmünde, Zitzewitz (Eisenb.-Dir.-Bez. Danzig),
d) Baddeckenstedt, Bendingbostel, Bergheim, Brockhöfe, Coppenbrügge, Derneburg, Dollbergen, Ebstorf, Eisbergen, Eldagsen, Elze, Emmerthal, Emmingen, Frielingen, Gross-Düngen, Hämerten, Hasperde, Himmighausen, Kirchlinteln, Lehrte, Lüneburg, Marxen, Mechtersen, Mehle, Meinersen, Minden (Westf.), Münder a. D., Münster, Neustadt a. Rbg., Oeynhausen (Südbahnhof), Osterwald, Othfresen, Pyrmont, Rinteln, Schieder, Soltau, Springe, Steinheim, Uelzen, Vinzelberg, Visselhövede, Vlotho, Voldagsen, Vorsfelde, Wulfsen, Wunstorf (Eisenb.-Dir.-Bez. Hannover),
e) Hennersdorf bei Dobrilugk, Rückersdorf bei Dobrilugk, Schönborn bei Dobrilugk (Eisenb.-Dir.-Bez. Halle) und
f) Tribsees (mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn).

Infolge Aufnahme der Station Tanne der schmalspurigen Südharz-Eisenbahn treten ferner die Frachtsätze der Station Tanne der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn ausser Kraft.

Insoweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Mai d. J. in Kraft.

Abdrücke des neuen Tarifs können durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen bezogen werden.

Dresden, den 14. April 1900. (925)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über den Brenner.

Mit Gültigkeit vom 20. April bis 15. Juni l. J. gelangen für die Beförderung von Erdbeeren aus Italien nach Deutschland mit den Nord-, Süd-Expresszügen folgende Schnittsätze zur Einführung:

Peri transit nach	Franken für 100 kg
Berlin Anh.-Dr. Bhf. . . .	58,63

Die Annahme und Beförderung erfolgt nur insoweit, als der in den Gepäckwagen der Schlafwagengesellschaft zur Verfügung stehende Raum ausreicht.

Das Gewicht der einzelnen Kolli darf 25 kg nicht übersteigen.

München, den 12. April 1900. (926)

Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-sächsischer Thierverkehr.

Am 1. Mai d. J. wird die Station Elten der niederländischen Staatsbahn in den Tarif für die direkte Beförderung von lebenden Thieren vom 1. Januar 1891 einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Dresden, am 14. April 1900. (927)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
II. Abtheilung.

Tirol-Vorarlberg-württembergischer bezw. südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1900 wird zu den Tarifen Theil II Heft 1 (Verkehr mit Württemberg) und Heft 2 (Verkehr mit Südwestdeutschland) je ein Nachtrag II ausgegeben.

Die Nachträge enthalten die Aufnahme der Station Lochau der k. k. österreichischen Staatsbahnen, der Station Mannheim-Industriehafen, sowie einer Anzahl württemb. Stationen, Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen und der Ausnahmetarife, Ergänzung der Vorbemerkungen, sowie eine Anzahl Berichtigungen.

Für den Geltungsbereich des Heftes 1 wurden ausserdem die zusätzlichen Bestimmungen zu den reglementarischen Bestimmungen neu aufgelegt. Soweit durch die Nachträge Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. Juni 1900 in Kraft.

Karlsruhe, den 13. April 1900. (928)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion der
badischen Staatseisenbahnen.

Württemb.-schweizer. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. kommt zum Theil II, Heft 3 der württemb.-schweizer. Gütertarife vom 1. September 1899 der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält unter anderem Frachtsätze für die Stationen der neu einbezogenen Burgdorf-Thunbahn.

Stuttgart, den 9. April 1900. (929)

K. Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-sächsischer Kohlenverkehr.

Am 1. Mai d. J. treten direkte Frachtsätze zwischen Stupno-Bras (K. K. St. B.) und Elsterwerda (B. D. B.), Gera (Reuss) (S. St. B.), Grosszschocher (S. St. B.), Leipzig I (bayerischer Bahnhof), Leipzig II (Dresdner Bahnhof), Leipzig-Connewitz, Leipzig-Stötteritz, Plagwitz-Lindenau (S. St. B.), Weida (S. St. B.), Weida-Altstadt, Zeitz (S. St. B.) und Zwötzen (S. St. B.) in Kraft, deren Höhe bei diesen Stationen zu erfahren ist.

Dresden, den 17. April 1900. (930)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Französisch-belgisch-deutsch-russischer Verkehr.

Zu dem Gütertarif, Theil II, Heft 1, 2 und 3 für den Verkehr zwischen Belgien und Russland vom 1. November 1898 treten am 14. d. Mts. Nachträge in Kraft, und zwar Nachtrag 2 zum Heft 1 und je Nachtrag 1 zu den Heften 2 und 3. Sie enthalten Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs, insbesondere neue Schnittfrachtsätze westlich vom Schnittpunkte für Eilgut in der Richtung nach Russland und für Eil- und Frachtstückgut in der Richtung von Russland.

Die Nachträge können von der Drucksachenverwaltung in Köln-Deutz bezogen werden.

Köln, den 14. April 1900. (931)

Königliche Eisenbahndirektion.

Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d J. tritt der Nachtrag II zum Gütertarif für den Binnenverkehr, Theil II, vom 15. Juni 1898 in Kraft.

Derselbe enthält:

1. die infolge der neuen Verkehrsordnung eingetretenen Aenderungen der besonderen Bestimmungen zu § 56, 68 und 69;
2. die bereits im Verfügungswege bekanntgegebenen Aenderungen der besonderen Tarifvorschriften und Ausnahmetarife und
3. eine Ergänzung des Kilometerzeigers.

Die vorstehend unter 1 erwähnten zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Druckexemplare sind bei unserer Station Naugard und in unserem Verkehrsbüreau Stettin, Lindenstr. Nr. 29, käuflich zu haben.

Stettin, den 15. April 1900. (932)

Direktion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Gütertarif, Theil II, Heft C (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. Januar 1894.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1900 werden die Stationen Mannheim Industriehafen der grossh. badischen Staatseisenbahnen, sowie Bingerbrück und Boppard der k. preussischen und grossh. hessischen Eisenbahndirektion in Mainz mit folgenden Kilometerentfernungen und Gruppennummern in den Tarif aufgenommen:

Seite	Gruppennummer	Vom Schnittpunkt bis	Schnittpunkt Nr. I	II	III	IV	V	VI	VII
			Kilometer						
174 des Haupttarifs	42	Mannheim Industriehafen . .	—	425	434	511	492	—	—
179 des Haupttarifs bezw. 10 des Nachtr. III.	29	Bingerbrück**)	441	444	465	—	522	—	—
	29	Boppard**)	483	486	507	—	564	—	—

**) Bei Berechnung der Lieferfrist sind die Entfernungen zu kürzen um 9 km.

München, den 12. April 1900. (933)

Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif VI, sowie Gruppenwechseltarife mit Gruppe VI.

Mit Geltung vom 20. d. Mts. treten im Verkehr mit den Stationen der Kerkerbachbahn folgende ermässigte Anstossfrachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) in Kraft:

km	für die Strecke von Kerkerbach bis	Tarifsatz für 100 kg in Mark
8	Christianshütte . .	0,08
4	Dehrn	0,05
6	Eschenau i. N. . . .	0,07
13	Heckholzhausen . .	0,09
9	Schupbach	0,08
3	Steeden a. d. L. . .	0,04

Frankfurt a/M., den 12. April 1900. (934)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Güterverkehr.

Auf Seite 51 des Tarifs vom 1. Mai 1898 ist

1. bei der Verkehrsbeziehung Rosenberg-Ludwigshafen a/Rh. die richtige Gruppenziffer 1 wiederherzustellen; dagegen
2. bei der Verkehrsbeziehung Rosenbach-Ludwigshafen a/R. die Gruppenziffer 1 auf 2 abzuändern.

Soweit sich hierdurch für solche Sendungen zwischen Rosenbach und Ludwigshafen a/R., welche in Ludwigshafen a/R. auf dem Rhein stromaufwärts ankommen oder stromabwärts weitergehen, Frachterhöhungen ergeben, bleiben die seitherigen billigeren Frachtsätze noch bis 1. Juni l. J. in Kraft.

München, den 16. April 1900. (935)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Gütertarif Theil III Heft 3 v. 1. II. 1898.)

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1900 gelangt der Nachtrag IV zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes sowie der Nachträge I—III und wird auf Verlangen kostenlos abgegeben.

München, den 12. April 1900. (936)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ungarisch-deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt für Holz des Ausnahmetarifs B zwischen Margitfalu (Kaschau-Oderberger Bahn) und Czernitz (königliche Eisenbahndirektion Kattowitz) ein direkter Frachtsatz in Höhe von 91 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, 15. April 1900. (937)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Binnen-Güterverkehr.

Am 1. Juni d. J. tritt an Stelle des Tarifs vom 1. November 1894 nebst Nachträgen ein neuer Gütertarif für den Binnenverkehr, Theil II, in Kraft, durch welchen einige unbedeutende Erhöhungen herbeigeführt werden.

Die in den Tarif aufgenommenen Besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I. 3 der letzteren genehmigt worden.

Abdrücke des Tarifs, sowie des am gleichen Tage in Kraft tretenden Ausnahmetarifs für den Hamburg-skandinavisch-preussischen Seetransitverkehr über Lübeck (bisher Ausnahmetarif 6) können vom 10. Mai d. J. ab von unserem Verwaltungsbüreau hierselbst und von den Güterabfertigungsstellen zum Preise von 0,80 ℳ für den Haupttarif und 0,10 ℳ für den Ausnahmetarif bezogen werden. Bis dahin ertheilt das Tarifbüreau Auskunft.

Lübeck, den 18. April 1900. (938)

Die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. tritt ein neuer Tarif, Heft Nr. 1—3 in Kraft, und zwar enthält:

Heft Nr. 1 Besondere Bestimmungen und Tariftabellen (Allgemeine Kilometertariftabelle und Tariftabellen der Ausnahmetarife).

Heft Nr. 2 Kilometerzeiger und Tariftabellen (Stationsfrachtsätze) für den Verkehr mit den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg (I), Breslau, Kattowitz, Posen (II), Berlin, Stettin (III), sowie der königlichen Militär-Eisenbahn, der Marienburg-Mlawkaer und ostpreussischen Südbahn, sowie zwischen den Stationen der ostpreussischen Privatbahnen untereinander.

Heft Nr. 3 Kilometerzeiger und Tariftabellen (Stationsfrachtsätze) für den Verkehr mit den Stationen der Direktionsbezirke Altona, Hannover, Münster (IV), Erfurt, Halle, Magdeburg (V), Cassel, Frankfurt a/M., Mainz (VI), Elberfeld, Essen (VII), Köln, St. Johann-Saarbrücken (VIII), sowie der oldenburgischen Staatsbahnen, Farge-Vegesacker, Hoyaer und Kreis Oldenburger Bahn.

Durch den neuen Tarif werden die nachstehenden Tarife und Frachtsätze aufgehoben:

1. der Tarif, Heft Nr. 1 und 2 vom 1. August 1896;
2. die Frachtsätze für den Verkehr zwischen der königlichen Militär-Eisenbahn und der Stargard-Cüstriner Eisenbahn des Militärbahn-Staatsbahntarifs vom 1. Mai 1897;
3. die Frachtsätze der Station Mölln i. L. der Lübeck-Büchener Eisenbahn im Verkehr mit Stationen der Greifswald-Grimmener und Stargard-Cüstriner Eisenbahn, sowie der Nebenbahnen Hansdorf-Priebus, Muskau-Teuplitz-Sommerfeld, Rauscha-Freiwaldau im hanseatisch-ostdeutschen Gütertarif, Heft Nr. 1, 3 und 4 vom 1. März 1896.

Durch den neuen Tarif treten gegenüber den bisherigen Frachtsätzen neben Frachtermässigungen auch Frachterhöhungen ein.

Die zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt.

Bis zur Ausgabe des neuen Tarifs ertheilen über die Höhe der neuen Frachtsätze die betheiligten Eisenbahnverwaltungen und unser Verkehrsbüreau auf Verlangen nähere Auskunft.

Stettin, den 14. April 1900. (939)

Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Für Steinkohlen usw., welche zu Schiff in Rheinau eingegangen sind und von da mit der Eisenbahn nach Stationen der Mittel- und Westschweiz, sowie nach Station Meggen der Gotthardbahn weitergehen, werden die Frachtsätze ab Rheinau mit Wirkung vom 1. Juni l. J. (im Verkehre mit Meggen ab 1. Juli l. J.) um 3 Centimes für 100 kg erhöht.

Karlsruhe, den 11. April 1900. (940)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Militärbahn-Staatsbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1900 wird im Ausnahmetarif 5 c für Kies der Frachtsatz Mahlow, Militärbahnhof — Marienfelde, preussische Staatsbahn, 0,06 ℳ für 100 kg, eingeführt.

Berlin, den 13. April 1900. (941)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird im oben bezeichneten Verbande bei Beförderung von Eisenbahnwagen aller Art, Eisenbahn-Wagenkrahnen und Eisenbahn-Schneepflügen nach und von Oderberg, Station des Direktionsbezirks Kattowitz, wenn die Frachtberechnung für die Achse und das Kilometer erfolgt (§ 25 Ziffer 2 b, 2 c und 3 des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Theil I B vom 1. Januar 1900), ein Zuschlag von 1.20 ℳ für jedes Fahrzeug erhoben. Werden den nach und von Oderberg zur Aufgabe gelangenden Eisenbahnfahrzeugen aller Art (wie in dem bezeichneten Theil I B unter § 23 A aufgeführt) Begleiter beigegeben, so wird für jeden derselben eine Gebühr von 0,10 ℳ erhoben.

Breslau, den 13. April 1900. (942)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 3. Juni d. J. wird

a) im Gütertarif der Gruppe II der preussischen Staatsbahnen und im Wechselverkehr dieser Gruppe mit den übrigen preussischen Staatsbahnen,
b) im Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr,
c) im süd-ost-preussischen Güterverkehr,
d) im Militärbahn-Staatsbahngüterverkehr,
e) im mitteldeutschen, westdeutschen und süddeutschen Privatgüterverkehr,
f) im hanseatisch-ostdeutschen Güterverkehr

bei Beförderung von Eisenbahnwagen aller Art, Eisenbahnwagenkrahnen und Eisenbahnschneepflügen nach und von Oderberg, wenn Frachtberechnung für die Achse und das Kilometer erfolgt (§ 25 Ziffer 2 b, 2 c und 3 des vom 1. Januar d. J. gültigen deutschen Eisenbahngütertarifs Theil I B), ein Zuschlag von 1,20 ℳ für jedes Fahrzeug erhoben.

Werden den nach und von Oderberg zur Aufgabe gelangenden Eisenbahnfahrzeugen aller Art (wie in dem bezeichneten Theil I B unter § 23 A aufgeführt) Begleiter beigegeben, so wird für jeden derselben in den bezeichneten Tarifen eine Gebühr von 0,10 ℳ erhoben.

Kattowitz, den 13. April 1900. (943)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-oldenburgischer Güterverkehr.

Zum Gütertarif vom 1. Februar d. J. tritt am 1. Mai d. J. der Nachtrag I in Kraft, enthaltend neben sonstigen, bereits veröffentlichten Aenderungen neue bezw. anderweite Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der oldenburgischen Staatsbahn im Verkehr mit den Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Essen, Köln und St. Johann-Saarbrücken usw.

Die Entfernung für Krauthausen bis zum Schnittpunkte Quakenbrück ist mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. von 160 in 260 km berichtigt.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Näheres ist auf den Stationen, von welchen auch Abdrücke des Nachtrags käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.

Oldenburg, den 14. April 1900. (944)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Elsass-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Wirksamkeit werden die vorläufig nur dem Wagenladungsverkehr dienenden Ladestellen

Deutsch-Oth (Bouvenberg),
Deutsch-Oth (Cabucières),
Deutsch-Oth (Pickberg) und
Deutsch-Oth (Villerupt)

der luxemburgischen Wilhelmsbahn und die dem Gesammtgüterverkehr dienende Station

Meisenthal

der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in den elsass-lothringisch-luxemburgisch-bayerischen Gütertarif einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

München, den 13. April 1900. (945)

Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. gelangt der VI. Nachtrag zum Kilometerzeiger für den Binnenverkehr zur Ausgabe.

Derselbe enthält u. a. Entfernungen für die Ladestellen bei Deutsch-Oth, sowie für die später zu eröffnenden Stationen der Strecke Weissenburg-Lauterburg. Ausserdem geänderte Entfernungen für eine grössere Anzahl von Stationsverbindungen.

Die Abgabe des Nachtrags erfolgt kostenlos.

Strassburg, den 10. April 1900. (946)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. April d. J. ist ein Ausfuhrtarif Nr. 414 für die Beförderung von Eisen, rohen Eisenschlacken, Stahl usw. von Villerupt-Micheville, Mont-St. Martin, Homécourt-Joeuf, Pont à Mousson und Pompey nach schweizerischen Stationen, auch Chiasso und Pino transit, über Alt-Münsterol und Delle in Kraft getreten.

Weitere Auskunft ertheilt die Güterabfertigungsstelle Basel.

Strassburg, den 11. April 1900. (947)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Sächsisch-schweizerischer Güterverkehr über Lindau.

Am 15. April d. J. wird für die Beförderung von Braunkohlen, auch pulverisirt, Braunkohlenkoks, wenn unverpackt (Grudekoks), und Braunkohlenbriketts in

Ladungen von 10 000 kg oder Zahlung der Fracht für dieses Gewicht für jeden verwendeten Wagen von Borna nach Bülach der Frachtsatz von 182 Cts. für 100 kg eingeführt.

Dresden, den 12. April 1900. (948)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Wirksamkeit vom 20. April l. J. werden die bayerischen Stationen Hartmannshof, Hof (für den Verkehr mit den Stationen der bayerischen Lokalbahnstrecke Hof-Naila-Bad Steben), Neusorg, Schnaittach Bhf., Schweinfurt Ctl.-Bhf. und Schweinfurt Stadt in den Ausnahmetarif 20 (Tarifheft 1) für zum Hochofen- und Bleihüttenbetriebe bestimmte Hammerschlacken etc. einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, am 12. April 1900. (949)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II Heft 2 vom 1. Oktober 1895.

Dieses Tarifheft tritt nebst den Nachträgen I und II, sowie den hierzu durch Ausschreiben eingeführten Frachtsätzen ab 1. Juni l. J. ausser Kraft. Hierfür gelangt mit Gültigkeit vom 1. Juni ein neuer Tarif zur Einführung, welcher theilweise Ermässigungen, theilweise auch Erhöhungen der z. Z. bestehenden Frachtsätze bringt.

München, den 12. April 1900. (950)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.

Kohlenausnahmetarif, Theil V, Heft Nr. 2.

Mit 1. Mai 1900 gelangt für die Beförderung von Steinkohlen und Koks zwischen Frankfurt a. M. Hafen (rechtsmainisch), Frankfurt a. M.-Sachsenhausen Hafen (linksmainisch), Gustavsburg, Ludwigshafen a. Rh., Mainz Hauptbhf., Mainz Hafen, Mannheim B. B., Mannheim Industriehafen und Rheinau einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg und Tirol) und der k. k. priv. Südbahngesellschaft (österr. Linien) andererseits ein neuer Tarif zur Einführung, welcher gegen seither beträchtlich ermässigte Frachtsätze für Mannheim und Ludwigshafen a. Rh. enthält.

Der neue Tarif wird unentgeltlich abgegeben. Der Kohlen-Ausnahmetarif, Theil V, Heft Nr. 2 vom 1. Januar 1894 tritt gleichzeitig ausser Kraft.

München, den 12. April 1900. (951)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Aufhebung des Prager Transittarifes.

Der Transittarif für die Beförderung von gewöhnlichen Frachtgütern zwischen Stationen der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft, der k. k. priv. böhmischen Kommerzialbahnen, der k. k. priv. österr. Nordwestbahn und süd-norddeutschen Verbindungsbahn (einschliesslich der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz) und der k. k. priv. böhmischen Nordbahn einerseits und Prag (Station der vormaligen böhmischen Westbahn), Prag (Bubna), Prag (Smichow) und Kralup (Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn), dann Prag (K. F. J. B.) andererseits vom 1. September 1890 sammt den Nachträgen I—III tritt am 30. Juni 1900 ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 12. April 1900. (952)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Süddeutschland.)
Berichtigung des Tarifes.

Der im Tarife Theil II, Heft 1 für den oben bezeichneten Verband auf Seite 25 vorgesehene Schnittfrachtsatz für Eilgut von 2821 Cts. für die Station Karlsruhe Westbahnhof ist zu streichen.

Wien, am 14. April 1900. (953)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

In der in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 14 vom 17. Februar 1900 unter Pos. 451 erschienenen Kundmachung hat es statt:

„für Getreide, Hülsenfrüchte, Mehl und Mahlprodukte etc. (des im Aus.-Tar. Nr. 1 des Elbeumschlagsverkehres mit Oesterr.)"

in Uebereinstimmung mit der Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt Nr. 18 vom 15. Februar 1900, Pos. 876, richtig zu lauten:

„für Getreide und Hülsenfrüchte, sowie Mahlprodukte."

Wien, am 17. April 1900. (954)

Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-russischer Grenzverkehr.
Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.
Güterverkehr Illowo loco und transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Warschau-Granica.
Elbeumschlagsverkehr mit Südwestrussland.

Aufnahme der Lagerhäuser der Firmen Gartenberg & Schreier und Jacob Baidaff in Kolomea als Reexpeditionsstellen für Getreide etc.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1900 bis auf Widerruf finden die direkten Frachtsätze der Tarife:

a) Theil II, Heft 2, für den österr.-ungar.-russischen Grenzverkehr vom 1. Januar 1896,
b) Theil II für den Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach vom 1. Januar 1897, Ausnahmetarif Nr. 2,
c) für den Güterverkehr Illowo loco und transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Warschau-Granica vom 1. Januar 1893, Spezialtarif 1,
d) für den Elbeumschlagsverkehr mit Südwestrussland vom 1. Oktober 1894, Ausnahmetarif Nr. 1

bis zur neuen Bestimmungs- (Verbands-) Station im Verkehre von Nowosielitza transit, Sereth transit bezw. hinsichtlich des Tarifes für den „Güterverkehr Illowo loco und transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Warschau-Granica" von jenen Tarifstationen, für welche die Verkehrsleitung über Kolomea erfolgt, unter Einhaltung der in den voraufgeführten Tarifen für die Reexpedition von Getreide etc. enthaltenen Bestimmungen auch bei Unterbrechung des Transportes durch Einlagerung bezw. Reexpedition in den Kolomeaer Lagerhäusern der Firmen Gartenberg & Schreier und Jacob Baidaff Anwendung.

Wien, am 9. April 1900. (954a)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Preussisch-hessisch-oldenburgischer Personenverkehr.

Am 1. Juni d. J. tritt für den Verkehr zwischen Stationen der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits ein neuer Personen- und Gepäcktarif in Gültigkeit, durch welchen neben Ermässigungen in einzelnen Fällen auch geringfügige Erhöhungen in den Fahrpreisen und Gepäckfrachtsätzen hervorgerufen werden. Für einige Verkehrsbeziehungen kommen die z. Z. bestehenden Sätze mangels genügender Frequenz ohne Ersatz zur Aufhebung.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.

Näheres ist auf den Verkehrsbüreaus der betheiligten Verwaltungen, sowie vom 1. Juni d. J. ab auch auf den Stationen, auf welchen die Fahrpreise durch Aushang am Schalter veröffentlicht werden, zu erfahren.

Oldenburg, den 14. April 1900. (955)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

7. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Köln-Bonner Kreisbahnen.

Am 1. Mai d. J. wird der vom 1. April 1898 gültige Nachtrag I zum Tarif für die Beförderung von Personen und Gepäck, Theil II, enthaltend:

Besondere Bestimmungen über die Beförderung von Milch

aufgehoben.

Vom gleichen Tage tritt der Nachtrag I zum Tarif für die Beförderung von Gütern im Binnenverkehr der Köln-Bonner Kreisbahnen, Theil II, enthaltend:

1. Aenderung des Vorwortes,
2. Besondere Bestimmungen über die Beförderung von Milch,
3. Berichtigung

in Kraft.

Der Nachtrag ist zum Preis von 10 ₰ bei der Betriebsdirektion der Köln-Bonner Kreisbahnen in Bonn käuflich zu erhalten.

Köln, im April 1900. (956)

Aktiengesellschaft
der Köln-Bonner Kreisbahnen.
Der Vorstand.
Dubelman.

8. Generalversammlungen.

K. k. priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn.

Der Verwaltungsrath beehrt sich die Herren Aktionäre zur 49. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Mittwoch, den 23. Mai 1900, um 11 Uhr Vormittags, in Wien im Sitzungssaale des Ersten allgemeinen Beamten-Vereines der österr.-ung. Monarchie, I. Wipplingerstrasse 25, stattfindet.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1899.
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1899 gewählten Revisionsausschusses.
3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die Einlösung des am 1. Juli l J. fälligen Aktienkupons.
4. Wahl von Verwaltungsrathsmitgliedern.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1900.

Gemäss § 26 der Statuten wollen jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, die Aktien sammt den nicht fälligen Kupons längstens bis Mittwoch, den 9. Mai l. J., 12 Uhr Mittags, entweder bei der gesellschaftlichen Hauptkasse in Wien, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe, oder bei der k. k. priv. allgem. österr. Bodenkreditanstalt in Wien deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Aktien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen.

Eine Konsignation wird, mit der Erlagsbestätigung versehen, zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben 10 Aktien das Recht auf eine Stimme; kein Aktionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Aktionäre können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Aktien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblankette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1900. (957)

Der Verwaltungsrath.

Nachdruck wird nicht honorirt!

Ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einladung

zur 54., als ordentlichen 47. Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn, welche am 15. Mai 1900, Vormittags 10 Uhr, im Administrationsgebäude zu Prag, Bredauergasse Nr. 7 neu, abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und der Rechnungsabschlüsse pro 1899.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1899.
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes.
4. Wahl in den Verwaltungsrath.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1900.

Die P. T. stimmberechtigten Aktionäre werden unter Bezugnahme des Abschnittes III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Aktien — mindestens 5 Stück Aktien Litt. A oder Genussscheine von solchen oder mindestens 20 Stück Aktien Litt. B oder die betreffenden Depositenscheine — bei einer der folgenden Stellen, u. zwar:

bei der Hauptkasse der Gesellschaft in Prag,
„ „ k. k. priv. allgem. österr. Bodenkreditanstalt in Wien,
„ „ allgemeinen deutschen Kreditanstalt in Leipzig,
„ „ Diskontogesellschaft in Berlin,
„ „ bayerischen Vereinsbank in München,
„ Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,
„ „ L. Behrens & Söhne in Hamburg

längstens bis 7. Mai 1900 zu hinterlegen.

Prag, am 12. April 1900. (958)

Der Verwaltungsrath.

Nachdruck wird nicht honorirt.

---

9. Verdingungen.

Die Lieferung von 2 446 cbm Steinschlag als Eisenbahnbettungsmaterial ist für den Bezirk der unterzeichneten Inspektion zu vergeben. Bedingungen können im Büreau der Inspektion — Zimmer 143 des Hauptverwaltungsgebäudes — eingesehen, auch von dort gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 20 ₰ — in baar — bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit entsprechender Aufschrift versehen portofrei einzusenden. Termin zur Eröffnung der Angebote

am 30. April d. J., Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 11. April 1900. (959)

Königl. Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

---

10. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Makulatur.

Etwa 115 000 kg zum Einstampfen (Einkochen) bestimmte Makulatur und etwa 6 000 kg veraltete Drucksachen und Papiere zur beliebigen Verwendung sollen — nach Loosen getrennt — verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

1. k. Mts., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 15. k. Mts.

Magdeburg, den 8. April 1900. (960)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

11. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von Lokomotiven und Wagen.

6 Stück Lokomotiven (darunter 2 Tenderlokomotiven) und 30 Stück bedeckte und offene Güterwagen, welche für den Vollbetrieb nicht mehr geeignet, sonst aber noch benutzbar oder doch benutzbar zu machen sind, sollen — nach Loosen getrennt — verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1—10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

10. k. Mts., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. k. Mts.

Magdeburg, den 14. April 1900. (961)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

12. Offene Stellen.

Pfälzische Eisenbahnen.

Für Projektirung und Ausführung grösserer Eisenbahnbauten suchen wir Regierungsbaumeister für das Bauingenieurwesen oder Ingenieure mit vollständiger Hochschulbildung; erwünscht ist praktische Erfahrung im Eisenbahnbau.

Bewerber wollen ihre Gesuche unter Beifügung von Lebenslauf, Zeugnissabschriften und Gehaltsansprüchen bis längstens 15. Mai 1900 hierher einreichen.

Ludwigshafen a/Rh., 9. April 1900. (962)

Die Direktion.

v. Lavale.

Gesucht:

1 Maschinentechniker, der im Eisenbahnwesen bereits gearbeitet hat und im Büreau- und Werkstättendienst Erfahrung besitzt, sowie

1 Telegraphenaufseher zur Ausführung, Beaufsichtigung und Unterhaltung unserer Telegraphen- und Fernsprechanlagen.

Dienstantritt des Technikers am 1. Mai, des Telegraphenaufsehers am 15. Juni d. J.

Bewerbungen unter Angabe der Gehaltsansprüche, Beifügung von Zeugnissabschriften und kurzem Lebenslauf sind baldigst an uns einzureichen.

Lippstadt, den 11. April 1900. (963)

Die Direktion der westfälischen Landeseisenbahn.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 32. 25. April 1900. XL. Jahrgang.

Inhalt.

Vom Betriebskoeffizienten und von den Verwaltungskosten der preussisch-hessischen, der sächsischen und der württembergischen Staatseisenbahnen.

Mein Aufsatz über den Rechnungsabschluss und das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1898 im 31. Zwanglosen Hefte für Lernende im Eisenbahnbetriebe hat eine nicht erwartete Beachtung und sogar eine Besprechung in Nr. 2 d. Ztg. vom 6. Januar d. J. gefunden. Ich hatte die unverhältnissmässige Höhe des Betriebskoeffizienten der sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1898 gegenüber den Vorjahren zu erläutern gesucht und darauf hingewiesen, dass beim Vergleich der Betriebsergebnisse verschiedener Bahnen der Betriebskoeffizient nur mit Vorsicht als Maassstab angewendet werden dürfe, dass er überhaupt nicht einwandfrei sei. Die Ausführungen haben indessen den Herrn Berichterstatter in der Vereinszeitung nicht zu überzeugen vermocht. Er findet vielmehr, dass meine Vergleichsziffern meine Ansicht „von der Unzuverlässigkeit des Betriebskoeffizienten als Maassstab für Beurtheilung der finanziellen Ergebnisse der verschiedenen Bahnverwaltungen nicht zu bestätigen scheinen“. Er ist der Meinung, dass durch meine Rechnungsmethoden übereinstimmend dargethan sei, „dass grosse kilometrisch weit ausgedehnte Bahnunternehmungen imstande sind, durch wirthschaftliche Ordnung des gesammten nicht örtlichen Theiles des Eisenbahndienstes finanzielle Vortheile zu erzielen, die kleinere selbständige Bahnunternehmungen, selbst bei sorgsamster Vermeidung alles Unnöthigen und Unzweckmässigen, sich nicht im gleichen Umfange verschaffen können“. Eine Anmerkung der Schriftleitung hat diesen Schlusssatz schon einigermaassen eingeschränkt durch Hervorhebung der günstigen preussischen und der ungünstigeren sächsischen, bayerischen und württembergischen Steigungsverhältnisse und der schwierigeren Bauwerke, die auf die Betriebskosten von erheblichem Einfluss sind.

Da der Betriebskoeffizient sehr oft als Maassstab angewendet wird, nicht allein um die Ergebnisse einer Verwaltung mit den Ergebnissen derselben Verwaltung in früheren Jahren zu vergleichen, sondern auch um die Ergebnisse verschiedener Verwaltungen einander gegenüber zu stellen und daraus Schlüsse zu ziehen, so erscheint es zweckmässig, dieses Verhältniss der Ausgaben in Hunderttheilen der Einnahmen, wie die Reichsstatistik sagt, näher ins Auge zu fassen, um zu sehen, ob es nicht, je näher ihm zu Leibe gegangen, je mehr es zergliedert wird, desto mehr an seiner gebietenden Machtstellung oder — wie Deutsche gar zu gern sagen — an seinem Prestige verliert.

Sollen die Rechnungsergebnisse verschiedener Bahnverwaltungen an der Hand des Betriebskoeffizienten verglichen werden, so muss vor allem vorausgesetzt werden, dass die bei den einzelnen Verwaltungen erwachsenden Einnahmen und Ausgaben gleichartig angeschrieben und in die Summen einbezogen werden. Das ist aber, wie in dem Aufsatze in den Zwanglosen Heften näher ausgeführt worden ist, nicht allenthalben der Fall. Pensionen, Dispositionsbesoldungen und Hinterbliebenengelder werden für Beamte der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen aus anderen preussischen und hessischen Staatsfonds gezahlt, in Sachsen sind dieselben in der Staatseisenbahnbetriebsrechnung gebucht. Jene betrugen nach dem preussischen Betriebsberichte

(Seite 167) für 1898: 20 110 008 ℳ. Auch die württembergische Betriebsrechnung für 1898 weist nur einen **Zuschuss** zu der Unterstützungskasse für Angestellte der Verkehrsanstalten mit 520 300 ℳ. nach, wogegen Sachsen 2 809 034 ℳ. verausgabt. In der allgemeinen Uebersicht über die Einnahmen und Ausgaben im preussischen Betriebsberichte ist zwar unter Titel 2 b ein Betrag von 3 301 287 ℳ. einbehaltener Wohnungsgeldzuschuss für überwiesene Dienstwohnungen eingestellt, auch zu dem wirklich gezahlten Wohnungsgeldzuschuss an 20 415 714 ℳ. unter c zugerechnet, aber weder in der Gesammtsumme der persönlichen Ausgaben, noch in der Gesammteinnahme und -Ausgabe und daher auch nicht bei der Berechnung des Betriebskoeffizienten berücksichtigt, wie dies bei den sächsischen Staatseisenbahnen bezüglich des Miethwerths sämmtlicher Dienstwohnungen geschehen ist.

Die II. allgemeine Vorschrift für die Anwendung des Normalbuchungsformulares lautet: „In der Buchung sollen . . . die Einnahmen und Ausgaben nach ihrer Entstehung und so verrechnet werden, dass sämmtliche Einnahmen und Ausgaben einer Eisenbahnverwaltung darin zum Nachweise kommen. Demgemäss sind auch die Ausgaben der Betriebs-, Oberbau-, Bau- und Werkstättenmaterialien und Werkstättenverwaltung, sowie sonstiger Betriebe der Eisenbahnverwaltung als Ausgaben, die Entschädigungen oder Erstattungen Dritter (der Neubau-, Post- und Telegraphenverwaltung, anderer staatlicher Verwaltungen, fremder Eisenbahnverwaltungen und von Privatpersonen) für die in den Werkstätten ausgeführten Arbeiten oder für die aus den Magazinen abgegebenen Materialien dagegen als Einnahmen nachzuweisen und nicht von den Ausgaben abzusetzen.“ Dem hat die sächsische Verwaltung entsprochen. Nach der Tabelle 10, Spalte 24 der Statistik des Reichseisenbahnamts für 1898 sind allein für Oberbau- und Baumaterialien 3 397 498 ℳ. als durchlaufender Posten für Dritte bei der sächsischen Staatseisenbahn — gegen 1 510 051 ℳ. bei der preussischen Staatseisenbahn — nachgewiesen. Auf Seite 64 des preussischen Betriebsberichtes für 1898 wird aber eine Mindereinnahme von 4 871 576 ℳ. im Jahre 1898 gegen 1897 darauf zurückgeführt, dass mehr Oberbau- und Baumaterialien ohne Belastung des Betriebsfonds auf Baufonds verrechnet worden sind. Abgesehen von anderen Verschiedenheiten in der Anschreibung von Einnahmen oder Ausgaben muss schon hiernach der Betriebskoeffizient beim Vergleich der Rechnungsergebnisse verschiedener Bahnverwaltungen nur mit mancherlei Wenn und Aber oder mit Vorsicht als Maassstab angewendet werden.

Auf den Betriebskoeffizienten beruft man sich vielfach, um mit Genugthuung die Sparsamkeit und Wirthschaftlichkeit darzuthun, wie es gelungen sei, mit dem geringsten Aufwand von Mitteln, mit dem Niederhalten der Ausgaben so hohe Ueberschüsse zu erreichen, oder — was weniger angenehm ist — um zu bekennen, dass trotz aller Sparsamkeit die Ausgaben wiederum gestiegen seien, was in der Erhöhung des Koeffizienten um x % zum Ausdruck komme. Hierbei wird oft übersehen, dass sich der Koeffizient aus zwei Faktoren, den Einnahmen und den Ausgaben, ergibt. In dem ersten Falle würde die Bemerkung „infolge besonders günstiger Einnahmeverhältnisse“ die Wirkung der Erklärung wahrscheinlich etwas abschwächen, im anderen Falle aber könnte die Bemerkung „infolge ungünstiger Verhältnisse für die Einnahmen“ die Bitterkeit einigermaassen mildern. Hat beispielsweise A. unter recht günstigen Verhältnissen eine Einnahme von 100 ℳ., wo B. unter weniger günstigen Verhältnissen nur 80 ℳ. erreicht und gibt A. 60 ℳ. aus, B. aber unter Beobachtung aller Sparsamkeit nur 56 ℳ., so hat B. beim Koeffizienten trotzdem das Nachsehen, denn sein Koeffizient ist 70, während der des A. nur 60 vom Hundert beträgt.

In einer ähnlichen Lage wie B. im vorstehenden Beispiel befindet sich auch die sächsische Staatseisenbahn ihrem Betriebskoeffizienten gegenüber, nur insofern ist noch ein Unterschied vorhanden, als nicht blos verhältnissmässig ungünstige Einnahme-, sondern auch ungünstige Ausgabeverhältnisse dafür sorgen, dass er hoch bleibt und noch höher steigt.

Das Königreich Sachsen mit seinen 14 993 qkm Flächeninhalt ist, abgesehen von den Städten Lübeck und Bremen, am reichsten im Deutschen Reiche mit Eisenbahnen ausgestattet. Nach der Tabelle 2 zur Reichsstatistik 1898 entfallen 16,06 km Eisenbahnen auf 100 qkm Grundfläche (in Preussen: 8,31, Württemberg: 8,05). Dabei sind aber die schmalspurigen Eisenbahnen noch gar nicht mitgerechnet, und deren erfreut sich Sachsen auch mehr wie andere Staaten: 380,16 km. Werden diese in die Rechnung einbezogen, so entfallen gar mehr als 18 km Eisenbahnen auf 100 qkm Grundfläche.

So segensreich eine solche Menge Bahnen auch für das Land und seine Bewohner ist, für die Rechnungsergebnisse und gar für den Betriebskoeffizienten ergeben sich daraus einige Faktoren mit weniger günstigem Erfolg. Zunächst ist, namentlich wenn die Schmalspurbahnen mit bedacht werden, die Zahl der Stationen grösser. Die Betriebslänge der sächsischen Staatseisenbahnen (2 953,46 km) verhält sich zu der von Preussen (29 720,27) wie 1 : 10, zu der von Württemberg (1 755,41) wie 1 : 0,59, die Zahl der sächsischen Stationen (793) zu der Preussens (5 257) wie 1 : 6,63, Württembergs (428) wie 1 : 0,54. Das kann auch so gelesen werden: Während sich im Durchschnitt in Preussen aller 5,65 km voll- und schmalspuriger Eisenbahnen eine Verkehrsstelle befindet, ist dies in Sachsen bereits aller 3,73 km und in Württemberg aller 4,10 km der Fall.

Die ungünstige Beeinflussung des Betriebskoeffizienten durch die grosse Zahl von Stationen liegt namentlich mit darin, dass aus deren Vorhandensein gar mancherlei Ausgaben für die Sicherheit des Betriebes folgen, dass deshalb mehr Kräfte und Einrichtungen nothwendig sind, als zur Bewältigung des Ortsverkehres erforderlich sein würden.

Je dichter das Netz, desto zahlreicher die Knoten. Das gilt auch für das Eisenbahnnetz. Solche Knotenpunkte verursachen meist, auch wenn sie selbst nur geringen Verkehr haben, erhebliche Anlagen und ziemlich hohe Kosten. Bei den sächsischen Staatseisenbahnen entfällt im Durchschnitt auf 23 km und in Preussen erst auf 34 km Betriebslänge je ein solcher Knoten.

Aus der Dichtigkeit des sächsischen Eisenbahnnetzes, insbesondere durch die verhältnissmässig geringe Länge vieler Strecken, erklärt sich auch bis zu einem gewissen Grade die hohe Anzahl der geförderten Züge. Nach Tabelle 15 der Reichsstatistik sind auf den sächsischen Staatseisenbahnen 783 654, auf den preussisch-hessischen 6 243 152 und auf den württembergischen Staatseisenbahnen 260 751 Züge im Betriebsjahre 1898 gefördert worden. Schon hierbei verhält sich die Zahl der sächsischen Züge zu den preussischen wie 1 : 8 und zu den württembergischen wie 1 : 0,33. Dabei sind aber die auf den zahlreichen sächsischen Schmalspurbahnen verkehrenden Züge noch gar nicht mitgezählt. Mit diesen, aber ausschliesslich der Bauzüge, beträgt die Zahl der Züge im Jahre 1898: 877 675. Wäre die Zahl der auf preussischen Schmalspurbahnen beförderten Züge bekannt, so würde aus jener Verhältnisszahl noch schärfer hervorgehen, dass in Sachsen eine viel erheblichere Zahl von Zügen gefahren wird, als in Preussen. Dass aber jeder Zug nicht allein die Kosten der Zugkraft und Zugbegleitung, sondern auch die Stationskosten wesentlich erhöht, ist in dem Aufsatze des Herrn Baurath Professor P. Schmidt im „Archiv für Eisenbahnwesen“, Heft 6, 1899 über die Veranschlagung von Stations- und Expeditionskosten eingehend dargelegt worden.

Auf die ungünstigen Wirkungen, welche die Neigungs- und Krümmungsverhältnisse sowie die baulichen Anlagen, die einigermaassen im Baukapital Ausdruck finden, auf die Betriebsausgaben und damit auch auf den Betriebskoeffizienten haben, ist von der Schriftleitung schon in Nr. 2 d. Ztg. hingewiesen worden.

Hiermit sind aber noch nicht alle Umstände oder Verhältnisse aufgezählt, welche die Betriebsergebnisse einer Eisenbahn

nach dieser oder jener Seite beeinflussen, ohne dass eine Verwaltung wesentlich darauf einzuwirken in der Lage ist. Nur auf eins sei noch hingewiesen. Der Güterverkehr in Sachsen ist dank seiner hochentwickelten Industrie ausserordentlich lebhaft. Nach Tabelle 19 der Reichsstatistik betrug — ohne Rücksicht auf die Schmalspurbahnen — die Anzahl der gegen Frachtberechnung beförderten Güter 23 843 672 t, in Preussen 192 698 880, in Württemberg 7 757 163 t. Die sächsische Tonnenzahl verhält sich zu der Preussens wie 1 : 8,08, zu der Württembergs wie 1 : 0,33. Bei der geringen Entfernung der Industriestätten Sachsens von einander werden die Güter verhältnissmässig nur kurze Strecken befördert: jede Tonne durchschnittlich 66,58 km; in Preussen dagegen 115,44 km und in Württemberg 82,04 km. Infolge dessen entfallen durchschnittlich auf 1 t Gut in Sachsen nur 2,96 ℳ Einnahme, in Preussen aber 4,23 ℳ und in Württemberg 3,90 ℳ. Deshalb ist auch die Zahl der Tonnenkilometer verhältnissmässig viel kleiner in Sachsen: 1 587 592 185 als in Preussen: 22 245 761 453 und in Württemberg: 636 420 389, das ist 1 : 14 gegen Preussen und 1 : 0,4 gegen Württemberg. Die Güterverkehrseinnahme berechnet sich für 1 tkm in Sachsen auf 4,45 ₰, in Preussen aber nur auf 3,66 ₰, in Württemberg auf 4,75 ₰. Darin kommt zum Ausdruck, dass in Preussen erheblichere Mengen Massengüter nach dem billigeren Spezialtarif III und den Ausnahmetarifen als in Sachsen befördert werden und dass bei den süddeutschen Bahnen die Tarife für die kürzeren Strecken im allgemeinen höher als in Sachsen und in Preussen sind. Würden in vorliegender Beziehung die Ergebnisse der Schmalspurbahnen (für Sachsen: 867 471 t Güter = 10 837 361 tkm) mit berücksichtigt, so würde die Verhältnisszahl für Sachsen im Vergleich zu Preussen noch weiter auseinandergehen.

Alle diese Ursachen, aus denen solche Verschiedenheiten folgen, entziehen sich zum grössten Theile jedweder Beeinflussung durch Verwaltungsmaassregeln. Sie sprechen aber im Betriebskoeffizienten mit. Ist es da nicht gerechtfertigt, wenn behauptet wird, dass das nackte Zahlenverhältniss — dieser Betriebskoeffizient — zu Vergleichen der Betriebsergebnisse verschiedener Bahnen zwecks Beurtheilung der Wirthschaftlichkeit der eigenen oder anderer Verwaltungen nur mit Vorsicht gebraucht werden darf, dass er nicht zuverlässig ist?

Zu Vergleichen der Betriebsergebnisse verschiedener Zeiträume ein und derselben Verwaltung ist der Betriebskoeffizient, vorausgesetzt, dass sich die Verhältnisse nicht erheblich verschoben haben, besser geeignet. Da gibt diese einfache Zahl einen kurzen und immerhin ziemlich sicheren Ueberblick und entsprechenden Maassstab. Er führt zur Selbstprüfung und Selbsterkenntniss. In schlechten Zeiten liegt darin der Besserung Anfang. Würden die guten oder weniger guten Ergebnisse solcher Erörterungen allgemein bekannt gegeben, so würden andere Verwaltungen Anregungen zur Prüfung oder Nachahmung des Guten und zur Vermeidung des weniger Guten finden, insoweit ähnliche Verhältnisse vorhanden sind und diese von der Verwaltung überhaupt beeinflusst werden können. Es gab Zeiten, und sie sind noch gar nicht so lange vergangen, da bezifferte sich auch in Sachsen der Betriebskoeffizient auf 54,18 (1889, Reichsstatistik Tabelle 26, Spalte 158), und noch im Jahre 1892 war er niedriger als in Preussen, wo er 63,12 in Sachsen und 63,85 in Preussen, 66,65 in Württemberg betrug. Von da ist er in Preussen lebhaft gefallen, im Jahre 1895 von 58,79 auf 52,53, während er sich in Sachsen ab- und aufbewegte. Die preussischen Erfolge sind ohne Zweifel zum grössten Theile der im Jahre 1895 durchgeführten Neuorganisation zu danken. Unzweckmässige und unwirthschaftliche Einrichtungen und Vorschriften wurden beseitigt, die Arbeit vereinfacht und das Personal erheblich vermindert. Auch in Sachsen ist im Jahre 1899 die Eisenbahnverwaltung neuorganisirt worden. Die Geschäfte sind vielfach vereinfacht, eine Verminderung des Personals wird sich zwar gegenüber den Anforderungen und dem früheren Stande mit der Zeit, aber nicht sofort ergeben, schon weil Sachsen überzähliges Personal nicht ohne weiteres zur Disposition stellen oder entlassen wird. Ist aber überhaupt die Zahl des Personals und sind die persönlichen Ausgaben in Sachsen so unverhältnissmässig höher, dass lediglich aus deren Verminderung bessere Ergebnisse oder ein günstigerer Betriebskoeffizient zu erwarten ist? Mit der Erörterung dieser Frage kann zugleich untersucht werden, ob sich die Behauptung am Schlusse der Besprechung in Nr. 2 d. Ztg., je umfänglicher die Bahnunternehmung, desto grösser die finanziellen Vortheile, namentlich bei dem nicht örtlichen Eisenbahndienst bestätigt.

Da hier vom Eisenbahn**dienst** die Rede ist, wird es voraussichtlich keinem Bedenken begegnen, wenn den Erörterungen zunächst nur die Tabelle 25 der Reichsstatistik für 1898 über die Anzahl und Gehaltsverhältnisse der Beamten und Arbeiter zu Grunde gelegt wird. Sie umfasst einen erheblichen Theil sämmtlicher Betriebsausgaben, nämlich 56,96 % der sächsischen, 57,16 % der preussisch-hessischen und 52,29 % der württembergischen Staatseisenbahnen. Die Anzahl der etatsmässigen und der diätarischen Beamten und der Arbeiter und die an diese gezahlten Besoldungen (Gehälter), Wohnungsgeldzuschüsse, Diäten und Löhne, Tagegelder und andere persönliche Ausgaben — nicht aber die Aufwendungen für Wohlfahrtszwecke — sind in jener Tabelle nach Verwaltungsdienst, Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungsdienst, Bahnhofs-, Abfertigungs- und Zugbegleitungsdienst sowie nach Zugförderungs- und Werkstättendienst nachgewiesen. Da kann berechnet werden, dass sich die Anzahl sämmtlicher Beamten und Arbeiter in Sachsen (40 950) verhält zu derjenigen in Preussen (345 903) wie 1 : 8,45 und zu derjenigen in Württemberg (14 344) wie 1 : 0,35. Die persönlichen Ausgaben für sämmtliche Beamte und Arbeiter verhalten sich aber nicht genau so. Sie betragen in Sachsen 52 420 880 ℳ, in Preussen 415 428 488 ℳ und in Württemberg 17 570 194 ℳ, d. i. 1 : 7,92 und 1 : 0,335. Darin kommt der Unterschied der auf einen Kopf entfallenden durchschnittlichen **Ausgaben** zum Ausdruck. In Sachsen ist dieser Durchschnitt 1 280 ℳ, in Preussen 1 201 ℳ und in Württemberg 1 225 ℳ. Auf den Kopf der etatmässigen **Beamten** berechnet sich der Durchschnitt für Sachsen auf 1 968 ℳ, für Preussen auf 1 827 ℳ und für Württemberg auf 1 797 ℳ. Auch auf den Kopf der Arbeiter ist der Durchschnitt in Sachsen höher als in Preussen: 937, 860 und 844 ℳ. Für diätarische Beamte ist in Württemberg der Durchschnitt am höchsten, nämlich 1 431 ℳ, während er in Sachsen 1 144 ℳ und in Preussen 1 363 ℳ beträgt. In den einzelnen Dienstzweigen weichen aber diese Durchschnitte noch erheblicher von einander ab. So zahlt im Durchschnitt Preussen im **Verwaltungsdienst** viel höhere Beträge: 3 343 ℳ auf einen etatmässigen Beamten (2 872 ℳ in Sachsen, 3 142 ℳ in Württemberg), 1 768 ℳ auf einen diätarischen Beamten (1 326 ℳ in Sachsen, 1 610 ℳ in Württemberg), 1 054 ℳ auf einen Arbeiter (1 017 ℳ in Sachsen, 750 ℳ in Württemberg). Dafür sind aber wieder die Durchschnitte für einen Beamten und einen Arbeiter des **Bahnhofs-, Abfertigungs- und Zugbegleitungsdienstes** sowie des Zugförderungs- und Werkstättendienstes in Sachsen nicht unerheblich höher als in Preussen. Se. Exzellenz der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten, von Thielen, führte im preussischen Landtage am 1. März d. J. u. a. aus: „Die Staatseisenbahnverwaltung kann und darf sich dem nicht entziehen, die Löhne so zu reguliren, wie sie auf dem Arbeitsmarkte regulirt sind; sie darf und kann mit ihren Löhnen hinter den bezüglichen Löhnen der Privatindustrie und den sonstigen in den wirthschaftlichen Betrieben gezahlten Löhnen nicht zurückbleiben.“ Das trifft selbstredend auch für Sachsen zu. Damit ist aber auch gesagt, dass der Einfluss einer Verwaltung auf die Lohnhöhe beschränkt ist, dass sie nicht in der Lage ist, um günstigere Ergebnisse zu erzielen, die Löhne niedrig zu halten. Bei einem Vergleiche der persönlichen Ausgaben der preussischen und der sächsischen Verwaltung wird daher zu berücksichtigen sein, dass in Sachsen die Industrieverhältnisse im Durchschnitt zu höheren Aufwen-

dungen Veranlassung geben, dass mithin die preussischen Ergebnisse schon aus diesem Grunde günstigere sein können.

Da in den Beamten*besoldungen* der verschiedenen Staaten erhebliche Unterschiede walten — es sei nur daran erinnert, dass die preussischen Beamten Wohnungsgelder beziehen, die sächsischen Beamten solche aber nach einem den Landständen bereits vorliegenden Gesetzentwurfe erst erwarten — erscheint es überhaupt angezeigt, bei der Erörterung der vorliegenden Frage auf die „persönlichen Ausgaben“ nicht weiter einzugehen, vielmehr nur die *Anzahl* der Beamten und Arbeiter in Betracht zu ziehen, insbesondere auch bei Prüfung der Frage, ob der Verwaltungsdienst der preussischen Eisenbahnen, als einer grösseren Eisenbahnunternehmung, mit weniger Personal bewältigt wird, als derjenige der sächsischen und württembergischen Staatseisenbahnen, als kleinerer Bahnunternehmungen. Beamte und Arbeiter zusammen hat Preussen, wie schon erwähnt, 8,45 mal soviel als Sachsen, Beamte allein 8,65, diätarische Beamte 6,94 und Arbeiter 8,48 mal soviel. Bei der allgemeinen Verwaltung hat Preussen nach diesem Verhältniss zwar mehr Beamte als Sachsen (9,68 mal so viel), doch erheblich weniger diätarische Beamte (6,38) und vor allem Arbeiter (4,87). Vorausgesetzt, dass die Anschreibungen gleichmässig erfolgt sind, würde hiernach Sachsen bei der allgemeinen Verwaltung zuviel Aspiranten und namentlich Arbeiter, wie Aufwärter, Bürodiener usw. haben. Auch Württemberg gegenüber ist das Verhältniss des bei der allgemeinen Verwaltung von sämmtlichen Beamten und Arbeitern beschäftigten Personals für Sachsen in Bezug auf diätarische Beamte und Arbeiter ungünstiger. Das gleiche trifft in noch viel erheblicherem Maasse, besonders Preussen gegenüber, beim Bahnhofs-, Abfertigungs- und Zugbegleitungsdienst zu, während bei den übrigen beiden Dienstzweigen dieses Verhältniss in Sachsen wesentlich besser sich stellt als in Preussen und Württemberg. Diese Betrachtung der Anzahl der Beamten und Arbeiter an sich lässt zwar wohl die Vertheilung auf die einzelnen Dienstzweige, nicht aber erkennen, ob diese Anzahl im rechten Verhältniss zur Leistung steht. Darüber sucht die Tabelle 25 der Reichsstatistik Auskunft zu geben, indem sie innerhalb jedes Dienstzweiges die Anzahl der Beamten und Arbeiter angibt, welche auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge, auf 100 000 Nutzkm und auf 100 000 Wagenachskm entfallen. Diese Durchschnitte sind bei der Gesammtzahl für Sachsen überall und bei einzelnen Dienstzweigen mit nur einer Ausnahme (für den Zugförderungs- und Werkstättendienst auf 100 000 Nutzkm) nicht unerheblich ungünstiger Preussen und Württemberg gegenüber. Aber Preussen ist seinerseits bei fast allen diesen Durchschnitten Württemberg gegenüber ebenfalls ungünstiger. Hiernach hat, wenn lediglich die Personalzahlen Preussens und Sachsens mit einander verglichen werden, der Herr Verfasser der schon mehrfach erwähnten Besprechung mit seiner Behauptung Recht, wenn aber die Personalzahl Preussens mit der Württembergs verglichen wird, so würde das Gegentheil bewiesen werden. Bei dem Vergleiche zwischen Preussen und Sachsen an der Hand dieser Statistik kommt namentlich der sächsische Bahnhofs-, Abfertigungs- und Zugbegleitungsdienst schlecht weg. Es entfallen danach a) auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge in Sachsen 7,97 (0,78), in Preussen 5,02 (0,54) und in Württemberg 3,18 (0,30) Beamte und Arbeiter, b) auf 100 000 Nutzkm in Sachsen 68,17 (6,71), in Preussen 49,17 (5,34), in Württemberg 34,24 (3,22) und c) auf 100 000 Wagenachskilometer in Sachsen 1,94 (0,19), in Preussen 1,23 (0,13) und in Württemberg 1,20 (0,11) Beamte und Arbeiter. (Die vorstehend in Klammern beigesetzten Zahlen bedeuten die entsprechenden Verhältnisszahlen für die Allgemeine Verwaltung.) Hieraus berechnet sich aber für Sachsen ein Mehr gegen Preussen und Württemberg zu a) von 59 (45) % und 151 (160) %, zu b) von 39 (25) % und 99 (109) % und zu c) von 58 (46) % und 62 (73) %. Wenn das alles richtig wäre, was würde daraus zu lesen sein? Entweder, dass in Sachsen ausserordentlich viele Arbeit mehr als in Preussen und namentlich in Württemberg bezw. unzweckmässig verrichtet würde, oder dass die Beamten und Arbeiter in Sachsen, Preussen und namentlich Württemberg gegenüber so viel weniger zu leisten imstande wären bezw. recht viel freie Zeit hätten. So schlimm kann es aber unmöglich sein. Die Erörterungen über den Betriebskoeffizienten haben bereits gelehrt, mit den Zahlen der Statistik ja recht vorsichtig zu sein. In den Bemerkungen zu Tabelle 25 steht zwar betreffs der sächsischen Staatseisenbahnen Spalte 3 ff.: „Die Angaben beziehen sich auch auf die Verhältnisse der in ungetrennter Rechnung mit den vollspurigen Bahnen betriebenen Schmalspurbahnen.“ Beim Nachrechnen der Verhältnisszahlen ergibt sich aber, dass die Betriebslänge, die Nutzkilometer und die Wagenachskilometer der Schmalspurbahnen den Durchschnittsberechnungen der Reichsstatistik *nicht* mit zu Grunde gelegt worden sind, wohl aber die Anzahl der auf den Schmalspurbahnen beschäftigten Beamten und Arbeiter und deren persönliche Bezüge. Bei dem Umfange der Schmalspurbahnen in Sachsen (366,28 km) ist das doch wesentlich. Werden deren Längen und Leistungen mit berücksichtigt, so mindern sich namentlich die auf 1 km Betriebslänge berechneten Durchschnitte erheblich ab. Ehe nun derartige Durchschnitte neu berechnet werden, erscheint in Erinnerung daran, dass Sachsen die Güter auf seinem dichten Netze nur kurze Strecken fahren kann, die Frage nicht unberechtigt, ob die zum Vergleich gewählten Einheiten, der Nutz- und Wagenachskilometer, nicht durch andere, unter Umständen besser entsprechende, ersetzt werden können. Die Allgemeine Verwaltung befasst sich vor allem mit den Personalien, mit den Angelegenheiten des Personen- und Güterverkehrs im allgemeinen, der Verwaltung des Eigenthumes, der Unterhaltung der baulichen Anlagen, der Abrechnung und Kontrole der Einnahmen und Ausgaben. Bei der allgemeinen Bearbeitung der Angelegenheiten des Personen- und Güterverkehrs fällt weniger die Länge des Weges, den die Personen und Güter zurücklegen, als die Menge ins Gewicht. Auch die Zahl der Verkehrsstellen beeinflusst den Umfang der Allgemeinen Verwaltung. Werden diese mit in Rechnung gezogen, so ist zwar zuzugeben, dass die Zahl der Haltepunkte und Haltestellen an Schmalspurbahnen bei ihrer meist geringen Besetzung nicht voll gerechnet werden könnte. Es würde entsprechender sein, anstatt der Verkehrsstellen die Zahl der Weichen zu wählen, doch fehlen für die Schmalspurbahnen deren Ziffern in der Reichsstatistik. Aus demselben Grunde kann die Zahl der Züge, die nicht nur für die Allgemeine Verwaltung, mehr noch für den Bahnhofs-, Abfertigungs- und Zugbegleitungsdienst eine geeignete Vergleichseinheit bilden würde, nicht mit in die Berechnung gezogen werden. Das wesentlichste für die Eisenbahnen bleibt der Personen- und Güterverkehr. Wird die Zahl der beförderten Personen, und zwar um eine Einheit zu gewinnen, die Person, wie in Tabelle 16 der Reichsstatistik, zu 75 kg gerechnet und die Anzahl der beförderten Tonnen Güter und Gepäck auf Voll- und Schmalspurbahnen der Berechnung zu Grunde gelegt, das ist für Preussen 249 767 796 t, für Sachsen 30 285 932 t, für Württemberg 10 648 172 t, so ergibt sich, dass, um 10 000 t zu befördern, an Beamten und Arbeitern *im ganzen* vorhanden sind in Preussen 13,84, in Sachsen 13,52 und in Württemberg 13,48 Personen. Beamte und Arbeiter des *Bahnhofs-, Abfertigungs- und Zugbegleitungsdienstes* sind zu dieser Leistung vorhanden in Preussen 5,94, in Sachsen 6,84 und in Württemberg 5,10. Im *Verwaltungsdienste* entfallen auf 10 000 t — hier kommen in Sachsen für die Zittau-Reichenberger Eisenbahn noch 466 926 t hinzu — in Preussen 0,64, in Sachsen 0,66 und in Württemberg 0,48 Beamte und Arbeiter.

Wird die Zahl der Verkehrsstellen der Berechnung zu Grunde gelegt, so entfallen im Durchschnitt auf eine Verkehrsstelle in Preussen 65,80, in Sachsen 51,64 und in Württemberg 38,51 Beamte und Arbeiter *im ganzen*. Beamte und Arbeiter des *Bahnhofs-, Abfertigungs- und Zugbegleitungsdienstes* entfallen auf eine Verkehrsstelle in Preussen 28,22, in Sachsen 26,13 und in Württemberg 12,68. Beamte und Arbeiter des *Verwaltungsdienstes* sind zu einer Ver-

kehrsstelle vorhanden in Preussen 3,06, in Sachsen 2,55 und in Württemberg 1,19. Auf dieses für Sachsen günstige Verhältniss wird es sich allerdings nicht viel zu gute thun können, da, wie schon bemerkt, hier die grosse Zahl der kleinen Stationen, die zwar Arbeit und deshalb Personal erfordern und Kosten verursachen, aber verhältnissmässig wenig einbringen, mit in Rechnung gezogen ist. Das erste Vergleichsverhältniss lehrt nun, dass hiernach in Sachsen der Verwaltungsdienst etwas, nämlich 3 %, mehr Personal als in Preussen erfordert, ferner dass im sächsischen Bahnhofs-, Abfertigungs- und Zugbegleitungsdienste 15 % mehr Personal als im preussischen thätig ist. Das letztere dürfte aber einige Erklärung durch die Vertheilung des Personals auf eine grössere Anzahl von Verkehrsstellen finden. Der Herr Verfasser der Besprechung in Nr. 2 d. Ztg. hat also auch hiernach Sachsen gegenüber nicht Unrecht, aber Württemberg gegenüber, dessen Betriebslänge (1 755 km) sich zu der Preussens (29 720 km) wie 1 : 17 verhält, trifft auch hier die Behauptung nicht zu, dass, je grösser das Bahnunternehmen, desto grösser die finanziellen Vortheile für den nicht örtlichen Dienst seien. Um dafür, insbesondere für den Verwaltungsdienst, noch einige Zahlen sprechen zu lassen, sei noch mitgetheilt, wie viel Beamte und Arbeiter des Verwaltungsdienstes auf 1 000 000 ℳ Betriebseinnahmen und -Ausgaben, deren Abrechnung und Prüfung eine erhebliche Anzahl von Beamten erfordert, entfallen, d. i. in Preussen 3,09, in Sachsen 9,27 und in Württemberg 5,90. Wird, um diejenigen Arbeiten der Allgemeinen Verwaltung zu treffen, welche mit der Verwaltung des Eigenthumes, der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen zusammenhängen, berechnet, wie viel Beamte und Arbeiter auf 1 000 000 ℳ Baukapital entfallen, so ergibt sich für Preussen 2,15, für Sachsen 2,28 und für Württemberg 0,91.

Dresden. G. Anders.

Zur Eisenbahnverstaatlichungsfrage in Japan.

Die Frage der Eisenbahnverstaatlichung in Japan hat dieses Jahr im Parlament, dessen Sitzungen am 23. Februar geschlossen wurden, einen etwas unerwarteten Ausgang genommen, unerwartet wenigstens nach den bisherigen Vorgängen für jeden unbefangenen Beobachter, der mit der in Japan üblichen Behandlung derartiger Fragen noch nicht völlig vertraut ist. Die Kommission des Unterhauses, der die beiden in Nr. 26 S. 399 d. Ztg. kürzlich ausführlich mitgetheilten Gesetzentwürfe, der allgemeinere, betreffend die Verstaatlichung der Eisenbahnen, und der besondere, betreffend den Ankauf der staatsseitig zu erwerbenden Bahnen, in der Sitzung vom 13. Februar d. J. zur Berathung überwiesen waren, hat, wie die Tagesblätter berichten, nur drei Sitzungen abgehalten; in diesen Sitzungen wurde von der gegnerischen Seite eine solche Menge von theoretischen Fragen aufgeworfen, dass es unmöglich war, die Berathung zum Abschlusse zu bringen. Abgesehen davon, dass die Regierungsvertreter in so kurzer Zeit alle jene Fragen unmöglich eingehend beantworten konnten, blieb die Kommission auch beschlussunfähig, weil mehrere Mitglieder durch Abwesenheit glänzten. Es blieb daher schliesslich nur übrig, die Sitzungen zu vertagen, und es gelangte in der öffentlichen Meinung bald die Ueberzeugung zum Durchbruche, dass es die Regierung selbst für jetzt mit der Vorlage nicht mehr ernst meine. Der Finanzminister Viscount Matsukata hält, wie neuerdings berichtet wird, den gegenwärtigen Zeitpunkt nicht für geeignet, mit der Verstaatlichung vorzugehen, weil der Kredit des Landes schon zu hoch angespannt sei; das Kabinet Yamagata habe daher auch nur, so wird weiter gefolgert, eine Dankespflicht gegenüber der liberalen Partei für die früher bewiesene Unterstützung der Regierung erfüllen wollen, indem es jenen Gesetzentwurf, der dem Programm der liberalen Partei entspricht, einbrachte. Nachdem die Vorlage in der Kommission durch passiven Widerstand zu Fall gebracht und begraben war, scheute sich nunmehr die liberale Partei, die Sache im Plenum zum Austrage zu bringen, indem sie den vor der Oeffentlichkeit zu erleidenden Misserfolg fürchtete. Zudem stand der Schluss der Sitzungen des Parlaments unmittelbar bevor, es liess sich also genau übersehen, dass die Sache in dieser Sitzungsperiode ohnehin zu keinem Abschluss mehr kommen konnte. Auf Befragen erklärte der Präsident des Unterhauses in der Schlusssitzung am 23. Februar, dass er wiederholentlich, aber vergebens versucht habe, die Berathungen der Kommission in Fluss zu bringen. Der Vorsitzende der letzteren, der Führer der liberalen Partei, Hoshi Toru, theilte dem Hause mit, die Verhandlungen der Kommission seien noch nicht abgeschlossen; er habe die Sitzungen zuletzt für drei Tage vertagen müssen, da der Drang anderer wichtiger parlamentarischer Geschäfte ihm nicht gestatte, seine Aufmerksamkeit allein dieser Angelegenheit zuzuwenden; die Kommissionsberathung wäre rechtzeitig zum Abschlusse gelangt, wenn die Gegner in der Kommission sich „etwas staatsmännischer“ benommen und der Aufwerfung zahlreicher überflüssiger Fragen enthalten hätten. Diese Bemerkung wurde im Hause mit etwas höhnischem Gelächter seitens der Gegner der Verstaatlichung aufgenommen. So endete die Angelegenheit für diesmal nach aussen hin, um damit wiederum für weitere acht Monate — bis zur Eröffnung der nächsten Parlamentstagung im November d. J. — zu einem einstweiligen völligen Stillstande zu gelangen!

In Bezug auf die Vorgänge, die sich hierbei hinter den Kulissen abspielten, weiss die Tagespresse noch zu berichten, es habe sich vor einiger Zeit ein Ausschuss der liberalen Partei — Jiyuto — an die verschiedenen in Frage kommenden Eisenbahngesellschaften gewendet, um von diesen in aller Form die Zusicherung zu erlangen, dass sie, falls die Verstaatlichungsvorlage im Reichstage angenommen werde, der liberalen Partei zum Entgelt für ihre Bemühungen um das Zustandekommen der Sache die Kleinigkeit von — über 3 000 000 Yen auszahlen! Die liberale Partei ging hierbei davon aus, dass der Werth der Aktien der zu verstaatlichenden Bahnen, an der Zahl etwa 3 200 000 Stück — zu je 50 Yen —, bei Annahme des Gesetzentwurfes durchschnittlich mindestens um je 3 Yen steigen werde; es sei also nicht unbillig, wenn die Partei nur ein Drittel der Werthsteigerung, das sind über 3 000 000 Yen, als Belohnung für ihre Dienste in Anspruch nehme! Weiter wird berichtet, die liberale Partei habe in besonderer Sitzung unter Ausschluss der Parlamentsmitglieder beschlossen, 30 Mitglieder der Partei nach Europa zu entsenden, wobei die Reisekosten aus Parteimitteln bestritten werden sollen; dieser Beschluss, dessen Ausführung natürlich erhebliche Mittel erfordert, stehe deutlich mit der Absicht in Verbindung, die Verstaatlichungsquelle so weit wie möglich auszubeuten.

Die Aktionäre der Privatbahnen sollen nun aber jenes freundschaftliche Ansuchen der liberalen Partei zurückgewiesen haben, mit der Begründung, die Unterstützung der Verstaatlichungsvorlage bilde einen wichtigen Punkt des Parteiprogrammes und die Aktionäre fühlten sich daher nicht verpflichtet, den Gewinn, der sich bei der Verstaatlichung aus der Steigerung des Aktienwerthes ergebe, mit den Abgeordneten der liberalen Partei zu theilen. Man erkenne ihre Dienste in der Sache indess gern an und sei deshalb bereit, ihnen einen Theil der Aktien an der Börse zu einem billigen Preise zu überlassen. Wieweit inzwischen die Verhandlungen in diesem sauberen Geschäft gediehen sind, ist der Aussenwelt noch nicht bekannt geworden. Am Abend des 17. Februar sollen indess 26 Parlamentsmitglieder der liberalen Partei zusammengetreten sein, um sich nunmehr energisch gegen die Verstaatlichungsvorlage zu erklären, in der ausgesprochenen Absicht, die Ehre und Unbescholtenheit der Partei aufrecht zu erhalten. Nachdem die Trauben jetzt sauer geworden waren, konnte dieser Beschluss nicht als ein sehr heldenhafter erscheinen. Ueber die Bedingungen dieses Beschlusses ist näheres bis jetzt nicht bekannt geworden.

Uebrigens wird von gut unterrichteter Seite angenommen, dass die Politik des Hinausschiebens auch von dem bisher eifrigsten Verfechter des Staatsbahngedankens, dem nahezu allmächtigen liberalen Parteiführer Hoshi Toru, in der zielbewussten Absicht eingeschlagen worden sei, auf diese Weise seine persönlichen Interessen noch besser zu fördern. Bei seinem grossen Einflusse im Parlament, in der Presse und in der öffentlichen Meinung könne es ihm nicht fehlen, dass er die Sache schliesslich durchbringe, aber inzwischen gewinne er Zeit, sich alle Betheiligten, deren Interessen er damit diene, tributpflichtig zu machen; sein Hauptbestreben, bei der Angelegenheit ein ordentliches Stück Geld zu verdienen, werde also auf diese Weise noch weit besser erreicht. Wie man sieht, haben es einzelne Parlamentarier des in gewissen Gebieten

weit fortgeschrittenen Japan bereits meisterhaft gelernt, sich die Praktiken nordamerikanischer Politiker und Agitatoren anzueignen; die öffentlichen Angelegenheiten, die im Parlament von besonderer Bedeutung sind, werden zum Gegenstande des Geschäfts gemacht, und wer am besten zahlt, setzt seine Sache durch! Die Parteien, die gegen die Verstaatlichung arbeiten, missbilligen die angestrebte Maassregel hauptsächlich, weil man den Anhängern der Staatsbahn den vermeintlichen und von ihnen erhofften Nebenverdienst nicht gönnt und das Geschäft lieber selbst machen möchte. Die wichtigen allgemeinen, wirthschaftlichen Gesichtspunkte und das grosse Staatsinteresse, das bei der Verstaatlichungsfrage auf dem Spiele steht, werden bei der ganzen seitherigen Behandlung der Frage in Japan kaum in Betracht gezogen.

Die flusseisernen Querschwellen auf der Sumatra-Staatsbahn.

Zu der in Nr. 29 d. Ztg. enthaltenen Mittheilung über flusseiserne Querschwellen ist ein Bericht nachzutragen, den im „Bulletin de la commission internationale du congrès des chemins de fer“ Herr Lindhout, Adjunkt-Abtheilungsvorsteher von Bahn und Bauten, über das Verhalten der vor zehn Jahren auf der Sumatra-Staatsbahn verlegten flusseisernen Querschwellen, Bauart Post, erstattete. Wir entnehmen diesem Bericht folgendes.

Hauptzweck der Bahn*) ist der Kohlentransport von den Ombilin-Staatsgruben nach der Küste (Padang, Emmahafen). Die Gesammtlänge der Bahn ist 210 km, davon sind 36 km mit Zahnstange versehen. Der tiefste Punkt der Bahn liegt 2 m, der höchste 1 154 m über dem Meere. Die Spurweite beträgt 1,067 m, die Schienen wiegen 25,7 kg/m. Die Querschwellen — sowohl die der Adhäsionsstrecken als der Zahnstangenstrecken — sind 1,90 m lang, höchstens 23,5 cm breit, wiegen ungefähr 39 kg das Stück und sind mit veränderlichem Querschnitt nach der Bauart Post in deutschen Werken gewalzt. Der vollständige Adhäsionsoberbau wiegt 105 kg, der vollständige Zahnstangenoberbau 187 kg auf das Meter Gleis. Zum Vergleich wurden auch einige tausend Querschwellen von Djattiholz verlegt, die 2 m lang, 23 cm breit und 12 cm stark sind. Djattiholz hat Aehnlichkeit mit Eichenholz und ist die beste indische Holzart für Eisenbahnquerschwellen. Die Fahrzeuge, welche den Oberbau am meisten beanspruchen, sind Lokomotiven von 35 t Gewicht mit 2,85 m Radstand und Wagen mit 3 m Radstand. Die Spurerweiterung in den Krümmungen geht bis 24 mm, der kleinste Halbmesser ist 150 m. Die Geschwindigkeit beträgt bis 30 km/St.

Auf einer Linie, welche nun ungefähr zehn Jahre im Betriebe ist und über die bis 100 000 Züge fuhren, wurden mehrere Querschwellen aus der Bahn genommen, gereinigt und mit ihrem Kleineisenzeug sorgfältig untersucht. Die im Berichte tabellarisch zusammengestellten Ergebnisse betreffend 28 Schwellen zeigen folgendes. Die Gewichtsverminderung durch Rost und Abnutzung beträgt für eine Schwelle durchschnittlich nur 100 g jährlich oder 0,25 % vom Neugewicht**), trotzdem die Strecke der Meeresluft ausgesetzt ist. Bei einzelnen Schwellen ist der Einfluss des Rostes erheblicher, nämlich bei den wenigen Schwellen, welche in Bahnhöfen der Einwirkung von Schlacken und Kohlen ausgesetzt sind oder bei den Wasserkrahnen liegen.

*) Seiner Zeit beschrieben in „Revue générale des chemins de fer“, Juli 1891: „Le réseau des chemins de fer de l'Etat à Sumatra“ par J. W. Post, Ingénieur des chemins de fer de l'Etat à Sumatra.

**) Vergl. Nr. 100 S. 1573 Jahrg. 1898 d. Ztg.

In den scharfen Krümmungen schneidet sich der Schienenfuss etwas in die Schwellenplatte und in die Befestigungsbolzen ein. Durch Anwendung von Verschleissplatten aber und bei Verwendung der seither von Post eingeführten Schwellen mit gebohrten Löchern und D-Bolzen*) verschwindet dieser Uebelstand. Obenerwähnte Radstände (bis 3 m) verursachten in den scharfen Krümmungen eine Erweiterung der ursprünglich verlegten Spur, die sich aber durch Umdrehen der Bolzen, Umkehren der Schwellen oder durch Erneuern der Bolzen wieder beseitigen lässt. Bei den vorerwähnten D-Bolzen bleibt die Spurweite besser erhalten und ist die Ausbesserung der Spurweite sehr einfach, weil die Bolzen sitzen bleiben. In den scharfen Krümmungen von 200 und 150 m Halbmesser wird jetzt der Oberbau allmählich verstärkt durch Hinzufügen von ein oder zwei Schwellen auf jede Schienenlänge Gleis. Aus der in geraden Linien und in Krümmungen mit grossem Halbmesser entstandenen Spurverengerung von 2—3 mm ergibt sich, wie nützlich es ist, gleich beim Verlegen nicht die theoretische Spurweite, sondern eine etwas grössere anzuwenden. Bei den seit 1889 auf der Niederländisch-Südafrikanischen (Transvaal-) Bahn verlegten Postschwellen beträgt z. B. die geringste Spurweite nicht 1,067 m, sondern 1,067 m + 0,005 m = 1,072 m.

Die Erhaltung dieses eisernen Oberbaues erforderte Anfangs etwas mehr Stopfarbeit als bei hölzernen Querschwellen, um den Hohlraum mit Stopfmaterial auszufüllen. Nachher aber war das Verhalten günstiger als bei hölzernen Schwellen, besonders in Krümmungen, bezüglich des seitlichen Widerstandes gegen Verschiebung bei nasser Witterung und bezüglich des Wanderns von Schwellen und Schienen. Auch zeigte sich die Befestigung weit sicherer, als bei hölzernen Schwellen möglich ist, besonders in den Krümmungen. Die Befürchtung, dass der eiserne Oberbau, besonders derjenige der Zahnstangenstrecken, für das farbige Streckenpersonal zu verwickelt sei, traf nicht zu; es ging sowohl das Verlegen wie das Erhalten immer flott und ohne Beschwerden von Statten. Der Schienenfuss bleibt bei der kräftigen Befestigung auf eisernen Querschwellen besser erhalten, als bei der oft losen Befestigung auf hölzernen Schwellen, wo vielfach Hämmern eintritt.

Sein Gesammturtheil über das zehnjährige Verhalten des Oberbaues mit flusseisernen Querschwellen, Bauart Post, auf der Sumatra-Staatsbahn fasst Herr Lindhout zum Schluss wie folgt zusammen: 1. Die Kosten der gewöhnlichen Erhaltung sind geringer als bei Verwendung von Querschwellen aus Djattiholz. 2. Die Kosten der Erneuerung sind geringer als bei Verwendung von Querschwellen aus Djattiholz. 3. Die Erhaltungskosten und die Erneuerungskosten sind besonders in Krümmungen erheblich geringer als bei Verwendung von Querschwellen aus Djattiholz.

*) Vergl. Nr. 100 S. 1578 Jahrg. 1898 d. Ztg.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft.** Die Einnahmen im Monat März d. J. stellen sich auf 112 362 000 *M.* und übertreffen die vorjährige Zahl um 9 049 000 *M.* Der Personenverkehr brachte 25 047 000 (— 163 000) *M.*, der Güterverkehr 78 805 000 (+ 7 672 000) *M.* und aus sonstigen Quellen flossen 8 510 000 (+ 1 540 000) *M.* Für die Zeit vom 1. April 1899 bis 31. März d. J. sind 1 328 056 000 *M.* oder 77 982 000 *M.* mehr als im Vorjahre eingenommen worden. Das Mehr vertheilt sich mit 16 471 000 *M.* auf den Personenverkehr, mit 51 611 000 *M.* auf den Güterverkehr und mit 9 900 000 *M.* auf sonstige Quellen.

— **In Bezug auf die Dienststunden in den Büros der Direktionen und Inspektionen** hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten sich in einem an die Präsidenten der Eisenbahndirektionen gerichteten Erlasse dahin ausgesprochen, dass es im allgemeinen nicht als zweckmässig erachtet werden könne, dass für die Büros der Inspektionen durchgehende Dienststunden festgesetzt werden. Zur Erleichterung des Verkehrs der Handels- und Gewerbetreibenden, der Unternehmer und Lieferanten der Verwaltung mit den Inspektionen und zum Zwecke einer möglichst raschen Erledigung der den Betrieb und Verkehr unmittelbar berührenden Geschäftssachen empfehle es sich vielmehr, den Dienst in den Inspektionsbüros im grossen

und ganzen an die Arbeitsstunden in den Kreisen der Geschäftswelt anzulehnen, also auf die Vor- und Nachmittagsstunden zu legen. Ebenso müssten bei denjenigen Eisenbahndirektionen, bei welchen durchgehender Bürodienst bestehe, in den Betriebs- und Verkehrsbüros, nöthigenfalls auch in den anderen Büros (Kanzlei, Registratur usw.) auch Nachmittags so viele Beamte im Dienste sein, dass besonders eilige Geschäftssachen, namentlich auch bei vorkommenden Betriebsstörungen und anderen Schwierigkeiten, auch in den Nachmittagsstunden erledigt werden könnten.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse für den Monat März 1900 ergibt für 69 Bahnen, die schon im März 1899 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 48 139,74 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
für alle Bahnen im März 1900					
aus dem Personenverkehre	33 192 375	— 211 877	785	— 20	— 2,48
aus dem Güterverkehre	99 811 124	+ 8 961 352	2 320	+ 170	+ 7,91
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April 1899 bis Ende März 1900					
aus dem Personenverkehre	402 692 990	+ 18 843 538	11 254	+ 276	+ 2,51
aus dem Güterverkehre	976 690 633	+ 56 311 775	26 809	+ 1006	+ 3,90
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende März 1900					
aus dem Personenverkehre	13 480 837	+ 31 211	2 145	— 38	— 1,72
aus dem Güterverkehre	33 712 101	+ 1 817 859	5 349	+ 212	+ 4.13

Eröffnet wurden am 1. März Warthausen-Biberach 3,24 km (württembergische Staatsbahnen), am 8. März die selbständige Nebenbahn Rinteln-Stadthagen 20,42 km, am 15. März Käferthal-Industriehafen Mannheim mit Abzweigung nach Waldhof 5,44 km (badische Staatsbahnen).

— **Unterlagen für den Betriebsbericht der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.** Ueber die Aufstellung der Unterlagen für den alljährlich dem Landtage zu erstattenden Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preussischen und hessischen Staatsbahnen hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten eingehende neue Vorschriften erlassen. Der Bericht wird im Ministerium der öffentlichen Arbeiten aufgestellt. Die dazu erforderlichen Angaben werden zum grossen Theil den für andere Zwecke (Etatsentwurf, Reichsstatistik, Begründung der Etatsabweichungen u. dergl.) zu liefernden Unterlagen entnommen, im übrigen in Form von Fragebeantwortungen von den königlichen Eisenbahndirektionen geliefert. Die nöthigen Fragen sind in einem Fragebogen zusammengestellt, welcher 53 Fragen enthält, die sich auf alle Theile des weitverzweigten Eisenbahndienstes beziehen. Interessant ist u. a., dass eine besondere Frage 40 sich auf den Umfang bezieht, in welchem elektrischer Motorenbetrieb stattgefunden hat. Eine Anzahl von Anfragen betreffen Wohlfahrtseinrichtungen (Beschaffung von Wohnungen für Beamte und Arbeiter, freie Arzthilfe, Errichtung von Badeanstalten, Belohnungen und sonstige Vergünstigungen für Arbeiter) und das Lehrlingswesen in den Werkstätten, insbesondere die Ausstellung von Lehrlingsarbeiten und Belohnung von Lehrlingen. Die neuen Vorschriften kommen erstmalig für die Arbeiten über den Betriebsbericht für das Rechnungsjahr 1900 zur Anwendung.

— **Beschaffung von eigenartigen Betriebsmitteln für Neubaustrecken der preussischen Staatsbahnen.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten beabsichtigt, der Beschaffung von eigenartigen Betriebsmitteln für die neuen voraussichtlich im Etatsjahre 1901 zur Eröffnung gelangenden Bahnlinien näher zu treten. Er hat daher die Eisenbahndirektionen beauftragt, eine Nachweisung einzureichen über die Anzahl der erforderlichen Lokomotiven, Personen-, Gepäck- und vereinigten Post- und Gepäckwagen — getrennt nach den einzelnen Bahnlinien —, den Zeitpunkt der Eröffnung der Strecken sowie mit Angabe der Bauart.

— **Oberbaumaterialien-Beschaffung bei den preussischen Staatsbahnen.** Nach einer Verfügung des Ministers der öffentlichen Arbeiten ist die bisher den Eisenbahndirektionen in Essen a. Ruhr und Kattowitz obliegende Beschaffung der Oberbaumaterialien (Schienen, Kleineisenzeug, Weichen und eiserne Schwellen) künftig, und zwar von der Beschaffung für 1901 ab, für den Gesammtbereich der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft durch die Direktion in Essen a. Ruhr allein zu bewirken. Selbstverständlich ist hierbei in jeder Hinsicht auf das peinlichste irgend eine Bevorzugung des einen und jede Benachtheiligung eines anderen industriellen Bezirks zu vermeiden.

— **Berlin-Pest-Orient-Express.** Eine direkte tägliche Verbindung zwischen Berlin und Pest und dreimal in der Woche zwischen Berlin und Belgrad, Sofia, Konstantinopel wird vom 1. Mai ab dieser neue L-Zug herstellen, wie wir schon in Nr. 28 d. Ztg. berichteten. Die Internationale Eisenbahn-Schlafwagen-Gesellschaft theilt über den Fahrplan weiter mit: Die Fahrzeit zwischen Berlin und Pest ist dadurch auf 16 Stunden verkürzt und beträgt zwischen Berlin und Konstantinopel 50 Stunden. Die Abfahrt- bezw. Ankunftszeiten auf der Strecke Berlin-Pest sind folgende:

täglich

Morgens	7.0	ab	Berlin Bhf. Friedrichstr.	an	5.25	Nachm.
	7.10	an	Berlin Schles. Bhf. . .	ab	5.18	
	7.15	ab	Berlin Schles. Bhf. . .	an	5.15	
	11.55	an	Breslau	ab	12.33	
Mittags	12.0	ab	Breslau	an	12.28	Mittags
	2.40	an	Oderberg	ab	9.48	
	2.48	ab	Oderberg	an	9.40	Morgens
Abends	11.0	an	Pest	ab	1.0	Nachts.

In Pest vereinigt sich der „Berlin-Pest-Orient-Express“ dreimal in der Woche mit dem von Wien kommenden „Orient-Express“. Der Dienst ist in der Weise geregelt, dass dreimal wöchentlich der Berlin-Oderberger Zug einen allen modernen Anforderungen entsprechenden Orient-Expresswagen mitführt, der dann in Budapest an den Orient-Express Paris- bezw. Ostende-Frankfurt-Konstantinopel angefügt wird.

Zur Einweihung dieses vom 1. Mai dreimal wöchentlich verkehrenden Zuges Berlin-Konstantinopel über Breslau, Oderberg, Pest, Belgrad, Sofia, Adrianopel wird am 27. d. Mts. ein Probezug von Berlin mit ausschliesslich geladenen Gästen abgehen. Derselbe macht in Pest, Belgrad und Sofia längere Station und trifft erst am 1. Mai in Konstantinopel ein. In Konstantinopel sind für die Theilnehmer an der Fahrt grössere Festlichkeiten in Aussicht genommen.

— **Schlafwagen zwischen Altona und Würzburg.** Vom 1. Mai d. J. ab verkehren in den neuen Altona-Münchener Nachtschnellzügen (D 76/75) zwischen Altona und Würzburg über Elm-Gemünden vierachsige Schlafwagen der preussischen Staatseisenbahnen. Es werden Bettkarten I. und II. Klasse ausgegeben. Der Preis beträgt 10 und 8 ℳ. Vorausbestellung der Bettkarten hat beim Internationalen Reisebüro in Hamburg, Gr. Bleichen 6, Fahrkartenausgabestelle Hamburg D und Altona Hauptbahnhof und in umgekehrter Richtung bei der Fahrkartenausgabestelle Würzburg zu erfolgen. Im übrigen regelt sich der Schlafwagendienst nach den dieserhalb für die preussischen Staatseisenbahnen allgemein bestehenden Bestimmungen.

In denselben Zügen verkehrt auf der Strecke München-Bebra ein Speisewagen.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** Der Ausschuss der Gesellschaft hat beschlossen, die Dividende für das Jahr 1899, vorbehaltlich der Genehmigung durch die Generalversammlung, auf 6,75 % festzusetzen. Die Rücklage in den Erneuerungs- und Reservefonds ist auf 405 000 ℳ bestimmt.

— **Kreiseisenbahn Rathenow-Paulinenaue.** Am 2. d. Mts. ist diese 37,5 km lange Kreisbahn mit den Stationen Stechow, Ferchesar-Stechow, Kotzen, Kriele, Haage-Senzke, Senzke, Wagenitz und Brädikow für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Die Bahn schliesst in Rathenow an die Linie Berlin-Rathenow-Stendal und in Paulinenaue an die Strecke Berlin-Wittenberge der preussischen Staatsbahnen an und dürfte auf die Verkehrsbeziehungen und die Entwickelung der räumlich nahegelegenen, bisher aber von den Bewohnern nur auf grossen Umwegen erreichbaren Städte Rathenow, Paulinenaue und Neuruppin von grossem Einfluss sein. — Der Bau einer Zweiglinie Senzke-Nauen ist bereits genehmigt. Sie dürfte der Kreisbahn einen ansehnlichen Güterverkehr zuführen, namentlich Rübentransporte für die Nauener Zuckerfabrik.

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monate März d. J. wurden bei einer Betriebslänge von 5 640 (1899: 5 558) km 1 897 238 Personen und 1 539 572 t Güter befördert. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 2 832 845 ℳ, aus dem Güterverkehr 8 758 994 ℳ, aus dem Gepäckverkehr 178 454 ℳ und aus dem Thiertransport 247 823 ℳ, zusammen 12 018 116 ℳ (gegen 11 692 381 ℳ im gleichen Monate

des Vorjahres). Die Einnahmen vom 1. Januar bis 31. März d. J. beziffern sich auf 32 391 411 ℳ (mehr gegenüber dem Vorjahre um 1 333 020 ℳ).

— **Verhandlungen in der württembergischen Abgeordnetenkammer.** Die volkswirthschaftliche Kommission der Abgeordnetenkammer hat über verschiedene Eisenbahneingaben Bericht erstattet. Die Bitte verschiedener Gemeinden um Erbauung einer Nebeneisenbahn von Mühlacker nach Sternenfels soll der Regierung zur Berücksichtigung empfohlen, die Bitte der bürgerlichen Kollegien von Schwenningen, Rottweil, Oberndorf usw. um Abschluss eines Staatsvertrages zwischen Württemberg und Baden über den Bau und Betrieb einer vollspurigen Nebenbahn Schwenningen-Donaueschingen über Dürrheim durch einen der beiden Staaten bezw. um Zulassung einer Privatgesellschaft soll der Regierung zur Erwägung übergeben werden. Zu der Bitte des Eisenbahnkomitees Ravensburg-Markdorf um Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Ravensburg nach Markdorf wurde der Antrag gestellt, von dem Bau einer durchgehenden Bahn Ravensburg-Markdorf abzusehen, dagegen den Bau einer normalspurigen Stichbahn Ravensburg-Obertheuringen der Regierung zur Erwägung zu übergeben.

Ueber die an die Kammer der Abgeordneten gerichtete Beschwerde des Emil Bach in Heilbronn wegen Ausführung eines anderen (des Wannenthal-) Projektes an Stelle des von den Ständen genehmigten Tunnelprojektes bei Herstellung der Strecke Südbahnhof-Hauptbahnhof Heilbronn der Eisenbahn Beilstein-Heilbronn durch die königliche Generaldirektion der Staatseisenbahnen beantragte die Kommission, zur Tagesordnung überzugehen. Der Beschwerdeführer hatte u. a. vorgebracht: in der Begründung zum Baugesetze sei eine andere Linienführung bezeichnet worden als die nun zur Ausführung gelangende. Durch diese Begründung und durch die Ausführungen bei der Verhandlung über den Gesetzentwurf in der Abgeordnetenkammer habe sich die Regierung für eine ganz bestimmte Linienführung gebunden, und da nunmehr eine erhebliche Abweichung von derselben zur Ausführung komme, sei nach seiner Meinung die Regierung verpflichtet, in neue Verhandlungen mit den Ständen wegen dieser Abweichung zu treten. Die volkswirthschaftliche Kommission betont diesen Ausführungen gegenüber, dass die Regierung bei derartigen Gesetzentwürfen, bei welchen es sich um die Erbauung von Bahnen, um Kostenberechnungen, um Linienführung derselben usw. handelt, lediglich generelle Projekte vorlegen könne, deren Einzelbearbeitung späterer Ausführung vorbehalten bleiben müsse. Dieser Fall liege zweifellos auch hier vor, und es könne nach Ansicht der Kommission nicht Sache der Kammer sein, der Regierung, soweit es sich um spätere Einzelbearbeitung von generellen Projekten handle, welche von der Kammer genehmigt seien, irgend welche Vorschriften zu machen oder Untersuchungen darüber anzustellen, ob und welche Aenderungen an der in einem generellen Projekt angegebenen Linienführung bei der Einzelausführung sich ergeben haben. Der schon erwähnte Antrag wurde von der Kommission einstimmig gefasst.

— **Eisenbahnbewilligungen im sächsischen Landtage.** Die Erste sächsische Kammer bewilligte in Uebereinstimmung mit den Beschlüssen der Zweiten Kammer den Bau mehrerer Nebenbahnen, und zwar 2 067 000 ℳ für Weissenberg-Radibor (erste Rate), 1 314 000 ℳ für Schönheiderhammer-Eibenstock, 585 000 ℳ für Berggiesshübel-Gottleuba, 169 000 ℳ für Heinsdorf-Oberheinsdorf und 1 655 000 ℳ für Thum-Meinersdorf. Die Petition des Eisenbahnkomitees zu Ehrenfriedersdorf, dass der neue Bahnhof Ehrenfriedersdorf als Centralstelle für die Wilischthalbahn und für die Thum-Meinersdorfer Bahn eingerichtet werde, wurde der Regierung zur Kenntnissnahme überwiesen.

Mit ganz geringen Aenderungen wurde sämmtlichen über die 260 Eisenbahnpetitionen gefassten Beschlüssen der Zweiten Kammer beigetreten. Weiter lag noch ein von 17 anderen Kammermitgliedern unterstützter Antrag des Oberbürgermeisters Beutler-Dresden vor, dahingehend, die Regierung zu ersuchen, dafür besorgt zu sein, dass die Forderungen für Bauten, insbesondere auch Eisenbahnerweiterungsbauten, nicht mehr auf Grund sogen. genereller Projekte und Voranschläge in den Staatshaushaltsetat eingestellt, sondern erst dann den Ständen zur Genehmigung vorgelegt werden, wenn eine genaue und spezielle Bearbeitung der Projekte und Kostenanschläge erfolgt ist. Der Antrag fand einstimmige Annahme, ebenso wurde beschlossen, die Zweite Kammer zu diesem Beschlusse einzuladen. („Dresd. Ztg.“)

— **Zur Leipziger Bahnhofsfrage,** an der auch die preussische Regierung lebhaft interessirt ist, gab in der Sitzung der Ersten sächsischen Kammer vom 19. d. Mts. der Staatsminister von Watzdorf (nach den stenographischen Niederschriften) folgende Erklärung ab: „Wenn der geehrte Herr Vorredner (Oberbürgermeister Dr. Tröndlin) erwähnt hat, dass die preussische Regierung starke Arealankäufe in Leipzig bewirkt im Interesse der künftigen Errichtung eines Centralbahnhofes in Leipzig, so ist das ein Umstand, der der Staatsregierung vollkommen bekannt ist. Daran ist auch nichts wunderbares, denn es herrscht sowohl bei der preussischen wie auch bei der sächsischen Regierung der aufrichtige Wunsch, zu einer endlichen Regelung der Bahnhofsfrage in Leipzig zu gelangen. Die Sache steht nun so: die diesseitige Staatsregierung hat ihrerseits bei der preussischen Regierung die Frage vor ein paar Jahren von neuem angeregt und hat zwei Projekte ausarbeiten lassen, welche der preussischen Regierung sozusagen zur Wahl vorgelegt worden sind, um sich darüber zu erklären. Das eine Projekt war ein sogenannter Durchgangsbahnhof, das andere Projekt hatte einen Centralbahnhof im Auge, welcher ungefähr dahin kommen muss, wo die jetzigen Bahnhofsanlagen sich befinden. Darauf blieb die Staatsregierung längere Zeit ohne Antwort seitens der preussischen Regierung, und als diese Antwort erneut erbeten wurde, hat sich die preussische Regierung zunächst prinzipiell für den Centralbahnhof erklärt, dem auch die sächsische Regierung den Vorzug gibt, sich aber vorbehalten, ein abgeändertes Projekt für diesen Centralbahnhof selbst auszuarbeiten und an die sächsische Regierung zu bringen. Dieses Projekt liegt bis zum heutigen Tage der sächsischen Regierung noch nicht vor. Von Schwierigkeiten über die Vereinbarungen zwischen den beiden Regierungen kann zunächst garnicht die Rede sein, denn zu Verhandlungen über Einzelfragen, etwa über die künftigen gemeinsamen Einrichtungen der Bahnhöfe und dergleichen, ist es noch gar nicht gekommen. Ich kann nur versichern, dass die sächsische Staatsregierung nicht nur jederzeit bereit ist, mit der preussischen Regierung weiter zu verhandeln, sondern auch bemüht sein wird, einen günstigen Abschluss der ganzen Angelegenheit, soweit sie es vermag, herbeizuführen. Die Regierung wünscht namentlich auch im Interesse der Stadt Leipzig einen solchen Abschluss dringend; denn sie erkennt das Bedürfniss nach einer Erweiterung und Vereinheitlichung der Bahnhofsanlagen in Leipzig vollkommen an.“

— Die **Einnahmen der badischen Staatsbahnen** betrugen im März nach provisorischer Feststellung aus dem Personenverkehr 1 452 360 ℳ gegen die provisorischen Einnahmen des Jahres 1899 (— 74 630 ℳ), aus dem Güterverkehr 3 916 730 (+ 296 160) ℳ, aus sonstigen Quellen 546 800 (+ 152 750) ℳ, zusammen 5 915 890 (+ 374 280) ℳ, Januar bis März 15 825 460 (+ 1 122 737) ℳ.

— **Kohlennoth.** Bezeichnend für die Lage des Kohlenmarktes ist die von der „K. V.-Ztg.“ gemeldete Thatsache, dass die Submission der württembergischen Staatsbahn auf 25 000 t Steinkohlenbriketts für 1901 erfolglos geblieben ist, weil keine Angebote darauf eingelaufen sind.

— **Ueber die Thätigkeit des verstorbenen Bauraths Bethge in Siam** und über seine Persönlichkeit entnehmen wir einem uns von sehr geschätzter Seite zugehenden weiteren Nachrufe (vergl. Nr. 31 d. Ztg.) noch folgendes:

Die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat in ihren Nummern 64 und 65 vom Jahre 1897 den Bericht über die Eröffnung der ersten Theilstrecke der siamesischen Bahnen und damit eine Schilderung des Werkes gebracht, das Bethge übernommen hatte. Die Schwierigkeiten, denen er begegnete, waren nicht gewöhnlicher Natur, da internationale Rivalitäten und englische Rücksichtslosigkeit, Unsolidität und Skrupellosigkeit dabei eine Rolle spielten, und wenn die Ueberwindung dieser Schwierigkeiten endlich gelang, so lag dies daran, dass Bethge nicht nur ein tüchtiger Ingeniör, sondern auch ein Mann war, der es verstand, Gegensätze auszugleichen und Vertrauen zu erwerben. Beweis dafür ist, dass der König von Siam, der ihn bei jeder Gelegenheit ehrte und der bei seiner Anwesenheit in Berlin Veranlassung nahm, sich bei Sr. Majestät dem Kaiser für die Unterstützung Deutschlands beim Bau der siamesischen Eisenbahnen zu bedanken, Bethge beauftragte, sein Land mit einem Netz von vorläufig 600 km Eisenbahn zu überziehen; der deutschen Technik war damit eine Aufgabe gestellt, wie sie ihr in diesem Umfange im Auslande bisher noch niemals zu Theil geworden war; der Kenner asiatischer Verhältnisse weiss, dass ein nicht gewöhnliches Maass von Ausdauer, Takt und Tüchtigkeit dazu gehört, einen solchen Erfolg zu erringen.

Die hervorragend liebenswürdigen menschlichen Eigenschaften Bethge's, die ihm nicht nur das Vertrauen, sondern auch die Herzen seiner Umgebung gewannen, können hier nicht besprochen werden. Aber das darf nicht unerwähnt bleiben, dass sein Haus, dem seine Gattin, eine geborne Tessinerin, vorstand, die an der Thätigkeit ihres Gemahls stets regen Antheil nahm und von derselben unerbittlichen Krankheit, der er zum Opfer fiel, am gleichen Tage dahingerafft wurde, stets ein Mittelpunkt deutschen Lebens war.

Das Vaterland verlor somit in Bethge einen seiner tüchtigsten Leute und treuesten Söhne, der deutscher Arbeit in fremdem Lande zum Siege verhalf und an deutschem Sinn und deutscher Sitte im Auslande festhielt. Zur Ausbreitung der Ehre deutschen Namens, deutscher Tüchtigkeit und deutscher Vertrauenswürdigkeit hat er das Seinige beigetragen. Darum Ehre seinem Andenken.

Oesterreich-Ungarn.

— **Einführung gefahrloser Heizungen bei den Zügen der österreichischen Eisenbahnen.** Das Eisenbahnministerium hat sich veranlasst gefunden, im Wege eines an alle Bahnverwaltungen ergangenen Erlasses die allmähliche Einführung solcher Heizeinrichtungen zu verfügen, die jede Feuersgefahr für die Reisenden und das Personal ausschliessen. Nach diesem Erlasse sind grundsätzlich alle jene Heizvorrichtungen an Personen- und Dienstwagen, welche in oder an den Wagen den Bestand von Feuerstellen bedingen, zu beseitigen und durch solche zu ersetzen, deren Wärmegewinnung räumlich getrennt von diesen Wagen erfolgt. Eine Ausnahme kann bei Postwagen eintreten, welche abgestellt vom Zuge einer Beheizung bedürfen. Diese ist jedoch ausser Thätigkeit zu stellen, so lange der Wagen am Zuge steht, woselbst er mittelst jener Heizvorrichtung zu erwärmen ist, welche für die übrigen Wagen zur Anwendung gelangt. Auch Dampfkesselwagen werden ausnahmsweise zugelassen; ihre Verwendung ist jedoch auf das Maass des unumgänglich Nothwendigen zu beschränken. Ebenso werden Feuerstellen in Küchenwagen zugelassen.

Rücksichtlich der Lokalbahnen hat das Eisenbahnministerium in Abänderung der Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Lokalbahnen gestattet, dass die Personenwagen unmittelbar hinter der Lokomotive bezw. hinter dem Dienstwagen eingereiht werden, wenn die Lokomotive die Wärmequelle für die Beheizung der Wagen trägt. Unter der gleichen Voraussetzung wurde auch rücksichtlich der auf Hauptbahnen verkehrenden gemischten Züge und Lastzüge mit Personenbeförderung die Einreihung der Personenwagen unmittelbar hinter dem Dienstwagen im Hinblicke auf die Bestimmungen der Grundzüge der Vorschriften für den Betriebsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe als zulässig erklärt.

Das Eisenbahnministerium erkennt in dem Erlasse die Schwierigkeiten an, welche bei den umfassenden Arbeiten des Umbaues sowohl in technischer Hinsicht als auch in Bezug auf die Kosten zu bewältigen sein werden, und trägt denselben insofern Rechnung, als der Termin, bis zu welchem die Beseitigung aller den vorstehenden Bestimmungen zuwiderlaufenden Einrichtungen stattzufinden hat, thunlichst weit gesteckt wird. Der Ersatz der Heizeinrichtungen im Sinne vorstehender Ausführungen ist an allen in Schnell- und Personenzügen auf Hauptbahnen rollenden Wagen (auch Schlafwagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft) bis spätestens 31. Dezember 1902 durchzuführen, während für die Durchführung derselben an allen anderen Zuggattungen eingestellten personenführenden Wagen die Feststellung des Termines erst auf einen bis längstens 1. Juli d. J. vorzulegenden Antrag der einzelnen Verwaltungen erfolgen wird.

— **Lokalbahn Hinter-Treban-Lochowitz.** Das „Reichsgesetzblatt“ veröffentlicht die Konzessionsurkunde für diese normalspurige Bahn. Die Linie führt von der Haltestelle Hinter-Treban der Staatsbahnlinie Prag-Furth i. W. nach Lochowitz zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Protiwin-Zditz.

— **Zweite Eisenbahnverbindung mit Triest und das Donau-Oder-Elbekanalprojekt.** In der letzten Sitzung der Triester Handelskammer gelangte der Bericht des ständigen Eisenbahnausschusses zur Verlesung, in welchem in Angelegenheit der zweiten Eisenbahnverbindung der Regierung für das durch die Einbringung der bekannten Eisenbahnvorlage bekundete Entgegenkommen der Dank ausgesprochen, gleichzeitig aber eine Gegenbewegung erwähnt wurde, welche die Genehmigung des Gesetzentwurfes verzögern will bis zur Sicherung des bekannten Donau-Oder-Elbekanalprojektes. Die Kammer beschloss an die Regierung mit der Bitte heranzutreten, die rascheste Lösung der Triester Bahnfrage unabhängig von allen anderen Projekten durchzuführen.

— **Reform der Ausfuhrtarife bei den österreichischen Staatsbahnen.** Einige Unterausschüsse, welche von dem zur Reform der Ausfuhrtarife eingesetzten Ausschusse des Staatseisenbahnrathes gewählt worden sind, werden bereits Mitte Mai zusammentreten. Es ist nicht ausgeschlossen, dass dem Staatseisenbahnrathe, der Ende Mai oder Anfang Juni zu seiner Frühjahrstagung einberufen wird, über das Ergebniss der Berathungen einzelner Ausschüsse wird Mittheilung gemacht werden können.

— Nach dem **Rechnungsabschluss der Kaiser Ferdinands-Nordbahn** für das Jahr 1899 ist das Reinerträgniss in diesem Jahre erheblich geringer als in den Vorjahren. Der Reinertrag des Hauptbahnnetzes beziffert sich auf 7 362 322 (— 1 624 074) fl., jener der sonstigen gesellschaftlichen Unternehmungen auf 2 418 063 (+ 144 607) fl., das Gesammterträgniss (ohne den Gewinnvortrag) auf 9 780 385 (— 1 479 467) fl. Die Dividende beträgt 135 fl. 25 kr., d. i. um 12 fl. weniger als im Vorjahre. Zum erstenmale seit dem Jahre 1886 erhält der Staat keinen Antheil an dem Gewinne der Nordbahn, weil der Ertrag des Hauptnetzes geringer ist als 100 fl für jede Aktie. Seither hat die Staatsverwaltung in jedem Jahre einen Gewinnantheil bezogen, und zwar für das Jahr 1898 einen Betrag von 1 500 000 fl.

Eine Vergleichung der Schlussziffern im einzelnen mit jenen des Vorjahres ergibt folgendes Bild: Die Einnahmen aus dem Personen-, Militär- und Gepäckverkehr (7 857 000 fl.) sind um 251 000 fl. gestiegen. Es ist dies die normale Steigerung, welche dieser Verkehr der Nordbahn erfahrungsgemäss von Jahr zu Jahr erfährt. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr (31 916 000 fl.) sind um 441 000 fl. zurückgegangen. Der Güterverkehr war 1899 im grossen und ganzen jenem des Vorjahres gleich.

Das ungünstigere finanzielle Ergebniss ist hauptsächlich eine Folge der Tarifherabsetzungen, welche die Nordbahn auf Verlangen der Regierung vornehmen musste.

Die eigentlichen Betriebsauslagen (19 972 000 fl.) haben eine Steigerung um 1 371 000 fl. erfahren. Diese ist zu einem Theile auf die Erhöhung der Kosten der Unfallversicherung um 119 000 fl. zurückzuführen. Sie ist in der Vermehrung des Personals und der Erhöhung der Bezüge begründet. Diese beiden Umstände erklären den grössten Theil der Steigerung der eigentlichen Betriebsauslagen. Die besonderen Auslagen (6 179 000 fl.) sind um 1 490 000 fl. gewachsen. In dieser Post sind jene 900 000 fl. für den Baureservefonds verrechnet, die im laufenden Jahre infolge Vereinbarung mit der Regierung zu Lasten des Betriebes verrechnet wurden. Die Summe von 900 000 fl. ist keine wiederkehrende Ausgabe, da die Bestreitung aus dem Betriebe mit der Regierung nur für die Dauer e i n e s Jahres vereinbart wurde. Die Erhöhung der besonderen Auslagen erklärt sich ferner durch die Steigerung der Erwerbsteuer um rund 380 000 fl., die Erhöhung des Beitrages zum wechselseitigen Haftpflichtverband der Eisenbahnen um etwa 80 000 fl. und durch eine weitere Steigerung der Beiträge für den Pensionsfonds. Das Erforderniss für die Versinsung und Tilgung der Anlehen (6 544 000 fl.) ist um rund 114 000 fl. gewachsen. Dies ist durch die fortschreitende Inanspruchnahme des Kapitals für Erweiterungsbauten und die Vermehrung des Fahrparkes begründet. Für diese Zwecke wurden für das Hauptbahnnetz im Jahre 1899 rund 5 250 000 fl. aufgewendet. Von dieser Summe wurden 900 000 fl. zu Lasten des Betriebes aus dem Baureservefonds, 4 350 000 fl. aus dem Kapital durch Ausgabe von Obligationen und durch schwebende Abwickelungen gedeckt. Von dem Investitionsanlehen aus dem Jahre 1898 befanden sich Ende 1899 noch 9 682 000 fl. im Besitz der Nordbahn. Da jedoch Ende 1899 um 3 078 000 fl. mehr für Erweiterungsbauten verwendet, als durch Veräusserung von Werthpapieren beschafft wurden, muss diese Summe, die aus den Kassenbeständen gedeckt wurde, aus dem Investitionsanlehen zurückerstattet werden, so dass von dem Betrage von 9 682 000 Gulden nur noch 6 610 000 fl. zur weiteren Verwendung für Investitionen verfügbar bleiben. Mit dieser Summe hofft die Verwaltung für die Jahre 1900 und 1901 ihr Auslangen zu finden, so dass die Frage eines neuen Anlehens vor 1902 nicht auftreten dürfte. Der für Investitionen im abgelaufenen Geschäftsjahre aufgewendete Betrag ist verhältnissmässig hoch, da die Nordbahn bekanntlich neue Fahrbetriebsmittel in bedeutendem Umfange beschafft hat.

Was die sonstigen gesellschaftlichen Unternehmungen betrifft, so hat sich das Erträgniss der Lokalbahnen (119 000 fl.) um 43 000 fl. vergrössert. Der Montanbesitz hat 1 652 000 fl., d. i. 359 000 fl. mehr abgeworfen als im Vorjahre, was zum grössten Theil auf die Steigerung der Kohlenförderung, zum geringeren Theil auf die Besserung der Preise zurückzuführen ist. Die Kohlenwerke der Nordbahn haben nämlich 1899 12 700 000 dz, das ist um 1 150 000 dz mehr erzeugt als im Vorjahre. Das Erträgniss des Privatbesitzes (72 000 fl.) ist nahezu gleich wie im Vorjahre. Der allgemeine Reservefonds (325 000 fl.) hat sich um etwa 10 000 fl. erhöht. Die Zinseneingänge (in der Höhe von 246 000 fl.) haben sich um etwa 20 000 fl. verringert, was mit der Verminderung des Betriebsüberschusses zusammenhängt. Die Erhöhung des Kursgewinnes an Valuten (129 000 fl.) um etwa 114 000 fl. ist eine Folge zufälliger Kursschwankungen. Die Verringerung des Postens „verschiedene Einnahmen“ um 235 000 fl. erklärt sich durch die Gebührenzahlung, zu welcher die Gesell-

schaft vom Verwaltungsgerichtshofe im Jahre 1897 verurtheilt wurde. Die Nordbahn hat diese Gebühr von 447 000 fl. in die Betriebsrechnung des Jahres 1897 eingestellt, so dass die Hälfte den Gewinnantheil des Staates belastete. Die Regierung verlangte jedoch, dass diese Gebührenzahlung aus dem Kapitalskonto bestritten werde. Die Gesellschaft hat hierauf dem Staate die Quote von 211 000 fl. ausbezahlt und 235 000 fl. auf den Baureservefonds gebucht. Diese Summe erschien in dem Rechnungsabschluss des Jahres 1898 unter den „verschiedenen Einnahmen“, wurde jedoch nicht an die Aktionäre vertheilt. Nunmehr wird dieser Betrag von den verschiedenen Einnahmen abgezogen.

— Nach dem **Rechnungsabschluss der österreichischen Nordwestbahn** für das Jahr 1899 haben sich die Betriebseinnahmen beider Netze (garantirtes Stammnetz und Ergänzungsnetz) trotz der Ungunst der Verhältnisse — Schneeverwehungen und Hochwässer — günstiger als im Vorjahre gestaltet. Die Betriebseinnahmen des Stammnetzes beliefen sich im Jahre 1899 auf 11 716 197 (+ 236 964) fl., jene des Ergänzungsnetzes auf 7 818 356 (+ 40 987) fl. Wenn das Erträgniss gleichwohl hinter jenem des Vorjahres zurückbleibt, so ist dies auf die ausserordentliche Erhöhung der Betriebsausgaben, Steuern und sonstigen Abgaben zurückzuführen, wobei insbesondere die namhaften Aufwendungen sozialpolitischer Natur und die höheren Steuerleistungen ins Gewicht fallen.

Die Gesammtausgaben des Stammnetzes stellen sich auf 7 258 342 (+ 436 252) fl., jene des Ergänzungsnetzes auf 3 738 614 (+ 183 192) fl., der Reinertrag der garantirten Linien beträgt 4 457 855 (— 199 287) fl. und wird die Staatsgarantie, von welcher im Jahre 1898 kein Gebrauch gemacht wurde, für das Jahr 1899 mit 125 833 fl. in Anspruch genommen. Zuzüglich des Staatsgarantievorschusses und der sonstigen Einnahmen ergibt sich für das Stammnetz ein Gesammtertrag von 4 664 187 (— 92 418) fl. und nach Bestreitung des Erfordernisses für den Prioritätendienst ein Ueberschuss von 1 554 939 (— 63 523) fl. Hierzu kommt als Antheil der Stammaktien an dem Erträgnisse des Ergänzungsnetzes ein Betrag von 380 006 (— 85 345) fl. und der Vortrag vom Vorjahre mit 227 173 (+ 13 814) fl., so dass ein verfügbarer Ueberschuss von 2 162 118 (— 135 054) fl. erübrigt. Hiervon sollen die Besitzer der Stammaktien 11 fl. als Dividende erhalten (um 50 kr. weniger als im Jahre 1898); der Reinertrag des Ergänzungsnetzes stellt sich auf 4 079 742 (— 142 205) fl. Nach Deckung des Erfordernisses für den Prioritätendienst und anderweitiger Ausgaben verbleibt ein Ueberschuss von 2 272 723 (— 188 805) fl., wovon die Aktionäre neben 5% Zinsen noch 2 fl. Superdividende erhalten.

— **Linienfeststellung für die Bahnstrecke Görz-Triest-St. Andrea.** Den vor kurzem veröffentlichten Mittheilungen über die Vorbereitungen der Regierung für die Durchführung ihres dem Reichsrath vorgelegten Eisenbahnprogrammes ist nachzutragen, dass das Eisenbahnministerium mit Erlass vom 13. d. Mts. die küstenländische Statthalterei beauftragt hat, das durch staatliche Organe aufgestellte generelle Projekt für diese vollspurige, als Hauptbahn ersten Ranges auszuführende Eisenbahn, welche bekanntlich einen Theil der projektirten zweiten Bahnverbindung mit Triest bildet, ohne Verzug der kommissionellen Linienfeststellung zu unterziehen. Aufgabe dieser Kommission wird es sein, alle auf die Linienführung der genannten Bahnlinie und auf die Lage ihrer Verkehrsstellen bezugnehmenden Fragen zunächst im Hinblicke auf die Erfordernisse einer Haupt- und Durchzugsbahn und nur, so weit dies hiermit zu vereinbaren ist, auch unter Bedachtnahme auf die Befriedigung der örtlichen Verkehrsbedürfnisse eingehend zu erörtern und sodann die geeigneten Anträge zu stellen. Hinsichtlich der Lage der projektirten Station Görz soll die endgültige Entscheidung in der Hauptsache erst bei der Linienfeststellung der Wocheiner Linie erfolgen.

— **Neue Lokalbahnen.** Die Ausarbeitung der Bauvergebungsbedingungen für die Bregenzerwaldbahn steht, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, vor ihrem baldigen Abschlusse, so dass die Bauvergebung im Laufe der nächsten Zeit gewärtigt werden kann. Auch in betreff der Lokalbahn Görz-Haidenschaft, bezüglich deren der Görzer Landtag nunmehr die Flüssigmachung des Landesbeitrages von 100 000 fl. zu dem Bahnprojekt beschlossen hat, werden die Bauvergebungsbedingungen in naher Zeit fertiggestellt sein, so dass auch die Bauvergebung dieser Bahn, von welcher bekanntlich eine Theilstrecke in die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest einbezogen werden wird, baldigst bevorsteht. Das Gleiche gilt rücksichtlich der Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel. Die Eröffnung der Lokalbahn Winterberg-Wallern, welche für den Mai in Aussicht genommen war, hat infolge der Wetterunbilden des März eine Hinausschiebung erfahren und ist für den Juli zu gewärtigen.

— **Zonentarif der ungarischen Staatsbahnen.** Wie bereits in Nr. 4 S. 55 d. Ztg. mitgetheilt wurde, treten mit 1. Juli d. J. wesentliche Aenderungen in dem Zonentarif ein; dieselben bezwecken hauptsächlich die Hebung des Verkehrs auf mittlere Entfernungen. Die Preise im Nachbarverkehr (bis 20 km) bleiben unverändert. Im Fernverkehr werden den bisherigen 14 Zonen (die 14. Zone umfasst bisher alle Entfernungen über 225 km) sechs neue Zonen angegliedert. Die neue 14. Zone reicht von 226 bis 250 km, die folgenden Zonen sind gleichfalls von 25 zu 25 km abgestuft mit Ausnahme der 19. Zone, welche 50 km umfasst. In die 20. Zone fallen Entfernungen über 400 km. Die Preise der ersten Zone des Fernverkehrs (21—25 km) bleiben unverändert, jene für Entfernungen von 26 bis etwa 325 km erfahren Ermässigungen, welche am bedeutendsten auf Entfernungen bis etwa 250 km sind.

Von 326 km an treten Erhöhungen der bisherigen Preise ein, welche indessen nicht erheblich sind und überdies noch dadurch gemildert werden, dass den Reisenden mit Fahrkarten der 20. Zone eine einmalige Fahrtunterbrechung gestattet wird (bisher war mit Fahrkarten der letzten Zone eine Unterbrechung der Fahrt ausgeschlossen).

Gleichzeitig mit der Neuregelung der Personentarife erfuhr auch der Gepäcktarif eine Umgestaltung, indem künftighin die Gepäckgebühren innerhalb der sieben Entfernungszonen bei einem Gewicht von über 50 kg nicht mehr von 50 zu 50 kg, sondern von 10 zu 10 kg abgestuft werden. Andererseits wird die Gepäckgebühr nicht mehr für jedes Gepäckstück getrennt gerechnet, sondern es wird das Gesammtgewicht aller einem Reisenden gehörigen Gepäckstücke als Grundlage der Gebührenberechnung angenommen. Nachstehend folgt eine Uebersicht der neuen Fahrpreise unter Angabe der Unterschiede gegenüber dem bisherigen Tarife:

Kilometer	Personenzüge						Schnellzüge					
	I. Klasse		II. Klasse		III. Klasse		I. Klasse		II. Klasse		III. Klasse	
	Kr.	±	Kr.	±	Kr.	±	Kr.	±	Kr.	±	Kr.	±
26—40	1,8	— 0,6	1,2	— 0,4	0,8	— 0,2	2,4	— 0,6	1,6	— 0,4	1	— 0,2
41—55	2,7	— 0,9	1,8	— 0,6	1,2	— 0,3	3,6	— 0,9	2,4	— 0,6	1,5	— 0,3
56—70	3,6	— 1,2	2,4	— 0,8	1,6	— 0,4	4,8	— 1,2	3,2	— 0,8	2	— 0,4
71—85	4,5	— 1,5	3	— 1	2	— 0,5	6	— 1,5	4	— 1	2,5	— 0,5
86—100	5,4	— 1,8	3,6	— 1,2	2,4	— 0,6	7,2	— 1,8	4,8	— 1,2	3	— 0,6
101—115	6,3	— 2,1	4,2	— 1,4	2,8	— 0,7	8,4	— 2,1	5,6	— 1,4	3,5	— 0,7
116—130	7,2	— 2,4	4,8	— 1,6	3,2	— 0,8	9,6	— 2,4	6,4	— 1,6	4	— 0,8
131—145	8,1	— 2,7	5,4	— 1,8	3,6	— 0,9	10,8	— 2,7	7,2	— 1,8	4,5	— 0,9
146—160	9	— 3	6	— 2	4	— 1	12	— 3	8	— 2	5	— 1
161—175	9,9	— 3,3	6,6	— 2,2	4,4	— 1,1	13,2	— 3,3	8,8	— 2,2	5,5	— 1,1
176—200	11	— 3,4	7,5	— 2,1	5	— 1	14,7	— 3,3	10	— 2	6,2	— 1
201—225	12,1	— 4,1	8,4	— 2,4	5,6	— 1,4	16,2	— 4,8	11,2	— 2,8	6,9	— 1,7
226—250	13,2	— 4,8	9,8	— 2,7	6,2	— 1,8	17,7	— 6,3	12,4	— 3,6	7,6	— 2,4
251—275	14,3	— 3,7	10,2	— 1,8	6,8	— 1,2	19,2	— 4,8	13,6	— 2,4	8,3	— 1,7
276—300	15,4	— 2,6	11,1	— 0,9	7,4	— 0,6	20,7	— 3,3	14,8	— 1,2	9	— 1
301—325	16,5	— 1,5	12	— —	8	— —	22,2	— 1,8	16	— —	9,7	— 0,3
326—350	17,6	— 0,4	12,9	+ 0,9	8,6	+ 0,6	23,7	— 0,3	17,2	+ 1,2	10,4	+ 0,4
351—400	18,7	+ 0,7	13,8	+ 1,8	9,2	+ 1,2	25,2	+ 1,2	18,4	+ 2,4	11,2	+ 1,2
401 u. mehr	20	+ 2	15	+ 3	10	+ 2	27	+ 3	20	+ 4	12	+ 2

— **Entscheidung in Haftpflichtangelegenheiten.** Nach einer Entscheidung des österreichischen Obersten Gerichtshofes stehen den Eltern des durch einen Eisenbahnunfall Getödteten auf Grund des Haftpflichtgesetzes keine Schadenersatzansprüche für dasjenige zu, was ihnen durch den Tod ihres Kindes entgangen ist. — Den Kindern des bei einem Eisenbahnunfalle Getödteten steht nach derselben Entscheidung nur der Anspruch auf den Ersatz des thatsächlichen Entganges, also desjenigen zu, was im Zeitpunkte der Tödtung feststeht. Sie haben jedoch gegenüber der Unfallsbahn keinen Anspruch auf einen ihnen in der Zukunft möglicher Weise zufallenden, von allerlei Nebenumständen bedingten Versorgungsanspruch. — Die Entschädigungsleistungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes obliegen der den Betrieb der Unfallsbahn führenden Verwaltung und nicht der Eigenthümerin der betreffenden Bahn.

— **Angeblicher Einsturz der Eisenbahnbrücke bei Malaczka.** Ein Wiener Blatt meldete kürzlich den Einsturz der vorgenannten, auf der Strecke Pressburg - Holicz belegenen Brücke. Diese Nachricht erweist sich als irrig. Es handelt sich nur um die Unterwaschung eines Durchlasses. Schon vor einigen Tagen wurde berichtet, dass ein etwa 2 m langer Durchlass bei Malaczka vom Hochwasser unterwaschen worden sei. Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen veranlasste sofort die nöthige Ausbesserung und liess während der Dauer derselben den Verkehr mittelst Umsteigens bewerkstelligen. Die Arbeiten sind seither beendet und wurde der regelmässige Verkehr über die Brücke wieder aufgenommen.

Vereinsausland.

— **Gjedser-Warnemünde.** Nach mancherlei Zwischenfällen ist am 21. d. Mts. in der gemeinsamen Reichstagsausschusssitzung des dänischen Parlaments über die Vorlage, betreffend die Dampffährverbindung Gjedser-Warnemünde und die damit in Verbindung stehenden Eisenbahnvorlagen Einigkeit erzielt. Lediglich zur Erledigung unwesentlicher Nebenfragen wird noch eine Ausschusssitzung abgehalten.

— **Centralbahnhof in Brüssel und elektrische Bahn Brüssel-Antwerpen.** An ausserordentlichen Ausgaben des belgischen Staatshaushalts für 1900 werden 135 000 000 Frcs. gefordert, die hauptsächlich durch eine Anleihe beschafft werden sollen. Die Gelder sind zur Ausführung von öffentlichen Arbeiten im Interesse der belgischen Verkehrswege bestimmt. Die bedeutendste dieser Arbeiten wird der Bau eines Centralbahnhofs in Brüssel als Verbindung zwischen dem Nord- und dem Südbahnhof sein. Die Kosten hierfür sind allein auf 56 000 000 Frcs. veranschlagt. Ausserdem sollen eine neue Eisenbahnlinie zwischen Brüssel und Gent und eine elektrische Bahn zwischen Brüssel und Antwerpen gebaut werden. Artikel 9 des den Kammern unterbreiteten Gesetzentwurfs lautet: „Die Regierung wird ermächtigt, die Konzession für eine elektrische Bahn, die ohne Zwischenstationen Brüssel und Antwerpen verbinden soll, zu den Bedingungen des Programms zu vergeben, das von den Ministern der Finanzen und der öffentlichen Arbeiten, der Eisenbahnen, Post und Telegraphie und des Ackerbaues am 9. April d. J. genehmigt worden ist.“ In einer Erläuterung hierzu legt die Regierung ausführlich Zweck und Art des Baues dar, der sich danach als Beginn einer neuen Epoche im belgischen Bahnbau erweist. Um der Ueberfüllung der Verkehrslinien, die sich aus dem Aufblühen von Handel und Verkehr ergiebt, abzuhelfen, sollen, so heisst es in der interessanten Erläuterung, Parallellinien angelegt werden, die hauptsächlich dem Schnellzugsverkehr für Personen dienen, während den alten Linien der lokale Personenverkehr und der Güterverkehr vorbehalten bleibt. Dieses Programm will die Regierung energisch durchführen und beantragt zunächst, indem sie sich das Recht vorbehält, unter den vorliegenden Offerten zu wählen, die Ertheilung einer Konzession für eine direkte Bahnverbindung Brüssel-Antwerpen.

Da die Bahn ohne Unterbrechung so angelegt wird, dass sie keine Störung von aussen her erfährt, können die Züge mit grosser Schnelligkeit fahren und einander rasch folgen. Angenommen ist eine Schnelligkeit von 100 km in der Stunde, so dass die Strecke Brüssel-Antwerpen in 25 Minuten zurückgelegt wird, bei Abfahrten in Zwischenräumen von 5 Minuten, wenigstens während der meisten Tagesstunden. Die Bedingungen der Konzession setzen wegen der zu erwartenden Verkehrsabnahme auf der Staatsbahn fest, dass dafür dem Staate eine jährliche Entschädigung entsprechend der Abnahme gezahlt wird und dass der Gewinn aus der elektrischen Bahn je zur Hälfte zwischen Staat und Konzessionar getheilt wird. Nach Ablauf der Konzession in 60 Jahren fällt die Bahn mitsammt ihrem ganzen Material ohne Entschädigung an den Staat, und zwar ohne dass dieser für die erste Einrichtung, deren Kosten auf 40 000 000 Frcs. geschätzt werden, etwas beigesteuert hätte. Er hat indess auch das Recht des Ankaufs der Linien schon nach 10 Jahren. Indem die Regierung zum Schluss auf die Schwierigkeiten verweist, die der Bau der elektrischen Bahn Brüssel-Antwerpen, die Verbindung Nord-Süd und die neue Linie Brüssel-Gent als erste, bedeutende Staffel einer langen Reihe von Bauten bietet, schliesst sie ihre Begründung mit folgenden Worten: „Das Land, das die Ehre hatte, die erste Eisenbahn auf dem Festlande zu bauen, ist es sich selbst schuldig, vor keinem Opfer zurückzuweichen, um ohne Zögern die grossen Errungenschaften der Wissenschaft des letzten Jahrhunderts auf sein Eisenbahnnetz anzuwenden. Belgien ist dem Range schuldig, den es einnimmt, die Verkehrsindustrie auf der Höhe aller anderen Industrien zu halten, die seinen Reichthum und seinen Ruhm begründet haben.“ Hiernach ist es klar, dass der belgische Staat das vielumstrittene Unternehmen, über das wir zuletzt in No. 31 d. Ztg. berichteten, auf das lebhafteste fördert.

— **Pariser Stadtbahn.** Am 17. April wurden an beiden Enden des Riesentunnels, welcher Vincennes mit dem Bois de Boulogne verbindet, zwei Fahnen aufgesteckt, welche die Beendigung der Untergrundarbeiten feiern sollten. Tunnel und Bahnhöfe sind fertig. Was die oberirdischen Bauten anlangt, die Treppen und Zugänge zu den Bahnhöfen usw., so wird angekündigt, dass sie in einigen Wochen fertig werden sollen. Das rollende Material komme natürlich zuletzt. Der Betrieb würde im Juli, wie „Figaro“ sagt, begonnen werden, etwas früher, als man es vorausgesagt habe (?).

— **Zeitkarten auf französischen Bahnen.** Seit dem 16. März kommen bei den sieben grossen französischen Eisenbahnnetzen und den beiden Pariser Ringbahnen Zeitkarten zur Ausgabe für jede beliebige Fahrt, auf der man mindestens zwei Eisenbahnnetze benutzt. Wie man früher für die Fahrstrecke von Lille nach Paris, von Dünkirchen nach Amiens eine Zeitkarte nahm, so kann man jetzt solche erhalten für die Fahrt von Lille nach Nancy, von Nantes nach Havre, von Toulouse nach Lyon, von Rennes nach Bordeaux usw. usw. Ausserdem kann man jetzt auch für sämmtliche Linien der sieben grossen französischen Eisenbahnnetze und der beiden Ringbahnen Zeitkarten nehmen.
(„Journ. des transp.“)

— **Das schweizerische Nebenbahngesetz.** Zu Ostern, am 15. April, ist das Bundesgesetz über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen in Kraft getreten. Zur vollen Durchführung bedarf es aber noch verschiedener Arbeiten. Bekanntlich verstaatlicht die Schweiz derzeit grundsätzlich nur die Hauptbahnen, die Nebenbahnen bleiben der Privatunternehmung bezw. den Kantonen überlassen. Doch decken sich die jetzt zum Rückkauf stehenden grossen Eisenbahngesellschaften nicht ausschliesslich mit dem Begriff Hauptbahnen. Der Bundesrath wird also die Bahnlinien bestimmen müssen, welche als Hauptbahnen und welche als Nebenbahnen zu behandeln sind. Gegen die Eintheilung als Haupt- oder Nebenbahn steht den Bahnen ein Rekursrecht an das eidgenössische Parlament zu. In Zukunft wird schon bei der Konzessionirung entschieden, welcher Gattung eine Bahn angehören soll. Bei veränderten Verhältnissen kann nach Anhörung des Konzessionsinhabers und des Kantons durch Bundesbeschluss die Gattung der Bahn geändert werden. Der maassgebende Artikel 1 des Gesetzes besagt: „Nebenbahnen sind diejenigen Bahnen und Bahnstrecken, welche vorzugsweise dem Lokalverkehr oder speziellen Verkehrszwecken dienen und nicht den grossen Durchgangsverkehr für Personen und Güter vermitteln.“ Für Bauausführung, Tarife, Betrieb und Arbeitszeit der Angestellten sind den Nebenbahnen Erleichterungen gewährt, ausserdem sind die Entschädigungen für die Postbeförderung für sie günstiger, so lange sie nicht mehr als 4 % Reinertrag abwerfen.

— **Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz.** Der schweizerische Bundesrath hat in weiterer Ausführung des Rückkaufsgesetzes beschlossen, auf den 1. Mai 1903 den konzessionsgemässen Rückkauf anzukündigen für die Linien der Jura-Simplonbahn, der Linie Bülach-Eglisau-Schaffhausen der Nordostbahn und den Antheil der Einwohnergemeinde Bremgarten an der Bahn Wohlen-Bremgarten.

— **Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten.** Dieser derzeit gegen 4 000 Mitglieder zählende Verband hat beschlossen, ein eigenes Sekretariat zu errichten und das bisher bestandene Kartell mit dem Verbande des Personals schweizerischer Transportanstalten nicht mehr anzuerkennen. Weiter wurde beschlossen, betreffs des Gesetzes wegen Besoldung der Beamten und Angestellten der Bundesbahnen bei der Kommission des Nationalrathes und den einzelnen Parteien desselben vorstellig zu werden.

— **Unfall auf der Linie Savona-Turin.** Ein eigenthümlicher Unfall hat sich am 16. d. Mts. in den Stationen S. Giuseppe di Cairo und Ferrania der Linie Savona-Turin zugetragen. Der von Turin kommende Personenzug 443 stiess in S. Giuseppe di Cairo mit einer Rangirlokomotive zusammen. Nachdem der Führer dieser Maschine, der beim Herannahen des Zuges 443 Gegendampf gegeben hatte, durch den Stoss sammt seinem Heizer von der Maschine heruntergeschleudert wurde, setzte die Lokomotive, welche ebenso wie der Personenzug wenig Schaden gelitten hatte, führerlos ihren Lauf auf der sich in ziemlichem Gefäll befindlichen Strecke fort und fuhr in der nächstfolgenden, 2,5 km entfernten Station Ferrania, welche davon telegraphisch verständigt war, aber keine Zeit mehr hatte, irgend welche Maassregeln oder Aenderungen in der Geleisstellung vorzunehmen, auf den letzten Wagen des dort stehenden Personenzuges 747; dieser Wagen wurde arg beschädigt; die anderen Wagen und die Lokomotive trugen geringere Beschädigungen davon; 14 Reisende wurden dabei, alle zum Glück leicht, verletzt.

— **Eisenbahnprojekt Piräus-Demerli.** Hierüber schreibt man der „Nordd. Allg. Ztg." aus Athen: Der von der Regierung der Kammer zur Bestätigung vorgelegte Vertrag mit dem englischen Syndikat behufs Fertigstellung der Eisenbahnlinie Piräus-Demerli setzt den Anfang der Ausführungsarbeiten derselben auf fünf Monate „nach dem definitiven Aufhören des Kriegszustandes" zwischen England und den beiden südafrikanischen Republiken fest und bestimmt als Zeitraum bis zur Vollendung der Arbeiten vier Jahre. Demerli liegt in geringer Entfernung nordwestlich von Pharsala. Von dort aus bis zur griechisch-türkischen Grenzstation hält der Vertrag eine Bauzeit von $1^1/_2$ Jahre für erforderlich. Griechenland wird also noch eine stattliche Anzahl von Jahren warten müssen, ehe es auf seinem eigenen Staatsgebiet die Bahnanlagen zum Anschluss an das türkische und damit an das europäische Eisenbahnnetz vollendet sieht. Wo dieser Anschluss voraussichtlich stattfinden soll, ist im Vertrag nicht gesagt, es scheint aber, dass er weder durch das Tempethal noch über Elassona, sondern weiter westlich erstrebt wird, und darum wird auch die Linie im Vertrag nicht bis Larissa, sondern nur bis Demerli festgestellt. Die Anlagekosten der Strecke Piräus-Demerli, einschliesslich der käuflichen Uebernahme der in früheren Jahren bereits theilweise fertiggestellten Theilstrecken, werden auf 35 000 000 Frcs. (Gold) dazu 8 000 000 Drachmen (Papier) fixirt. Die Bahnkonzession wird auf 25 Jahre fest ertheilt, von da ab hat die Regierung jederzeit das Recht der Uebernahme der Bahn für ihre Rechnung. Gleichzeitig mit dem Eisenbahnvertrage hat die Regierung einen Gesetzentwurf über die Kostendeckung vorgelegt, laut welchem die bestehende Tabaksteuer um 2,20 Drachmen für die Oka (gleich 1,28 kg) erhöht wird, der indess auf heftigen Widerspruch stösst. Wird der Vertrag nicht in der gegenwärtigen Session vom Parlament genehmigt, so wird er hinfällig; eine Frist hinsichtlich der Dauer des südafrikanischen Krieges ist dagegen nicht vorgesehen und die Regierung hat also das Ende des Krieges abzuwarten, wie lange er sich auch hinzögern mag, damit das englische Syndikat zur Begebung der Obligationen und Aktien günstige Stimmung des englischen Geldmarktes und der Börsen vorfindet. Die Verhandlung über den Vertrag wird in den nächsten Tagen in der Kammer beginnen und für die Entscheidung wird vor allem die Haltung der thessalischen Abgeordneten von ausschlaggebender Bedeutung sein. Ein grosser Theil der Einwohner Thessaliens ist entschieden gegen die Genehmigung, weil die Linie nicht sofort bis Larissa festgesetzt ist, andererseits aber die neue Tabaksteuer Thessalien als tabakerzeugende Provinz besonders belastet. Die thessalischen Wähler forderten daher ihre Abgeordneten, die meistens zur Regierungspartei gehören, auf, gegen den Vertrag zu stimmen.

— **Verstaatlichung der Moskau-Jaroslaw-Archangelsk-Eisenbahn.** Nunmehr hat auch der Reichsrath die Vorlage des Finanzministeriums über die Verstaatlichung der vorgenannten Eisenbahn genehmigt. Diese Mittheilung ist an und für sich nicht besonders auffallend, denn die Genehmigung derartiger Vorlagen bleibt fast nie aus; auffallend ist nur die hieran geknüpfte weitere Mittheilung, dass die Moskau-Jaroslaw-Archangelsk-Bahn nicht zum Geschäftskreis des Ministeriums der Verkehrsanstalten, sondern zu dem des Finanzministeriums gehören wird. Die Verwaltung wird aus zwei Vertretern des Finanzministeriums und je einem Vertreter des Ministeriums der Verkehrsanstalten und der Staatskontrole bestehen. Damit ist wieder ein Fall geschaffen, dem zu Folge eine Eisenbahn der unmittelbaren Verwaltung des Ministeriums der Verkehrsanstalten entzogen worden ist. Bisher war die Transkaspi-Bahn in der Lage, in die jetzt die Moskau-Jaroslaw-Archangelsk-Bahn kommt, nur dass jene Bahn dem Kriegsministerium unterstellt war. Das hatte aber auch insofern eine gewisse Berechtigung, als die Bahn vom Kriegsminister erbaut war und ursprünglich nur Kriegszwecken dienen sollte. Als letzteres immer mehr in den Hintergrund, dagegen die wirthschaftliche Bedeutung immer mehr in den Vordergrund trat, wurde die Bahn dem Minister der Verkehrsanstalten unterstellt. Alle diese Erklärungsgründe liegen bei der Moskau-Jaroslaw-Archangelsk Bahn nicht vor, und dennoch soll sie dem Fachminister entzogen werden. Was mag wohl der Grund sein?

— **Bahnprojekt Eupatoria-Bijuk-Onlar.** Wie die „Rigaer Börsenzeitung" erfährt, ist in Regierungskreisen von neuem die Frage wegen des Baues einer Eisenbahnlinie von Eupatoria bis zur Station Bijuk-Onlar der Kursk-Charkow-Ssewastopol-Eisenbahn angeregt. Um die Konzession zum Bau sucht die Moskauer Gesellschaft für Zufuhrbahnen nach, die den Wunsch ausgedrückt hat, auch den Ausbau des Hafens von Eupatoria zu übernehmen.

— Die **geplante Ringbahn für Moskau,** die ursprünglich so gedacht war, dass sie nicht nur als Verbindungsbahn zwischen den neun in Moskau einmündenden Bahnen, also nicht nur dem Durchgangs-Güterverkehr dienen, sondern auch den örtlichen Güter- und Personenverkehr vermitteln sollte, ist bekanntlich in der Form nicht zustande gekommen. Der Plan scheiterte an dem Wunsche der Moskowiter, bei dieser Gelegenheit aus ihrem Grund und Boden unerschöpfliche Reichthümer zu gewinnen. Dadurch wurde der Bau so theuer, dass das Projekt verworfen wurde. Damit schieden die Eisenbahngesellschaften aus und die Staatsbahnverwaltung trat der Lösung der Aufgabe näher, allerdings in ganz anderem Sinne als die Ringbahn ursprünglich gedacht war. Die Staatsbahnverwaltung beschränkte die Aufgabe auf die Herstellung einer Verbindungsbahn zur Ueberführung der Güterwagen zwischen den entfernt von einander liegenden Bahnhöfen. Aber auch mit diesem, sehr viel einfacher liegenden Projekte geht es noch immer nicht recht vorwärts. Sehr bezeichnend für den Gang der Verhandlungen ist eine Mittheilung der deutschen „St. Petersburger Zeitung", die sie aus Moskau erhalten hat. Dort heisst es unter anderem: „Wir zerquälen uns über diesen Plan seit Monaten in einem Grade, dass mir schon die Ohren gellen, wenn ich das Wort Ringbahn höre! Nach dem Spruch zu urtheilen ‚gut Ding will Weile haben', wird unsere ersehnte Ringbahn gewiss etwas ganz Phänomenales werden! — Die Versammlung, in der sich die Denkkraft der Stadt verdichtet, hat seit dem vorigen Sommer oft über diesen Gegenstand ‚getagt', so oft (immer wieder von Zeit zu Zeit), dass mir die Berechnung fehlt, der wievielste Tag aus Abend und Morgen schon darüber geworden ist. Letzthin hat eine eingesetzte Kommission in Petersburg ihre Berathungen, unseren Plan betreffend, abgehalten und wiederum festgestellt (wovon wir bereits aufs Tiefste überzeugt sind), dass die Ringbahn dringend nothwendig ist! Wir hatten schon einmal eine Kommission, die allerlei Vorstudien machte und ein Ringbahnprojekt vorlegte, welches sowohl für den lokalen und Durchgangs-Frachtverkehr, als auch für Personenbeförderung berechnet war. Die Kommission, die nun jetzt daran studirt, ist nicht dieselbe: diese ist eine Spezialkommission und macht neue Vorstudien, hat auch, wie gesagt, aufs neue die Nothwendigkeit des Ringbahnbaues, auf die wir alle schwören, festgestellt. Nach Abschluss dieser neuen Vorstudien soll auch die neue Linienführung festgestellt werden. Man spricht von der Richtung Sperlingsberge über Kunzewo, auch Wseswjatskoje über Petrowskoje-Rasumowskoje, jenseit des Teiches am Park des landwirthschaftlichen Instituts entlang. Man macht uns Hoffnungen, dass die Bauarbeiten noch in diesem Jahre — aufgenommen werden. Ha! der erste Schritt zum Ziel! Es war ein ganz eigenes Gefühl, als wir plötzlich erfuhren, in der nächsten Sitzung der Duma werde das Stadthaupt (erster Bürgermeister) hinsichtlich des bevorstehenden Ringbahnbaues ‚eine Mittheilung' machen! Der Tag der Sitzung kam . . . die Herzen zitterten. . . . Und das Stadthaupt machte die Mittheilung, dass — die Regierung die Nothwendigkeit der für Rechnung des Staates mit Doppelgleise zu erbauenden Ringbahn erkannt habe; dass die Bedingung gestellt worden sei, das Bahngleise nicht weiter als 8—10 Werst von der Stadtgrenze entfernt anzulegen und dass — die Entscheidung jetzt dem Ministerium der Verkehrsanstalten obliege. Wir haben wieder allerlei Beschlüsse gefasst, unter anderen den, dem Ministerium die Erwägung zu unterbreiten, dass die Ringbahn im örtlichen Interesse so nahe als möglich an die Stadt heranreichen müsse."

Für russische Verhältnisse ist diese Moskauer Mittheilung sehr bezeichnend, die mit ihrem Hohn auf den Gang, den derartige wichtige Fragen nehmen, sehr den Nagel auf den Kopf trifft. In der Regel sind derartige Kommissionen in Russland dazu geschaffen, um unliebsame Projekte langsam ins Grab zu bringen. Wenn das auch dem vorliegenden Plane treffen sollte, so wäre das für Moskau und den sehr bedeutenden Verkehr, der sich dort ansammelt, sehr zu beklagen, weil jetzt für einen grossen Theil des Verkehres einfache Lastfuhrwerke die Verbindung von Bahn zu Bahn herstellen, was sehr kostspielig und ebenso zeitraubend ist.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Versammlung des Vereins am 10. d. Mts. widmete der Vorsitzende Wirklicher Geheimer Ober-Baurath Streckert den seit der letzten Vereinsversammlung verstorbenen Mitgliedern Regierungs- und Baurath Rosenkranz in Stettin und Regierungs- und Baurath Schnebel einen warmen Nachruf.

Ingeniör Johannes Zacharias besprach sodann ein neues Unterleitungssystem für elektrische Strassenbahnen. Der Vortragende beleuchtete zunächst den heutigen Stand der Stromführungssysteme für elektrische Strassenbahnen in verkehrsreichen Stadtgebieten und kam zu dem Schluss, dass die oberirdischen Stromzuführungen ihrer Gefährlichkeit wegen in nicht allzu ferner Zeit verschwinden würden, die Akkumulatoren noch nicht vollkommen genug und zu theuer seien, daher nur übrig bleibe, die unterirdische Stromzuführung in Betracht zu ziehen. Von den hierfür erfundenen Systemen seien im wesentlichen zwei bis jetzt zur Anwendung gelangt: Der offene Schlitzkanal (Patent Siemens & Halske) auf den Strassenbahnen in Budapest und Berlin (Strecke Behrenstrasse-Treptow) und das sogenannte Theilleiter- bezw. Knopfsystem von Diatto in Tours, von Claret und Vuillenmier in Paris, von Schuckert auf einer Versuchsstrecke in München und von Stendebach auf der Leipziger Gewerbeausstellung im Jahre 1897. Alle diese Systeme unterschieden sich lediglich durch die Bethätigung und Einrichtung der Vorrichtungen, welche zur Verbindung des stromführenden Kabels mit den Kontaktknöpfen dienen. Je einfacher nach dieser Richtung das System sei, desto billiger und dauerhafter würde es in Herstellung und Betrieb sein. Solche Vorzüge weise das System Stendebach auf, über welches man auf dem Elektrotechnikerkongress zu St. Petersburg sich dahin ausgesprochen habe, dass es allen an ein gutes Unterleitungssystem zu stellenden Anforderungen voll und ganz entspräche. Es soll demnächst in einem deutschen Seebade in Betrieb kommen. Der Vortragende beschrieb das System eingehend an der Hand zahlreicher in Lichtbildern vorgeführten Konstruktionszeichnungen.

An den Vortrag schloss sich eine lebhafte Besprechung, in der von einer Seite Bedenken gegen die geplante Konstruktion des Schlitzkanals ausgesprochen wurde. Es betheiligten sich an der Besprechung die Herren Bork, Köttgen, Soberski (Firma Schuckert), Schröder, der Erfinder des beschriebenen Systems Herr Stendebach und der Vortragende.

Zum Schluss der Sitzung regte Herr Ingeniör Wedding unter Hinweis auf die bei den hiesigen elektrisch betriebenen Strassenbahnen durch starken Schneefall verursachten empfindlichen Verkehrsstörungen die Frage an, wie hier Abhilfe geschaffen werden könne. Dieselbe wurde von Herrn Eisenbahndirektor Bork eingehend besprochen und führte zu dem Ergebniss, dass die von Herrn Wedding vorgeschlagene elektrische Antreibung sämmtlicher Wagenachsen (auch bei den Anhängewagen) an sich wohl geeignet sei, Abhilfe zu schaffen, indessen bei Anwendung des Akkumulatoren- und gemischten Systems nicht immer voll zur Geltung kommen könne.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 1. Mai 1900 wird der 4,9 km von Schötmar und 4,9 km von Lage an der Strecke Herford-Altenbeken neu hergestellte Personenhaltepunkt Sylbach eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Die an der Strecke Berlin-Stralsund gelegene Station Strelitz erhält mit dem 1. Mai 1900 die Bezeichnung Strelitz (alt).

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. Die an der Strecke Königswusterhausen-Cottbus gelegene Station Brand führt fernerhin die Bezeichnung Brand Reg.-Bez. Frankfurt a/O.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 970 vom 12. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung der Festsetzungen in § 6 Abs. 1 der „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften“ (abgesandt am 19. April d. J.).

Nr. 979 vom 12. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Befreiung von Zeitmiethe und Verzögerungsgebühren bei Reinigung und Desinfektion von Spezialwagen mit eingebauter Einrichtung (abgesandt am 19. April d. J.).

Nr. 1027 vom 17. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend die Ausgabe von französischen Rundreiseheften in Verbindung mit Vereinsfahrscheinheften (abgesandt am 20. April d. J.).

Nr. 1040 vom 19. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend die Ausgabe französischer Rundreisehefte in Verbindung mit Vereinsfahrscheinheften (abgesandt am 21. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Berichtigungen des Lokalgütertarifes Theil II, Heft 2, gültig vom 1. Januar 1900.

Im Lokalgütertarife Theil II, Heft 2, Abschnitt A—IV, Seite 313, Ausnahmetarif IX, Punkt 1, ist zwischen der siebenten und achten Zeile einzuschalten: „des Ausnahmetarifes I — 5 ⅔ in der Gebührenberechnungstabelle sub IX d“. — auf Seite 314 ist „Ausnahmetarif X“ aus der Ausgabe vom 1. Januar 1900, nachzutragen.

Diese Berichtigungen werden im Tarifwege mit dem nächsten Nachtrage zum Lokalgütertarife Theil II, Heft 2, durchgeführt werden.

Wien, am 18. April 1900. (964)

2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Mai d. J. wird im diesseitigen Verwaltungsbezirke die 40,40 km lange Nebenbahnstrecke Callies-Falkenburg für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. Die auf der Strecke verkehrenden Züge — gemischte Züge und Personenzüge mit II., III. und IV. Wagenklasse — sind aus dem auf den Stationen zum Aushang kommenden Fahrplan ersichtlich; die Tarife sind bei den Fahrkartenausgabestellen verkäuflich. Von den auf der Strecke vorgesehenen Stationen wird die Haltestelle Virchow vorläufig nur für den Personenverkehr eröffnet werden.

Bromberg, den 20. April 1900. (965)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai 1900 wird der 4,9 km von Schötmar und 4,9 km von Lage an der Strecke Herford-Altenbeken neu hergestellte Personenhaltepunkt Sylbach eröffnet.

Tarifsätze zur Abfertigung von Personen und Reisegepäck werden eingeführt zwischen Sylbach einerseits und den Stationen Altenbeken, Hameln, Herford, Himmighausen, Hörstmar, Horn-Meinberg, Lage, Lemgo, Leopoldsthal, Löhne (Westf.), Nienhagen, Remmighausen, Salzuflen, Sandebeck und Schötmar andererseits.

Die Personenzüge halten in Sylbach nach Maassgabe der veröffentlichten und auf den Stationen ausliegenden Fahrpläne vom 1. Mai d. J.

Nähere Auskunft wird auf den genannten Stationen ertheilt.

Hannover, im April 1900. (966)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Haltepunktes Templin Vorstadt.

Am 1. Mai d. J. wird der zwischen den Stationen Ahrensdorf und Templin der Bahnstrecke Britz-Fürstenberg i. M. und zwischen den Stationen Templin und Fährkrug der Strecke Löwenberg i. M.-Prenzlau gelegene Haltepunkt Templin Vorstadt für den Personenverkehr eröffnet. Es werden daselbst sämmtliche auf den bezeichneten Strecken der Personenbeförderung dienende Züge halten.

Stettin, im April 1900. (967)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrswiederaufnahme.

Verkehr am Elbkai in Dresden-Neustadt ist ab 20. April 1900, am Elbkai in Riesa ab 21. April 1900 und am Elbkai in Dresden-Altstadt ab 23. April 1900 wieder aufgenommen worden.

Dresden, am 23. April 1900. (968)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

5. Güterverkehr.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Wirkung tritt für die Beförderung von Eisenerz in Wagenladungen von mindestens 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen ab Mannheim badische Bahn, Ludwigshafen a/Rh. und Rheinau nach Genf ein Ausnahmefrachtsatz von 183 Cts. für 100 kg in Kraft.

Karlsruhe, den 18. April 1900. (969)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossh. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Tarif für Eisenbahnfahrzeuge von Norddeutschland nach den österreichisch-ungarisch-rumänischen Grenzstationen Itzkany, Predeal und Verciorova.

Am 1. Juni d. J. tritt unter Aufhebung des Tarifs vom 1. Oktober 1873 für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen als Frachtgut von Norddeutschland nach den obenbezeichneten Grenzstationen ein neuer Tarif in Kraft, der durchgehends wesentlich ermässigte Frachtsätze für die bereits bestehenden direkten Beziehungen und auch für eine Anzahl neu aufgenommener deutscher Versandplätze Frachtsätze enthält. In den neuen Tarif ist die Station Aachen nicht wieder aufgenommen worden. Die im Tarif vom 1. Oktober 1893 enthaltenen Frachtsätze für Aachen bleiben noch bis zum 1. August 1900 in Geltung. Der neue Tarif ist zum Preise von 0,30 ℳ bei den betheiligten Bahnen und Abfertigungsstellen zu beziehen.

Breslau, den 12. April 1900. (970)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gütertarif Gruppe V.

Am 1. Mai d. J. kommen für die regelmässige Beförderung von Milch und leeren Milchgefässen folgende Stationstarifsätze zur Einführung:

a) zwischen Gross-Dalzig und Plagwitz-Lindenau preuss. Stb. 0,26 ℳ für 100 kg;
b) zwischen Gross-Dalzig und Leipzig Thür. Bhf. 0,40 ℳ für 100 kg.

Halle a/S, den 21. April 1900. (971)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnenverkehr der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz (Gruppentarif VI).

Mit sofortiger Gültigkeit wird das in Gruppentarif VI Seite 20 Ziffer 3 erster Absatz aufgeführte Stättegeld für Wagenladungssendungen, welche in Mainz Centralbahnhof von einer auswärtigen Station mit nach der Ladestelle am Neuthor lautenden Frachtbriefen eintreffen und behufs Entladung dahin übergeführt bezw. welche an der Ladestelle am Neuthor beladen nach Mainz Centralbahnhof behufs Weiterbeförderung nach einer auswärtigen Station übergeführt werden, von 2 ℳ auf 1 ℳ für den Wagen ermässigt. (Vgl. auch die Bekanntmachung vom 20. 8. 1898.)

Wagenladungssendungen, welche mit der Frachtbriefvorschrift Mainz oder Mainz C. B. eingehen, können aus Betriebsrücksichten auf der Ladestelle Neuthor zur Entladung bereit gestellt werden. Diesenfalls wird keine Ueberfuhrgebühr berechnet.

Mainz, den 18. April 1900. (972)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königl. preussische und grossh. hessische Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Mai d. J. tritt im Tarif Theil II Heft 1 ein neuer Frachtsatz des Spezialtarifs III zwischen Aussig A. T. E., Oe. N. W. B. und St. E. G. sowie Schreckenstein Oe. N. W. B. einerseits und Herzberg (Harz) K. E. D. Cassel andererseits in Höhe von 99 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 19. April 1900. (973)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Berlin-Stettin-schlesischer, ostdeutsch-nordwestdeutscher und Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die Station Friedland Ndr.-Schl. des Bezirks Breslau als Empfangsstation in die in den oben bezeichneten Güterverkehren bestehenden Seehafen-Ausnahmetarife für rohe Baumwolle und Abfälle von Baumwolle einbezogen.

Ueber die Höhe der Ausnahmesätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 19. April 1900. (974)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.
Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. gelangen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember l. J., für die Beförderung von Soda ab Ebensee nach Asch B. St. B., Eger B. St. B., Asch Stadt u. Rossbach neue Frachtsätze zur Einführung.

München, den 20. April 1900. (975)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-schweizerisch-elsässisch-südbadischer Gütertarif.
Theil II vom 1. Mai 1900.

Am 1. Mai l. J. gelangt für den bayerisch-schweizerisch-elsässisch-südbadischen Güterverkehr ein neuer Tarif zur Einführung, durch welchen das seitherige Tarifheft vom 1. Juli 1891 nebst den hierzu ausgegebenen Nachträgen und sonstigen Verfügungen aufgehoben und ersetzt wird.

München, den 20. April 1900. (976)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Nordostdeutsch-Berlin-württembergischer Verband.

Am 1. Mai d. J. wird ein Nachtrag 2 zum Gütertarif Theil II eingeführt, der neben den im Wege von Bekanntmachungen bereits eingeführten Tarifänderungen die Aufnahme von Stationen der württembergischen und preussischen Staatseisenbahnen, Ermässigungen der Frachtzuschläge für württembergische Nebenbahnstationen, die Erweiterung des Ausnahmetarifs E (Eisen), sowie Berichtigungen enthält. Soweit Erhöhungen der jetzt gültigen Frachtsätze eintreten, gelten sie erst vom 15. Juni d. J. ab. Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen und Auskunftsbüreaus der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Druckabzüge des Nachtrags können unentgeltlich von dem hiesigen Auskunftsbüreau auf dem Stadtbahnhof Alexanderplatz bezogen werden.

Berlin, den 20. April 1900. (977)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-oberschlesischer und Berlin-Stettin-oberschlesischer Kohlenverkehr (Gruppe I/II bezw. II/III).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. werden Frachtsätze nach den Stationen der Strecke Callies-Falkenburg des Direktionsbezirks Bromberg, sowie theilweise ermässigte Frachtsätze nach den Stationen Falkenburg und Zühlshagen des Direktionsbezirks Stettin eingeführt.

Kattowitz, den 21. April 1900. (978)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. Mai 1900 gelangen für die Beförderung von Holzstoff, geschliffen, auch in Pappenform, wenn nicht geleimt und nicht gefärbt (weiss oder naturbraun) bei Aufgabe in Ladungen à 10000

Kilogramm oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	Nach den Stationen der k. württemb. Staatsbahnen		
	Stuttgart Hauptbhf.	Stuttgart Nordbhf.*)	Stuttgart Westbhf.*)
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
Station der k. k. österr. Staatsbahnen			
St. Veit a. d. Gölsen	2,35	2,36	2,39

*) Nach Stuttgart Nordbhf. und Westbhf. nur bei ausdrücklicher Bahnhofsvorschrift.

München, den 18. April 1900. (979)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Eisenbahnpackettarif.
(Expressgut - Ausnahmetarif)

An Stelle des Tarifs vom 15. Februar 1895 tritt am 15. Mai d. J. ein neuer Eisenbahnpackettarif für den Verkehr zwischen Stationen der ehemaligen hessischen Ludwigsbahn in Kraft. Der neue Tarif enthält eine Aenderung der Haftpflicht auf der Grundlage der Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung und sieht die käufliche Ueberlassung von Packetfrachtmarken an das Publikum zur Selbstfrankirung vor. Aenderungen in den Auflieferungsbedingungen und in der Frachtberechnung treten nicht ein. Die Packete — bis zu 30 kg Gewicht — werden wie bisher adressirt unter Beigabe einer Begleitadresse aufgeliefert. An Fracht wird erhoben oder ist in Marken auf die Begleitadresse aufzukleben: bei Entfernungen:

für Packete	bis 100 km	über 100 km
von ½ bis 7 kg	0,20 ℳ	0,40 ℳ
über 7 „ 17 „	0,40 „	0,80 „
„ 17 „ 30 „	0,80 „	1,60 „

Die jeweilige Entfernung zwischen 2 Stationen ist aus dem Entfernungsstufenzeiger des Tarifs zu entnehmen. Der Tarif ist bei den Gepäckabfertigungsstellen und besonderen Packetannahmestellen, sowie bei den Drucksachenverwaltungen hierselbst und in Mainz für 15 ₰ käuflich zu erhalten. (980)

Frankfurt a/M., den 14. April 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der königl. preussischen und grossh. hessischen Eisenbahndirektion in Mainz.

Rheinisch-westfälisch-oldenburgischer Kohlenverkehr.

Am 1. Mai d. J. tritt unter Aufhebung des Tarifs vom 1. April 1897 ein neuer Ausnahmetarif 6 für den oben genannten Verkehr in Kraft, welcher neue Frachtsätze von Station Bedburg des Direktionsbezirks Köln und nach den Stationen Damme, Hesepe und Rieste der grossh. oldenburgischen Staatsbahnen, anderweite ermässigte Frachtsätze nach mehreren oldenburgischen Stationen und im übrigen die seitherigen Frachtsätze enthält.

Die Frachtsätze von Horst i. Westf. und Hugo treten erst vom Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr in Kraft. Tarifabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 60 ₰ zu haben.

Essen, den 18. April 1900. (981)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahn - Kohlenverkehr.

Am 1. Mai d. J. tritt zum Ausnahmetarif 6 vom 1 Dezember 1899 der Nachtrag I in Kraft, welcher u. a. neue Frachtsätze nach den Stationen der Brölthaler- und Rinteln - Stadthagener Bahn, nach Station Schleper der Meppen-Haselünner Bahn und von Station Bedburg des Direktionsbezirks Köln, sowie anderweite ermässigte Frachtsätze nach Station Haselünne enthält. Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 17. April 1900. (982)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-sächsischer Güterverkehr.

Mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes auf der sächsischen Neubaustrecke Scheibenberg-Zwönitz — voraussichtlich am 1. Mai d. J. — werden die an dieser Strecke liegenden neuen Güterverkehrsstellen Bernsbach, Elterlein und Grünhain in den direkten Verkehr einbezogen.

Auskunft über die Frachtsätze usw. ist bei den betheiligten Stationen zu erlangen.

Dresden, den 23. April 1900. (983)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.
Binnengüterverkehr der vollspurigen Linien.

Vom 1. Mai d. J. ab wird die Station Breitingen in den Ausnahmetarif 6 für Brennstoffe, Abschnitt b Braunkohlen usw. als Versandstation einbezogen.

Dresden, den 23. April 1900. (984)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Badisch-württembergischer Thiertarif.

Die unterm 21. März l. J. erschienene Bekanntmachung, die Einführung des ab 1. April l. J. gültigen neuen badisch-württembergischen Thiertarifs betr., wird wie folgt ergänzt.

Durch den neuen Tarif treten neben vielfachen Frachtermässigungen auch einige Frachterhöhungen ein. Insoweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Juni 1900 in Kraft.

Karlsruhe, den 20. April 1900. (985)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Für Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3 b im Rückvergütungswege treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Itzkany	194 ₰
„ Morszyn	165 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Itzkany	189 ₰
„ Morszyn	160 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Itzkany	219 ₰
„ Morszyn	190 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 18. April 1900. (986)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Für Holz des Ausnahmetarifes Nr. 2 A treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Morszyn	220 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Morszyn	215 ₰
Nach Dresden-Elbkai	
von Morszyn	245 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 18. April 1900. (987)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.
Einbeziehung der Station Maria-Ratschitz in den Ausnahmetarif für die Beförderung mineralischer Kohle.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1900 wird die Station Maria-Ratschitz der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft in den ab 1. September 1893 gültigen Ausnahmetarif für die Beförderung mineralischer Kohle einbezogen.

Für derlei Transporte ab Maria-Ratschitz gelangen im Verkehre mit Stationen der Südbahn und der Station Wörgl k. k. St. B. die für Brüx vorgesehenen Frachtsätze mit einem Zuschlage von 1,6 Kronen für 10 000 kg und im Verkehre mit den übrigen Tarifstationen der k. k. Staatsbahnen die für Dux gültigen Frachtsätze zur Anwendung.

Auf Seite 25 des Tarifes ist die Station Maria-Ratschitz mit einer Entfernung von 500 km einzureihen.

Wien, am 20. April 1900. (988)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.
Einführung des Nachtrages IIa zum Lokalgütertarife vom 1. Januar 1900, Theil II, Heft 3.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Theilstrecke Eule-Skochowitz der Lokalbahn Modran-Cercan und insoweit Tariferhöhungen eintreten, vom 15. Juni 1900, gelangt zum Lokalgütertarife Theil II, Heft 3, ein Nachtrag IIa zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:
Für neue Tarife der Lokalbahnen Modran-Cercan mit der Abzweigung Mechenitz-Dobris und Nusle-Modran.

Die gleichnamigen Tarife Nr. 5 und 6 im 2. Abschnitt des Heftes 3 treten gleichzeitig ausser Wirksamkeit.

Exemplare des genannten Nachtrages sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Hellern — per Stück — zu beziehen.

Wien, am 18. April 1900. (989)

Rumänische Eisenbahnen.
Am 15. April l. J. tritt der Nachtrag VII. zum Lokalkilometerzeiger in Kraft. (Preis 10 Centimes.)

Bukarest, den 20. April 1900. (990)

Vom 1. Mai d. J. ab wird der Nachtmarktgutverkehr nach Köln, Heumarkt, soweit Bedarf vorhanden ist, wieder eröffnet.

Köln, im April 1900. (991)
Aktiengesellschaft der Köln-Bonner Kreisbahnen.
Der Vorstand: Dubelman.

6. Lieferfristen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Verlängerung der Lieferfristen anlässlich der Einschränkung des Güterverkehres an Sonn- und Festtagen.

Von Sonntag, den 4. März d. J. angefangen wird in der Zeit bis 31. August d. J. an Sonntagen und am zweiten Oster- und Pfingsttage der Güterverkehr auf den im Betriebe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn stehenden Strecken eingeschränkt.

Aus diesem Grunde werden mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 27. März 1900 Z. 13524/16 für das Jahr 1900 mit Wirksamkeit vom 4. März bis zum 31. August die Lieferfristen für Güter, deren Beförderung auf den angeführten Strecken an einem in den bezeichneten Zeitabschnitt fallenden Sonntage oder an einem der bezeichneten Festtage unterbrochen wird, um diese Tage nach Maassgabe des § 63 (11) des Betriebsreglements verlängert.

Eine solche Unterbrechung wird auf dem Frachtbriefe handschriftlich oder mittelst Stampiglie vermerkt werden, doch bleibt es der Eisenbahn vorbehalten, den Nachweis, dass die Beförderung unterbrochen wurde, auch in anderer Weise zu erbringen.

Auf Eilgüter und lebende Thiere findet diese Lieferfristverlängerung keine Anwendung.

Wien, am 13. April 1900. (992)
Die Direktion.

7. Verdingungen.

Verdingung von Arbeiten
für die Neubaulinie Hermeskeil-Kirchberg.

Die Ausführung des Bahnkörpers in folgenden 2 Loosen:
Loos 1 (Hermeskeil bis Pölert) 6,78 km lang, umfassend rund 210 200 cbm Erdarbeiten, 1 230 cbm Mauerwerk, 3 300 qm Wegebefestigungen,
Loos 2 (Pölert bis Dhronecken) 5,23 km lang, umfassend rund 311 400 cbm Erdarbeiten, 4 600 cbm Mauerwerk, 5 100 qm Wegebefestigungen
soll einschliesslich Lieferung der Materialien (ausschliesslich Trass und Cement) vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen für beide Loose liegen in unserem technischen Büreau (Neubau, Zimmer 11) hierselbst, sowie bei der Bauabtheilung in Hermeskeil zur Einsichtnahme aus.

Abdrücke der Bedingungen können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 3 ℳ, für jedes Loos, in baar (nicht in Briefmarken), Abdrücke der Zeichnungen gegen Nachnahme der Selbstkosten nur durch das vorbezeichnete Büreau bezogen werden.

Angebote sind versiegelt unter der Aufschrift:
„Angebot auf Ausführung des Bahnkörpers in Loos . . . . . der Neubaulinie Hermeskeil-Kirchberg“
bis zum 14. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung derselben, porto- und bestellgeldfrei an uns einzusenden.

Die Bedingungen für die Vergebung von Arbeiten und Lieferungen sind in der ersten Beilage zum Deutschen Reichsanzeiger und Königlich Preussischen Staatsanzeiger Nr. 51 vom 28. Februar 1899 abgedruckt.

Ende der Zuschlagsfrist am 10. Juli.
St. Johann-Saarbrücken, 18. April 1900. (993)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.
Wir verdingen die Lieferung von:
9 800 t Nusskohlen I (Fett- u Flammkohlen),
720 „ Fettnusskohlen II,
480 „ Anthrazitnusskohlen,
1 440 „ Schmiedekohlen,
1 500 „ Koks.

Angebote mit der Aufschrift „Nusskohlen“ versehen, sind längstens bis
Dienstag, den 8 Mai d. J., Vormittags 10 Uhr,
bei der unterzeichneten Stelle einzureichen, von welcher auch die Bedingungen und Angebotsbogen zu beziehen sind.

Zuschlagsfrist 2. Juni l. J.
Karlsruhe, den 23. April 1900. (994)
Gr. Verwaltung
der Eisenbahnmagazine.

Verding
für die Neubaulinie Primsweiler-Dillingen.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung der Eisenüberbauten für die Primsbrücke in Station 8 + 95, in der Nähe des Bahnhofes Dillingen (Saar), umfassend rund 143 000 kg Schweiss- oder Flusseisen und 6 000 kg Gussstahl, soll vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem technischen Büreau (Neubau, Zimmer 11) hierselbst, sowie bei der Bauabtheilung in Dillingen (Saar) zur Einsichtnahme aus.

Abdrücke der Bedingungen können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 2 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) nur durch das vorbezeichnete Büreau bezogen werden. Die Zeichnungen können, soweit der Vorrath reicht, gegen Einsendung von 3 ℳ eben daher bezogen werden.

Angebote sind versiegelt unter der Aufschrift: „Angebot auf die Eisenüberbauten der Primsbrücke bei Dillingen“ bis zum 10. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung derselben, porto- und bestellgeldfrei an uns einzusenden.

Die Bedingungen für die Vergebung von Arbeiten und Lieferungen sind in der ersten Beilage zum Deutschen Reichsanzeiger und Königlich Preussischen Staatsanzeiger Nr. 51 vom 28. Februar 1899 abgedruckt.

Ende der Zuschlagsfrist am 7. Juni d. J.
St. Johann-Saarbrücken, 20. April 1900. (995)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
der Lieferung von 167 Stück gusseisernen Muffenrohren von 200 mm Lichtweite in Normallängen von je 4,00 m am 5. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, im Zimmer Nr. 14 der unterzeichneten Betriebsinspektion (Rheinbahnhof), von wo auch die Verdingungsunterlagen gegen Einsendung von 50 ₰ durch die Post bezogen werden können.

Zuschlagsfrist 3 Wochen. Lieferfrist 15. August 1900.

Wiesbaden, den 17. April 1900. (996)
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 2.

8. Offene Stellen.

Pfälzische Eisenbahnen.
Für Projektirung und Ausführung grösserer Eisenbahnbauten suchen wir Regierungsbaumeister für das Bauingenieurwesen oder Ingenieure mit vollständiger Hochschulbildung; erwünscht ist praktische Erfahrung im Eisenbahnbau.

Bewerber wollen ihre Gesuche unter Beifügung von Lebenslauf, Zeugnissabschriften und Gehaltsansprüchen bis längstens 15. Mai 1900 hierher einreichen.

Ludwigshafen a/Rh., 9. April 1900. (997)
Die Direktion.
v. Lavale.

Gesucht:
1 Maschinentechniker, der im Eisenbahnwesen bereits gearbeitet hat und im Büreau- und Werkstättendienst Erfahrung besitzt, sowie
1 Telegraphenaufseher zur Ausführung, Beaufsichtigung und Unterhaltung unserer Telegraphen- und Fernsprechanlagen.

Dienstantritt des Technikers am 1. Mai, des Telegraphenaufsehers am 15. Juni d. J.

Bewerbungen unter Angabe der Gehaltsansprüche, Beifügung von Zeugnissabschriften und kurzem Lebenslauf sind baldigst an uns einzureichen.

Lippstadt, den 11. April 1900. (998)
Die Direktion
der westfälischen Landeseisenbahn.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 33 | 28. April 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 8 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Eisenbahntariferhöhungen in Amerika und England.

Am 1. Januar d. J. haben die tonangebenden Bahnen der Vereinigten Staaten von Amerika ihre Gütertarife für einzelne Frachtgegenstände ansehnlich erhöht. Die dem Verbande der grossen westöstlichen Hauptbahnen angehörigen Verwaltungen, die das Gebiet östlich von dem Michigansee, Chicago und dem Mississippi und nördlich von Ohio und Potomac bis zu den Küsten des atlantischen Ozeans beherrschen und für ihren durchgehenden Verkehr einen gemeinsamen Tarif besitzen (den der sogen. Official Classification), haben zahlreiche Gegenstände aus den niedrigeren, billigeren in die höheren Klassen versetzt und dadurch ihre Beförderung wesentlich vertheuert. Hier handelt es sich um eine vollendete Thatsache, gegen die von einzelnen Verfrachtern zwar Verwahrung eingelegt ist, die aber die Eisenbahnen ohne Rücksicht auf derartigen Widerspruch durchgeführt haben. Eine, wie die amerikanischen Zeitungen meldeten, vom Bundesverkehrsamt eingeleitete Untersuchung über die Berechtigung und die wirthschaftlichen Folgen der Maassregel, bei der zahlreiche Personen vernommen sind, hat bisher zu einem Ergebniss nicht geführt. Da das Bundesverkehrsamt nicht befugt ist, den Eisenbahnen die Höhe ihrer Frachtsätze vorzuschreiben, das Amt vielmehr nur auf Beseitigung gewisser tarifarischer Unregelmässigkeiten im zwischenstaatlichen Verkehr hinwirken darf, so kann ich mir nicht recht denken, wie die Untersuchung einen anderen als etwa einen moralischen Erfolg haben könnte. Sollten sich die Eisenbahnen selbst überzeugen, dass die Tariferhöhungen schädliche Folgen für sie, die Eisenbahnen, haben, so werden sie, um solche Folgen abzuwenden, die alten Tarife freiwillig wiederherstellen. Ist dies nicht der Fall, so würde es ihnen auch jetzt, wie schon so oft, ein besonderes Vergnügen bereiten, dem Bundesverkehrsamt bemerklich zu machen, dass es — eben nichts zu sagen hat.

In den letzten Wochen wird nun auch das englische Publikum durch die Presse langsam darauf vorbereitet, dass die dortigen Bahnen ihre Beförderungspreise zu erhöhen beabsichtigen. Etwas ausführlichere Nachrichten darüber finde ich in der „Railway News" vom 7. April d. J. Zur Erwägung stehen hiernach vorerst folgende Erhöhungen:

1. Wenn ein Versender eine grössere Anzahl von Gegenständen aufgab, die an verschiedene Empfänger zu vertheilen waren, so haben die Eisenbahnen diese Vertheilung bisher unentgeltlich besorgt. Sie wollen hierfür eine mässige Gebühr erheben.

2. Die Gebühren für Wagenmiethe sollen erhöht werden.

3. Die Gebühren für Voraussendung des Gepäckes, z. Zt. 6 Pence (ungefähr 50 ₰) für das Stück, sollen heraufgesetzt werden.

4. Die Preise für die verschiedenen Arten der ermässigten Rückfahrkarten für Vergnügungs- und Erholungsreisen — unserer Sonntags- und Sommerkarten sowie festen Rundreisekarten — sollen um ein geringes, 3—6 Pence (25—50 ₰) erhöht werden.

Ob es sich ausschliesslich um diese Maassregeln handelt oder ob ihnen demnächst weitere, wirkungsvollere folgen werden, sagt die „Railway News" nicht. Als Grund für das ganze Vorgehen wird angegeben, dass die Ausgaben der Eisenbahnen sich in den letzten Jahren viel stärker vermehrt haben, als die Einnahmen, dass trotz des lebhaften Verkehrsaufschwunges die Ueberschüsse sich vermindert haben. Wenn eine Gasgesellschaft ihre Preise erhöht, weil die Preise für Koks gestiegen sind, warum, so fragt unser Gewährsmann, sollen die Eisenbahnen nicht dasselbe thun, wenn ihre Ausgaben für Betriebsmaterial, für Kohlen, für die zur ordnungsmässigen Unterhaltung des Bahnkörpers usw. erforderlichen Gegenstände erheblich gewachsen sind? Um welche Steigerungen es sich handelt, wird an einigen Beispielen erläutert. Die Tonne Stahlschienen kostete 1897: 4 £ 6 sh., 1899: 7 £. Nach den Angaben

von 25 grösseren Gesellschaften ist eine Tabelle zusammengestellt, aus der ich folgende Zahlen entnehme:

Es betrugen ihre Ausgaben:

	für Lokomotiven	für Unterhaltung der Bahn	für Personen- u. Güterwagen
1896 . .	1 452 000 £	1 384 000 £	2 159 000 £
1899 . .	1 944 000 „	1 959 000 „	2 519 000 „

Dabei ist die Anzahl der von diesen Bahnen geleisteten Zugmeilen in demselben Zeitraum nur von 326 000 000 auf 366 000 000 gestiegen.

Besonders stark sind die Preise für Kupfer in die Höhe gegangen, das für den Bau von Lokomotiven in so grossen Mengen gebraucht wird. Es kostete die Tonne Kupferplatten:

1897: 58 £ 7 sh. 6 d.	1899: 61 £ 0 sh. 0 d.
1898: 55 „ 7 „ 6 „	1900: 77 „ 2 „ 6 „

Eine grössere Gesellschaft musste für die Tonne Lokomotivheizkohlen zahlen:

1897: 5 sh. 10 d.	1899: 6 sh. 10 d.
1898: 6 „ 1 „	1900: 8 „ 8 3/8 „

Diese Beispiele zeigen zur Genüge, dass die englischen Eisenbahnen genau in derselben Lage sind wie die festländischen. Ihr Verdienst vermindert sich ungeachtet erhöhter Leistungen und erhöhter Roheinnahmen infolge von Umständen, deren Beseitigung ausser ihrer Macht steht. Sie glauben das richtige Gleichgewicht zwischen Einnahme und Ausgabe wiederherstellen zu können, wenn sie ihre Preise nun auch heraufsetzen.

Bei den amerikanischen Bahnen liegt die Sache etwas anders. Eine Steigerung der Ausgaben der Eisenbahnen hat daselbst, wie es scheint, wenn überhaupt, dann jedenfalls nicht in dem Maasse stattgefunden, wie in Europa. Die amerikanischen Bahnen haben zwar seit Jahren damit geprahlt, dass sie die niedrigsten Durchschnittsfrachten von allen Bahnen der Welt erheben. Das klingt nach aussen hin sehr schön. Innerlich aber haben sie und ihre Aktionäre schon lange darüber geseufzt, dass die Frachten, obgleich sie schon so ausserordentlich niedrig waren, doch noch von Jahr zu Jahr heruntergingen. Der Grund hierfür ist nämlich nicht etwa allgemeine Menschenfreundlichkeit, das Bestreben, Handel, Gewerbe und Landwirthschaft zu fördern, sondern einzig und allein das maasslose, unausrottbare Unterbieten der Frachten der in Wettbewerb stehenden Eisenbahnen. Diese Unterbietungen erfolgen offen oder heimlich, und das einzig wirksame Gegenmittel der unter diesem Wettbewerb leidenden Bahn ist, dass sie ihrerseits dieselben Wege wie ihre Gegnerin beschreitet. Bei der ungeheuren Anzahl der im Osten der Vereinigten Staaten arbeitenden Bahnen ist die Möglichkeit derartiger Unterbietungen eine nahezu unbeschränkte. Wenn sich auch einmal ein paar Bahnen verständigen und ihre Frachten heraufsetzen, so findet sich immer wieder ein neuer Störenfried, und allzu oft kommt es vor, dass unter der Verständigung die Bahn leidet, die sich ehrlich an den abgeschlossenen Vertrag bindet. Die weniger gewissenhaften Bahnen wissen immer wieder Mittel und Wege zu finden, solchen Verträgen hinter dem Rücken zuwider zu handeln. Erschwert wird überdies der Abschluss der Verbandsverträge durch die unglückliche Bestimmung des Bundesverkehrsgesetzes, die den Abschluss gewisser Verbandsverträge, der sogen. Pool's im zwischenstaatlichen Verkehr bei Strafe untersagt. Eine Aufhebung oder Aenderung dieser gesetzlichen Bestimmung hat bisher nicht gelingen wollen.

Die grossen ostwestlichen Hauptbahnen glaubten nun am Ende vergangenen Jahres, das unter ihnen bestehende Vertragsverhältniss sei innerlich so gefestigt und ihre Machtstellung anderen benachbarten Bahnen gegenüber eine so überwiegende, dass sie es wagen dürften, dem unliebsamen Zustande, gewisse Güter zu allzu niedrigen Preisen befördern zu müssen, ein Ende zu machen. Sie erhöhten ihre Tarife. Und bis jetzt — allerdings sind seit Einführung der Maassregel kaum vier Monate verstrichen — hat sich ihre Rechnung als richtig erwiesen; sie haben die Erhöhungen aufrecht erhalten können, sind durch andere Bahnen nicht gezwungen, sie wieder rückgängig zu machen.

Weder die amerikanischen noch die englischen Tariferhöhungen haben auf die Eisenbahnen und den Verkehr des europäischen Festlandes thatsächlichen Einfluss, und wir haben keinen Anlass, uns die Köpfe unserer angelsächsischen Vettern darüber zu zerbrechen, welche Mittel und Wege es gibt, dem Beginnen ihrer Verkehrsanstalten Einhalt zu thun. Gleichwohl aber scheinen mir diese Maassnahmen der mächtigsten Privateisenbahngesellschaften der Welt für den, der die wirthschaftspolitischen Vorgänge mit aufmerksamem Auge begleitet, recht beachtenswerth. Die älteren Leser der Vereinszeitung erinnern sich noch ähnlicher Vorgänge, die sich bei uns in Deutschland vor etwa einem Menschenalter abgespielt haben. Als in den Jahren des grossen wirthschaftlichen Aufschwunges nach Beendigung des deutsch-französischen Krieges die Preise für Materialien und Arbeitslöhne stiegen, der Eisenbahnverkehr sich plötzlich und sprunghaft hob, die Einnahmen aber in keiner Weise gleichen Schritt hielten mit den Ausgaben, da wurde auf Anregung einer preussischen Privatbahn (es war am 10. Januar 1873 auf einer Versammlung des sogen. Tarifverbandes in Braunschweig) die Frage aufgeworfen und eingehend erörtert, ob es nicht an der Zeit sei, in Deutschland die Gütertarife allgemein zu erhöhen. Den weiteren Verlauf dieser Angelegenheit brauche ich hier nicht zu schildern, zumal er vor einigen Jahren quellenmässig erschöpfend dargestellt ist.*) Aber soviel möchte ich doch in das Gedächtniss zurückrufen, dass damals die Privatbahnen die Sache anregten, die Staatsbahnen und die Aufsichtsbehörden, die ein Wort mitzusprechen hatte, wenigstens in Preussen anfänglich sich ganz ablehnend verhielten und erst auf wiederholtes Drängen auch aus den Kreisen der wirthschaftlich und politisch freisinnigen Landtagsabgeordneten sich entschlossen, mitzumachen. Als dann die Tariferhöhung im August 1874 zur Einführung gelangte, war an Stelle des wirthschaftlichen Aufschwunges bereits der wirthschaftliche Niedergang getreten; Handel, Gewerbe und Landwirthschaft wurden nun doppelt schwer durch die Erhöhungen der Tarife getroffen, und das hatte selbstverständlich seine Rückwirkung auf die Eisenbahnen, ihren Verkehr und ihre Einnahmen. Diese gingen theils aus freien Stücken, theils unter dem Druck der maassgebenden Stellen des Deutschen Reiches schon ziemlich bald dazu über, die Erhöhungen, wenigstens für die Beförderung der Massengüter, wieder aufzuheben.

Bekannt ist die Stellung der Reichsbehörden zu der damaligen Bewegung. Gestützt auf Art. 45 der Reichsverfassung, der dem Reich zur Pflicht macht, auf möglichste Herabsetzung der Tarife hinzuwirken, hatte der Reichskanzler, nach Untersuchung der finanziellen Lage der Eisenbahnen, geglaubt, dem Bundesrath zwar eine Zustimmung zu der Erhöhung empfehlen zu können, an die Erhöhung aber die Bedingung der Einführung eines einheitlichen Tarifsystems auf allen deutschen Eisenbahnen geknüpft. Diese Bedingung wurde dann nicht aufrecht erhalten. Die Verständigung über den einheitlichen deutschen Gütertarif ist späterhin durch freiwillige Entschliessung der Regierungen und der Eisenbahnverwaltungen der Einzelstaaten erfolgt.

Die Erhöhung der deutschen Gütertarife des Jahres 1874 war also eine vorübergehende. Die Bewegung hat aber sicherlich wesentlich dazu beigetragen, dass Ordnung in dem Wirrwarr der deutschen Gütertarife gestiftet, ein durchweg brauchbares Gütertarifsystem herbeigeführt und die nöthigen organischen Einrichtungen zur Aufrechterhaltung und Fortbildung dieses Gütertarifes getroffen worden sind. Die — vorübergehenden — Schädigungen von Handel, Industrie und Landwirth-

---

*) Vergl. Leese, die Erhöhung der Gütertarife der deutschen Eisenbahnen im Jahre 1874. Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft 1893, Heft I, S. 199 ff.

schaft durch die Tariferhöhung sind durch diese Umgestaltung der Grundlage der Tarife mehr als ausgeglichen. In Preussen hatten die Vorgänge der Jahre 1873 und 1874 ein Nachspiel bei den parlamentarischen Verhandlungen über das Gesetz vom 1. Juni 1882, betreffend die Einsetzung von Bezirkseisenbahnräthen und eines Landeseisenbahnrathes. Die Mehrheit des Landtages war der Meinung, das Land müsse bei Gelegenheit der Durchführung des Staatsbahnsystemes auch die Sicherheit haben, dass allgemeine Erhöhungen der Gütertarife in Zukunft nicht einseitig von der Regierung, sondern nur mit Zustimmung der Volksvertretung eingeführt würden. Die parlamentarischen Vorgänge von 1873 und 1874, bei denen gerade die Volksvertretung die Tariferhöhung befürwortet hatte, waren — nebenbei — vergessen. Durch den mit Zustimmung der Regierung in das Gesetz vom 1. Juni 1882 eingeführten § 20 ist den Wünschen des Landtages entsprochen. Er lautet: „Unbeschadet der dem Reiche verfassungsmässig zustehenden Einwirkung auf das Eisenbahntarifwesen können Erhöhungen der für die einzelnen Klassen des Gütertarifschemas zur Zeit der Publikation dieses Gesetzes bestehenden Normal- (Maximal-) Transportgebühren, soweit sie nicht zum Zweck der Herstellung der Gleichmässigkeit der Tarife oder infolge von Aenderungen des Tarifschemas vorgenommen werden, nur durch Gesetz erfolgen.“ Bekanntlich ist dieser Paragraph bis heute nicht praktisch angewandt worden.

Vergleicht man diese deutschen Vorgänge der Vergangenheit mit den zur Zeit in Amerika und England sich abspielenden Ereignissen, so muss von vorn herein zugegeben werden, dass es sich damals bei uns um eine Erhöhung aller Gütertarife um volle 20 %, also um erheblich weitergehende Maassnahmen handelte, als es die sind, die augenblicklich in den beiden genannten Ländern in Frage stehen. Abgesehen von dieser Verschiedenheit aber liegt eine auffallende Aehnlichkeit darin, dass es die Privatbahnen sind, die zur Verbesserung ihrer finanziellen Lage die Tarife heraufsetzen oder heraufzusetzen beantragen und dass sie dabei über die Interessen der Verfrachter rücksichtslos zur Tagesordnung übergehen. Unter der Herrschaft des Staatsbahnsystems ist bei uns eine Wiederholung solcher Maassnahmen ausgeschlossen. Der Staat aber hat es auch früher schon verstanden, durch den Einfluss seiner eigenen Bahnen und die Wahrnehmung seiner Aufsichtsrechte die schlimmsten wirthschaftlichen Folgen der Maassregel abzuschwächen und den Eisenbahnen sehr wichtige, das gesammte wirthschaftliche Leben fördernde Zugeständnisse auf anderen Gebieten abzuringen. Die Regierungen der Länder, in denen das reine Privatbahnsystem herrscht, Grossbritannien und die Vereinigten Staaten, stehen den Bestrebungen ihrer mächtigen Privatbahnen ohnmächtig mit gebundenen Händen gegenüber. A. v. d. L.

Unpfändbarkeit der aus dem internationalen Transport herrührenden Forderungen.

In Nr. 3 der „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ ist eine auch in Nr. 26 S. 400 d. Ztg. abgedruckte schiedsrichterliche Entscheidung des Centralamtes in Bern vom 10. Februar d. J. enthalten, die in Gemässheit des Art. 57 Ziff. 3 des Internationalen Uebereinkommens vom 14. Oktober 1890 in einer Streitsache der Kaschau-Oderberger Eisenbahn wider die königliche Eisenbahndirektion in Magdeburg ergangen ist und die wichtige Frage erörtert, was unter den im Art. 23 Abs. 4 des Uebereinkommens erwähnten „aus dem internationalen Transporte herrührenden Forderungen der Eisenbahnen unter einander“ zu verstehen ist.

Wenn auch durch diese Entscheidung die Rechte der (deutschen) Gläubiger der Kaschau-Oderberger Eisenbahn in keiner Weise präjudizirt sind, da die Entscheidung des Centralamtes nur unter den Parteien, die das Amt angerufen haben, Recht schafft, so liegt es mit Rücksicht auf die Stellung und Bedeutung des Centralamtes doch nahe, dass diese Entscheidung immerhin von Einfluss auf die Urtheilsfällung deutscher Gerichte sein kann, welche über Ansprüche deutscher Gläubiger, die gemäss § 841 R.-C.-Pr.-Ordn. gegen die Eisenbahndirektion Magdeburg Klage erhoben haben, zu entscheiden haben.

Unter diesen Umständen mag darauf hingewiesen werden, dass die Auffassung des Centralamtes durchaus nicht allgemein getheilt wird und dass, soviel bekannt, namentlich zahlreiche preussische Eisenbahndirektionen einen abweichenden Standpunkt einnehmen.

Die Eisenbahndirektion Magdeburg vertrat die Ansicht, dass Forderungen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, die derselben aus dem Uebergange ihrer Wagen auf preussische Strecken und infolge Herstellung beschädigter preussischer Wagen gegen preussische Verwaltungen zuständen, dem Zugriffe preussischer Gläubiger unterlägen, somit in Preussen auf Grund der Entscheidungen preussischer Gerichte gepfändet und mit Arrest belegt werden könnten.

Das Centralamt ist entgegengesetzter Ansicht. Es meint, dass zu den „aus dem internationalen Transporte herrührenden Forderungen“ auch die Forderungen an Wagenmiethe und Wagenreparaturkosten gehören, da der Wortlaut des Uebereinkommens ganz allgemein gehalten sei und jede Andeutung fehle, dass zwischen Guthaben einer Bahn, welche sich unmittelbar an den Frachtvertrag knüpfen, und anderen Guthaben aus dem internationalen Verkehr unterschieden werden müsse. Auch die Fassung des unmittelbar folgenden Abs. 5, welcher auch dem Rollmaterial eine analoge Unpfändbarkeit zusichere, deute darauf hin, dass die Wagenmiethforderungen in der Garantie des Abs. 4 enthalten seien. Finde hiernach die Auffassung der Direktion Magdeburg im Wortlaute des Uebereinkommens keine Unterstützung, so entspreche sie auch nicht dem Gedanken, dem die Vorschriften des Art. 23 entsprungen seien und der dahin gehe, den internationalen Transport durch die Garantie der Exterritorialität zu erleichtern.

Es kann dahin gestellt bleiben, ob es wünschenswerth ist, unter Abänderung bezw. Ergänzung der Vorschriften des Uebereinkommens noch andere mit dem internationalen Transporte zusammenhängende Forderungen der Bahnen unter einander entsprechend der Vorschrift im Art. 23 Abs. 4 des Uebereinkommens zu behandeln; jedenfalls bestehen gegen die Subsumirung der streitigen Forderungen unter die Bestimmungen des Art. 23 Abs. 4 die erheblichsten Bedenken.

Da die Forderungen der Eisenbahnen aus dem internationalen Transporte herrühren müssen, der Begriff „internationaler Transport“ im gesetzlichen Sinne aber lediglich aus der sedes materiae, dem Uebereinkommen entnommen werden muss, so ist zunächst festzustellen, wann liegt ein internationaler Transport vor. Die Antwort gibt Art. 1 des Uebereinkommens:

„Sendungen von Gütern, welche auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes aus dem Gebiete eines der vertragschliessenden Staaten in das Gebiet eines anderen vertragschliessenden Staates auf denjenigen Eisenbahnstrecken befördert werden, welche . . in der anliegenden Liste . . bezeichnet sind.“

Danach gehört der Uebergang der Betriebsmittel aus einem Vertragsstaat in den anderen nicht zu den Merkmalen des internationalen Transportes, und er kann auch nicht dazu gehören, da ein Uebergang der Wagen wegen anderer Spurweite der Nachbarbahn vielfach thatsächlich unmöglich ist. Wenn es somit im Sinne des Uebereinkommens völlig gleichgültig ist, wem die Betriebsmittel gehören, auf und mit welchen die Güter transportirt sind, so ist nicht abzusehen, mit welcher Berechtigung die Vorschrift des Art. 23 Abs. 4 auf Forderungen für das Herleihen solcher Betriebsmittel und die Verauslagung von Reparaturkosten angewendet werden könnte. Ebenso wie die einzelnen Bestimmungen des Art. 23 unter einander in engem Zusammenhange stehen, so kann auch der Art. 23 nur in Verbindung mit den übrigen Vorschriften des Uebereinkommens verstanden werden.

Im Art. 23 Abs. 1—3 sind die gegenseitigen Rechte und Pflichten der Bahnen bezw. der Frachtantheile usw. des Näheren aufgeführt. Um die Rechte der Bahnen bezüglich dieser im Art. 23 Abs. 1—3 und Art. 11—13 erwähnten Forderungen durch

Dritte nicht schmälern zu lassen, musste das Uebereinkommen — wie im Abs. 4 geschehen — Vorsorge treffen.

Dass im Abs. 5 das rollende Material behandelt ist, erscheint wegen des Zusammenhanges mit Abs. 4 ganz angemessen. Uebrigens wurde die Bestimmung des Abs. 5 erst auf der III. Konferenz im Juli 1886 aufgenommen. (Für das Deutsche Reich war inzwischen bereits das Gesetz vom 3. Mai 1886 — R.-G.-Bl. S. 131 — betreffend die Unzulässigkeit der Pfändung von Eisenbahnfahrbetriebsmitteln ergangen.)

Erwägt man endlich, dass die Bestimmungen im Art. 23 Abs. 4 und 5 Ausnahmen von dem Grundsatze bilden, dass in das Vermögen eines Schuldners die Zwangsvollstreckung unbeschränkt zulässig ist, somit strikte auszulegen sind, so kann die vom Centralamt getroffene Entscheidung als zutreffend nicht angesehen werden.

Die Forderungen für geliehene Wagen und die Wiederherstellung beschädigter Wagen stehen bekanntlich den Eisenbahnen auf Grund besonderen Uebereinkommens zu, die mit dem internationalen Transporte in gar keinem Zusammenhange stehen. Wollte man der Auffassung des Centralamtes folgen, so würden nicht allein die eben erwähnten Forderungen dem Zugriffe der (deutschen) Gläubiger entzogen sein, sondern mit demselben Rechte würden die Forderungen, welche etwa einer österreichischen Verwaltung aus der Mitbenutzung eines auf österreichischem Gebiet liegenden Gemeinschaftsbahnhofes durch eine preussische Verwaltung gegen diese zustehen, unpfändbar sein, da der Betrieb auf dem Gemeinschaftsbahnhofe auch den Zwecken des internationalen Transportes dient.

Zu welchen Komplikationen dies bei den ohnehin schwierigen Verhältnissen der Gemeinschaftsbahnhöfe führen würde, braucht nicht besonders hervorgehoben zu werden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Mit einer grossen Anzahl von Eisenbahnpetitionen** beschäftigte sich am 25. d. Mts. das preussische Abgeordnetenhaus. Eine solche um den Bau einer Bahn Breslau-Laskowitz-Karlsruhe O/Schl. wird der Regierung als Material überwiesen, nachdem der Minister der öffentlichen Arbeiten mitgetheilt, dass die Eisenbahnverwaltung mit den Vorarbeiten zum Bau der Bahn beschäftigt sei. Dasselbe geschieht mit einer Petition um Konzessionirung der Bahn Barmstedt-Oldesloe, nachdem der Minister erklärt hatte, dass die Eisenbahnverwaltung die Bahn konzessioniren würde, wenn die Unternehmer des Baues die von der Regierung gestellten Bedingungen erfüllen würden.

Ohne Debatte werden der Regierung, entsprechend den Kommissionsanträgen, zur Erwägung überwiesen zwei Petitionen, um Einführung des Vollbahnbetriebes auf der Strecke Laskowitz-Jablonowo, sowie um Erbauung einer Bahn Mewe-Morroschin.

Eine Petition um Erbauung verschiedener Eisenbahnstrecken zur Verkürzung der Verbindung Münster i/W.-Frankfurt a/M. beantragt die Kommission der Regierung als Material zu überweisen. Abg. Willebrand (Ctr.) empfiehlt den Bau der in der Petition genannten Bahnstrecken, für die auch Herr v. Miquel eingetreten sei, als er noch Oberbürgermeister von Frankfurt war. Minister v. Thielen bestreitet, dass für die Bahnen ein Bedürfniss vorliege. Der ehemalige Oberbürgermeister von Frankfurt würde jetzt mit Recht dem Bau der Bahnen Widerstand entgegensetzen.

Als Material werden der Regierung entsprechend den Kommissionsanträgen überwiesen die Petitionen um die Erbauung folgender Bahnstrecken: Küstrin-Zirke-Samter, Posen-Samter-Küstrin, Raudten-Herrnstadt, Köben-Guhrau, Wronke-Sonnenburg, Schlochau-Pr. Friedland-Linde, Heilsberg-Mehlsack, Neidenburg - Allenstein - Mehlsack - Königsberg, Königswartha-Spremberg, Visselhövede-Rotenburg-Zeven-Bremervörde, Emden-Norden, Vacha-Salzungen, Siegen-Haiger, Raumland-Fredeburg, Jünkereth - St. Vith, Düngelfeld-Weismes, Türkismühle-Kusel, Kirn-Rhaunen nach der Mosel, Völklingen-Lebach-Hausweiler-Ottweiler, Raumland-Frankenberg, Kirchberg-Zell und Wittlich-Daun.

— **Vorschüssige Zahlung von Kommunaleinkommensteuern.** Da die Feststellung und Veröffentlichung des im laufenden Etatsjahre der Kommunalbesteuerung unterliegenden Reineinkommens der Staatseisenbahnen erst nach Ablauf des zweiten Vierteljahres erfolgen kann, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahndirektionen ermächtigt, den darum nachsuchenden berechtigten Gemeinden und Kreisen auf die demnächst von diesen endgültig festzusetzenden Einkommensteuern Vorschüsse bis zur Höhe desjenigen Steuerbetrages zu zahlen, zu welchem der Eisenbahnfiskus herangezogen werden könnte, wenn der im laufenden Etatsjahre in den betreffenden Gemeinden oder Kreisen zu versteuernde Einkommensantheil die Höhe von drei Vierteln des im Vorjahre Versteuerten erreichen würde.

— **Umgestaltung des Berliner Vorortverkehres.** Im Architektenverein hielt am 23. d. Mts. Bauinspektor Biedermann einen längeren Vortrag über die Umgestaltung des Berliner Vorortverkehres durch den Umbau des Potsdamer Bahnhofes, die Erweiterung der Anlagen bis Lichterfelde und die Vermehrung der Ringbahngleise von Station Ebersstrasse bis Rixdorf, wodurch die ganze Linie dann viergleisig geschlossen ist. An der Hand zahlreicher Pläne und Konstruktionszeichnungen, die im einzelnen grosses Interesse in technischer Hinsicht boten, machte der Vortragende namentlich über die Entstehung des Projektes einige allgemeiner interessante Angaben. Die Fernzüge der Anhalter Bahn stiegen ihrer Zahl nach von 27 im Jahre 1887 bis zum Jahre 1899 auf etwa 60 täglich, während der Vorortverkehr sich in derselben Zeit von etwa 600 000 Personen auf 3 800 000 gehoben hat. Man plante bereits 1896 eine Neuordnung des Verkehres durch eine Zusammenlegung des Vorortverkehres der Anhalter Bahn an der Nordwestseite des Bahnhofes, also an der Schöneberger Strasse, doch wären alsdann grosse, für den Güter- und Frachtverkehr wichtige Grundstücke mit erheblichen Erträgnissen verloren gegangen und ebenso Beschränkungen des Postverkehres zu befürchten gewesen. So wurde dann ein neues Projekt mit einem Aufwande von 5 500 000 ℳ. aufgestellt, wonach der Vorortverkehr einheitlich nach der Potsdamer Bahn eingeführt wird. Zwar ergab es sich als unvermeidlicher Nachtheil, dass dadurch die etwaige Erweiterung des Potsdamer Personenbahnhofes erschwert ist, doch kommt demgegenüber als sehr viel wichtiger in Betracht, dass der Anhalter Bahnhof als Ausgang der bedeutsamsten Linien nach Oesterreich, Süddeutschland und der Schweiz eine für seine Ausdehnung sehr merkliche Entlastung erfährt. Bauinspektor Biedermann beschrieb die hauptsächlichsten mit dem Umbau zusammenhängenden Brücken und Ueberführungen, sowie andere Anlagen, die demnächst im Zusammenhang veröffentlicht werden sollen.

— **Der Geschäftsbericht der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn** für 1899 lässt eine in jeder Beziehung gedeihliche Entwickelung des Unternehmens erkennen. Die Bahn, welche mit einer Betriebslänge von 96,72 km für einen grossen Theil der an die Staatsbahnen angeschlossenen Kohlenzechen und Werke des westfälischen Reviers die nächste Verbindung nach dem Norden Hollands bildet, hat im Berichtsjahre abermals eine erhebliche Steigerung ihres Verkehres erfahren. Geleistet wurden 558 165 Lokomotivbetriebskm gegen 506 328 im Vorjahre, also mehr 51 837 km oder 10,2 %. Die Wagenachskilometer eigener und fremder Wagen betrugen auf eigener Strecke 18 977 042 gegen 17 725 162 im Jahre 1898, mehr 1 251 880 oder 7 %. Dieser Steigerung hat denn auch die Zunahme der Betriebseinnahmen entsprochen, welche sich auf 4 302 971 ℳ. gegenüber 3 822 725 ℳ. im Vorjahre stellen, also um 480 246 ℳ. gleich 11,14 % zugenommen haben. Von der Betriebseinnahme entfielen auf den Personenverkehr 424 984 ℳ., auf den Güterverkehr 2 499 083 ℳ., auf verschiedene andere Einnahmen 1 378 904 ℳ. (darunter 1 144 450 ℳ. für Benutzung von DGE-Wagen auf fremder Strecke). Dagegen betrugen die Betriebsausgaben 1 517 787 ℳ. gegen 1 282 003 ℳ. im Jahre 1898. Dieselben hatten sich also durch den gesteigerten Verkehr um 235 784 ℳ. erhöht und betrugen durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge 15 692 ℳ. gegen 13 254 ℳ. im Vorjahre — mehr 2 438 ℳ. —. Von den Betriebskosten entfallen auf jedes Lokomotivkilometer 2,72 ℳ., auf jedes Wagenachskilometer 8 ₰, gegen 2,53 ℳ. bezw. 7 ₰ im Vorjahre. Am Jahresschlusse verfügte die Gesellschaft über 23 Lokomotiven und 15 Tender sowie über einen Wagenpark von 85 Personen-, 10 Gepäck- und 3 482 meist offene Güterwagen — im ganzen über 3 527 Wagen mit 7 128 Achsen. Neu beschafft wurden im Berichtsjahre 2 Personenzuglokomotiven, als Ersatz für ausrangirte, und 160 Güterwagen. Befördert wurden 1 036 359 Personen (i. V. 929 288). Im Güterverkehr wurden einschliesslich Vieh und Fahrzeugen 2 781 612 t (i. V. 2 527 797 t) abgefertigt. Die Gesammteinnahmen betrugen 4 412 095 ℳ. (i. V. 3 978 521 ℳ.), während sich die Ge-

sammtausgaben auf 1 517 789 ℳ (i. V. 1 282 003 ℳ) stellten, so dass ein Ueberschuss von 2 894 308 ℳ (i. V. 2 696 518 ℳ) verblieb. Es hat sich also die Reineinnahme des Unternehmens gegen das Vorjahr um 197 790 ℳ erhöht, und dabei entfallen von der Bruttoeinnahme des Berichtsjahres: auf die Betriebsausgaben 35,27 %, auf die Rücklagen in den Erneuerungsfonds 7,96 % und auf den Nettoüberschuss 56,77 %.

Der ordentlichen Generalversammlung wird die Gewährung einer Dividende von 8,5 % — gegen 8 % im Vorjahre — vorgeschlagen werden. Ausserdem aber ist im Aufsichtsrathe ein Antrag vorbereitet, das Aktienkapital von 24 000 000 ℳ auf 30 000 000 ℳ durch Ausgabe neuer Aktien im Betrage von 6 000 000 ℳ zu erhöhen, um auf diese Weise die Mittel zu beschaffen für nothwendige Ergänzungs- und Erweiterungsbauten und zur weiteren Verstärkung des Maschinen- und Wagenparkes. Sodann werden die Generalversammlung und die Inhaber der Stammprioritätsaktien in gesonderter Abstimmung zu beschliessen haben über Aufhebung der den letzteren bei der Dividendenvertheilung und der Liquidation der Gesellschaft zustehenden statutenmässigen Vorrechte und Gleichstellung der Stammprioritätsaktien mit den Stammaktien bezw. Umwandlung in solche.

— **Strasseneisenbahn in Braunschweig.** Nach dem Geschäftsberichte der Gesellschaft umfasst das Bahnnetz jetzt 7 Betriebslinien im Bereiche der Stadt Braunschweig und die Vorortbahn Braunschweig-Wolfenbüttel mit einer Betriebslänge von rund 38,6 km. Der Verkehr hat sich befriedigend entwickelt. Die Einnahmen aus dem Bahnbetriebe haben auf den Stadtlinien 564 481 ℳ gegen 469 881 ℳ im Vorjahre, auf der Bahn Braunschweig-Wolfenbüttel 214 208 ℳ gegen 197 203 ℳ im Vorjahre betragen. Die Mehreinnahme bei der Vorortbahn Braunschweig-Wolfenbüttel ist im wesentlichen darauf zurückzuführen, dass, wie bereits im vorjährigen Geschäftsbericht erwähnt, die Wartehalle mit Restaurationsbetrieb „Sternhaus“ ein beliebter Ausflugsort für beide Städte geworden ist. Für folgende Bahnunternehmungen und damit zusammenhängende Nebenbetriebe wurden die Vorarbeiten gefertigt und wegen der Konzessionirung Anträge gestellt: 1. Linie Braunschweig-Helmstedt rund 37 km lang mit einer Abzweigung von Süpplingenburg nach Schöningen rund 12 km lang. Die Bahnlinien verbinden die im Aufblühen begriffenen Provinzialstädte Helmstedt, Königslutter und Schöningen und die Landgemeinden mit der Haupt- und Residenzstadt Braunschweig. 2. Goslar-Oker-Harzburg mit einer Abzweigung nach dem Burgberge. Für die Strecke Oker-Harzburg und die Abzweigung nach dem Burgberge, welche als elektrische Drahtseilbahn gedacht wird, ist die Konzession zu den Vorarbeiten seitens der braunschweigischen Staatsregierung ertheilt worden, für die Strecke Goslar-Oker steht die seitens der Regierung zu Hildesheim noch aus. 3. Im Anschluss an die projektirten Bahnlinien unterbreitete die Gesellschaft den Städten Helmstedt, Königslutter, Schöningen, Harzburg Konzessionsverträge für die Lieferung von elektrischem Licht und Kraft. Die Gewinn- und Verlustrechnung ergibt einen Reingewinn von 131 467 ℳ. Von demselben gehen satzungsgemäss 5 % für den Reservefonds = 6 569 ℳ, von den verbleibenden 124 898 ℳ stehen nach Abzug der 4 % Dividende, welche die jungen Aktien vom Tage der Einzahlung bis zum Jahresschluss erhalten, und 4 % Dividende für die alten Aktien der Generalversammlung 12 137 ℳ zur Verfügung. Es wird vorgeschlagen, auf das Aktienkapital von 2 000 000 ℳ eine Mehrdividende von 0,5 % mit 10 000 ℳ zu vertheilen.

— **Grosse Berliner Strassenbahn.** Nach einer vor kurzem ergangenen Entscheidung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ist der genannten Gesellschaft für ihr elektrisches Strassenbahnnetz die staatliche Genehmigung bis zum 31. Dezember 1949 ertheilt worden. Selbstverständlich erfahren durch die Bestimmungen der staatlichen Genehmigung nur die öffentlich rechtlichen Verhältnisse des Unternehmens ihre Regelung, während die den betheiligten Gemeinden aus den abgeschlossenen Verträgen wegen Benutzung der öffentlichen Strassen und Wege zustehenden Privatrechte in keiner Weise berührt werden. Somit wird auch der zwischen der Stadt und der Strassenbahn abgeschlossene Vertrag, der bis 1919 läuft, von der Ertheilung der staatlichen Konzession als Kleinbahn bis 1949 nicht berührt. Diese wird damit begründet, dass die Grosse Berliner Strassenbahn auch zahlreiche Linien ausserhalb des Berliner Gemeindebezirks betreibt, deren Fortbestand für einen längeren Zeitraum gesichert werden sollte. Im Jahre 1919 wird in Berlin die Lage die sein, dass die Strassenbahn, um im Berliner Gemeindebezirke die Konzession für weitere 20 Jahre ausnutzen zu können, sich über einen neuen Vertrag mit der Stadt Berlin wird verständigen müssen.

— **Strassenbahn von Paderborn zum Truppenübungsplatz an der Senne.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat zugelassen, dass die Strassenbahn Paderborn-Neuhaus, die soeben von der westfälischen Kleinbahnen-Aktiengesellschaft gebaut wird und im Juli d. J. in Betrieb genommen werden soll, bis zu dem 3 km weiter gelegenen Truppenübungsplatze Sennelager weitergeführt wird.

— **Bayerischer Verkehrsbeamtenverein.** Am 21. und 22. ds. Mts. hielt dieser Verein seine 6. Delegirtenversammlung in einem Wartesaale des Centralbahnhofes in München ab; sämmtliche Delegirte der 10 rechtsrheinischen Bezirksverbände sowie jene des einen linksrheinischen Verbandes waren vollzählig erschienen und wurden vom I. Vorsitzenden wärmstens begrüsst. Nach dem vorgelegten Rechenschaftsberichte des Jahres 1899 war der Mitgliederstand am Schlusse desselben 5 440 gegenüber 5 576 im Vorjahre; dieser Abgang entstand durch den naturgemässen Uebertritt eines Theiles der linksrheinischen Mitglieder in den im vorigen Jahre neugegründeten Verein für die Beamten der pfälzischen Bahnen. Das Vereinsvermögen beziffert sich auf 619 942 ℳ, worunter das dem Verein eigenthümlich gehörige Haus in München mit inbegriffen ist; die Mitglieder-Jahresbeiträge beliefen sich auf 43 336 ℳ, die vereinnahmten Zinsen auf 2 242 ℳ; aus ersteren konnten der Wittwen- und Waisenkasse 10 000 ℳ zugewiesen werden; der Reservefonds besteht aus 25 091 ℳ und der Unterstützungsfonds aus 21 575 ℳ. Aus diesen Zahlen geht zur Genüge hervor, dass der Verein auf einer durchweg gesicherten Grundlage beruht.

Der Vermögensstand der von den Mitgliedern gegründeten Wittwen- und Waisenkasse ist 630 726 ℳ einschliesslich des im Rechenschaftsjahre 1899 zugegangenen Betrages von rund 100 000 ℳ, und es konnten an einmaliger sowie an fortlaufenden Unterstützungen zusammen nahezu 24 000 ℳ gewährt werden.

Die Spar- und Vorschusskasse des Vereins weist an sogen. Spareinlagen 178 829 ℳ, an Kapitaleinlagen 406 192 ℳ aus; die den Mitgliedern gewährten, zu verzinsenden Darlehen beliefen sich auf 551 290 ℳ; der Rückgang der Darlehensentnahme im Jahre 1899 im Betrage von ungefähr 86 000 ℳ ist ein erfreulicher Beweis von Besserung der wirthschaftlichen Lage einer Reihe von Mitgliedern des Vereins. Für das nächste Jahr wurde Regensburg als Versammlungsort der Delegirten gewählt.

Am zweiten Tage fand Abends im vollbesetzten Saale des Löwenbräukellers eine Festfeier statt, welche Seine königliche Hoheit Prinz Ludwig mit seiner Gegenwart beehrte; hierbei erschienen auch Seine Excellenz der Ministerpräsident Dr. Freiherr von Crailsheim, ferner der Generaldirektor von Ebermayer, der Ministerialreferent über das Verkehrswesen Oberregierungsrath Frauendorfer und noch verschiedene Mitglieder und höhere Beamte der Verkehrsanstalten. Der I. Vorstand des Vereins hielt die Festrede, in welcher derselbe u. a. betonte, dass die Verkehrsbeamten jederzeit treue Diener des Staates gewesen, dass der Verein selbst sich in kurzer Zeit Achtung und Ansehen zu erwerben wusste, hob besonders und unter dem Ausdrucke tiefgefühlten Dankes das hohe Wohlwollen hervor, welches dem Verein von Staatswegen stets zu theil geworden und endete mit einem Hoch auf Seine königliche Hoheit den Prinzregenten, in welches alle Anwesenden mit wahrhafter Begeisterung einstimmten.

— Ueber die **Benutzung der Durchgangszüge** auf den Strecken München-Probstzella-Berlin und München-Gemünden-Hamburg erscheinen mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. besondere Bestimmungen. Es wird Platzgebühr erhoben und können Platzkarten zu 2 ℳ bezw. 1 ℳ, je nach Entfernung, sowohl im Zuge als am Schalter in München und bei Schenker & Co. daselbst gelöst werden. Die Generaldirektion bemerkt hierzu, dass die Einhebung der Platzkartengebühren für den Verkehr nach Preussen schon auf den bayerischen Stationen im Interesse des Publikums eingeführt worden sei und das Publikum in diesem Sinne belehrt werden möge. („M. Allg. Ztg.“)

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat März d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1 826,11 (1 759,99) km 2 321 697 (2 289 912) Personen und 716 983 (706 591) t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 1 235 000 (1 235 625) ℳ, aus dem Güterverkehr 2 757 000 (2 679 112) ℳ, aus sonstigen Quellen 838 000 (968 621) ℳ, zusammen 4 830 000 (4 883 358) ℳ. Vom 1. April 1899 bis letzten März 1900 beträgt die Einnahme 54 638 500 ℳ, somit gegen das Vorjahr mit 52 685 933 ℳ mehr 1 952 567 ℳ.

— **Berlin-Budapest-Orientexpress.** Wie wir bereits in Nr. 32 S. 491 d. Jahrg. meldeten, wird dieser am 1. Mai d. J. in Kraft tretende Zug in feierlicher Weise durch einen bereits am Freitag, 27. d. Mts. abgehenden Galazug eröffnet. An der Fahrt nehmen nur geladene Gäste theil; vom preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten eine Abordnung, bestehend aus dem Ministerialdirektor Möllhausen, dem Wirklichen Geheimen Oberregierungsrath Dr. v. d. Leyen und dem Geheimen Oberbaurath Schneider, ferner von der Eisenbahndirektion Berlin Präsident

Kranold und Oberbaurath Dr. Zur Nieden, vom Reichseisenbahnamt Geheimer Regierungsrath Behrendt, vom Reichspostamt der vortragende Rath Geheimer Oberpostrath Kobelt, vom grossen Generalstab der Chef der Eisenbahnabtheilung General Budde, von der Internationalen Eisenbahn-Schlafwagengesellschaft der Generaldirektor Nagelmackers, der Brüsseler Direktor Schröder und der Berliner Direktor Major a. D. v. d. Leyen. In Budapest findet Empfang durch die königlich ungarischen Staatseisenbahnen und ein Festessen unter Vorsitz des ungarischen Handelsministers statt, ebenso in Belgrad und Sofia seitens der serbischen und bulgarischen Staatseisenbahnen, und in Konstantinopel, wo ein Aufenthalt von 4 Tagen genommen wird, folgen die Theilnehmer einer Einladung der orientalischen Eisenbahnen zu einem Festessen im Perapalast. Das Programm der Galafahrt schliesst mit einem Ausflug nach Brussa in Kleinasien. Die Rückfahrt von Konstantinopel erfolgt am 6. Mai mit dem Berlin-Budapest-Orientexpress direkt nach Berlin.

— **Personalnachrichten.** Eisenbahn-Betriebsbauinspektor Baurath Krauss in Calw (Württemberg) ist seinem Ansuchen gemäss in den Ruhestand versetzt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— Im Interesse einer weiteren **Vereinfachung und Einschränkung des Schriftwechsels zwischen dem Reichskriegsministerium und den Landesbehörden** hat das Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem erstgenannten Ministerium bestimmt, dass in Zukunft seitens der Landesbehörden eine Einladung des Reichskriegsministeriums zu allen Kommissionen für die von privater Seite vorgelegten Bahnprojekte, sohin für Linienfeststellung mit oder ohne gleichzeitige Stationskommission, für Amtshandlungen im abgekürzten Verfahren, für reine politische Begehungen und für Kommissionen von Bahnvarianten nur dann zu ergehen hat, wenn die Beiziehung des genannten Ministeriums ausdrücklich angeordnet wird. In allen anderen Fällen wird den Landesbehörden gleichzeitig mit dem auf die Durchführung der Kommission bezüglichen Auftrage mitgetheilt werden, ob und welche Anforderungen das Reichskriegsministerium an diese Bahnlinie zu stellen für nöthig erachtet. Dem Kommissionsleiter liegt es ob, diese Forderungen zur Kenntniss des Konzessionswerbers und der sonst unmittelbar Betheiligten (Anschlussbahnen usw.) zu bringen.

Bei den vom Eisenbahnministerium zur Kommissionirung hinausgegebenen Projekten für die auf Rechnung des Staates auszuführenden Bahnen ist dem bisherigen Vorgang entsprechend das Reichskriegsministerium stets zur Antheilnahme an den Kommissionen einzuladen.

— **Ertheilung von Konzessionen für den Betrieb von Bahnhofswirthschaften.** Anlässlich des Falles, dass bei der Wiederbesetzung einer Bahnhofswirthschaft, welche nach dem Tode des Pächters zur Weiterverpachtung gelangte, die Erwerbung der gewerblichen Konzession mehrfachen Schwierigkeiten begegnete, die selbst zu einer mehrtägigen Unterbrechung des Wirthschaftsbetriebes führten, hat das Eisenbahnministerium angesichts der Bedeutung dieses Betriebes für das reisende Publikum an das Ministerium des Innern das Ersuchen gerichtet, die geeigneten Verfügungen zu treffen, um der Wiederkehr eines solchen Vorkommnisses vorzubeugen. Dieses hat darauf die politischen Landesbehörden angewiesen, zu veranlassen, dass über Gesuche um die Ertheilung von Konzessionen für den Betrieb von Bahnhofswirthschaften stets mit der thunlichsten Beschleunigung gehandelt werde, damit etwaige Störungen im Betriebe der bezeichneten Gastgewerbe hintangehalten werden. Hieran wurde die Bemerkung geknüpft, dass bei Amtshandlungen, betreffend die Verleihung von Konzessionen für Bahnhofswirthschaften, behufs richtiger Beurtheilung der Bedürfnissfrage (§ 18 Gew.-Ordn.) stets auch das Bedürfniss des „reisenden“ Publikums in Erwägung zu ziehen und daher auf die bezüglichen Angaben der Bahnunternehmung Rücksicht zu nehmen sein wird.

— Nach dem **Rechnungsabschluss der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft** für das Jahr 1899 ergaben die österreichischen Eisenbahnlinien einschliesslich des Ergänzungsnetzes und der Linie Brünn-Rossitz eine Einnahme von 59 500 604 (+ 2 838 408) Kr., die Ausgaben beziffern sich auf 33 756 377 (+ 2 465 168) Kr. Es verbleibt mithin ein Ueberschuss von 25 744 228 (+ 373 240) Kr. Der Garantiezuschuss der österreichischen Staatsbahnverwaltung für das Ergänzungsnetz beziffert sich auf 1 499 346 (+ 215 287) Kr. Die von der ungarischen Staatsverwaltung für die Ablösung der ungarischen Eisenbahnlinien bezahlte Annuität beträgt einschliesslich der vereinbarten Agioaufzahlung 19 513 874 (+ 25 925) Kr., das Erträgniss der Werke und Fabriken in Oesterreich 819 866 (+ 236 637) Kr. Dagegen ist bei den Berg- und Hüttenwerken und Domänen in Ungarn ein Betriebsausfall von 156 393 Kr. zu verzeichnen, so dass sich die Differenz gegen das Erträgniss des Vorjahres auf 1 705 541 Kr. stellt. Das Zinsenerträgniss beziffert sich auf 237 492 (— 421 611) Kr. Der Kursverlust bei Beschaffung des Golderfordernisses stellt sich auf 6 106 729 (+ 235 920) Kr. Das Konto der verschiedenen Ausgaben ist auf 1 779 165 (+ 7 332) Kr. gestiegen. Die Einnahmen des gesellschaftlichen Gesammtnetzes, die schon im Jahre 1898 die höchsten seit dem Bestande der Staatsbahn gewesen waren, sind im Jahre 1899 neuerlich um rund 2 800 000 Kr., dagegen aber auch die Ausgaben nahezu um den gleichen Betrag gestiegen. Die Ausgaben, die schon im Vorjahre um rund 900 000 Kr. gestiegen waren, hatten im Jahre 1898 die Summe von 33 750 000 Kr. erreicht, was einer neuerlichen Steigerung von 2 460 000 Kr. gleichkommt. Die ausserordentliche Steigerung der Betriebsausgaben erscheint bedingt durch die Vermehrung des Personals, die Abkürzung der Dienstzeit, das Fahren in Raumabstand, die Vertheuerung der Kohlen, die erhöhten Ausgaben für Fahrbetriebsmittel usw. Ausserdem ist die Steuerleistung um etwa 500 000 Kr. gestiegen, desgleichen waren die Beiträge für die Wohlfahrtseinrichtungen, insbesondere für die Unfallversicherungsanstalt, namhaft höher als im Vorjahre. Die Steigerung der Einnahmen bezieht sich nur auf das nicht garantirte Netz, so dass der Garantiezuschuss für das Ergänzungsnetz eine Erhöhung um 215 000 Kr. erfahren musste. Die höheren Einnahmen bei den österreichischen Werken und Fabriken sind vornehmlich dem besseren Geschäftsgange der Maschinenfabrik zuzuschreiben. Der ausserordentlich grosse Ausfall in dem Erträgnisse der ungarischen Domänen ist in erster Linie auf die ungünstige Lage des Montanmarktes in Ungarn zurückzuführen. Es musste beispielsweise infolge des gänzlichen Stockens des Eisenbahnbaues die Schienenerzeugung auf den gesellschaftlichen Walzwerken auf ein Fünftel herabgemindert werden. Die geringe Bauthätigkeit in der ungarischen Hauptstadt bedingte eine wesentliche Einschränkung in der Erzeugung von Trägern, und dazu kam noch, dass im allgemeinen die Preislage schlecht war. Die Verringerung des Zinsenerträgnisses um 421 000 Kr. ist die Folge der Zunahme der schwebenden Schuld der Staatsbahn, die sich heute schon auf rund 28 000 000 Kr. beläuft. Dass die schwebende Schuld diese Höhe erreicht hat, ist eine Folge der noch immer nicht zu Ende geführten Verhandlungen über die Aufnahme des Investitionsanlehens. Die Gesammtdividende für eine Aktie wird mit 28,5 Frcs. (gegen 31 Frcs. im Vorjahre) beantragt.

— **Eisenbahnakademie in Linz.** Bekanntlich wurde mit Beginn des laufenden Schuljahres im Zusammenhange mit der Linzer Handelsakademie eine Eisenbahnakademie errichtet. Dem oberösterreichischen Landtage lag der Antrag vor, dieser Akademie einen Beitrag zuzuwenden. Dieser Antrag wurde mit Rücksicht auf die misslichen Landesfinanzen abgelehnt, dagegen beschlossen, die Regierung zu ersuchen, die Linzer Akademie möglichst ausgiebig zu unterstützen.

— **Lokomotivlieferungen für die österreichischen Staatsbahnen.** Wie „Warren's Wochenschrift“ meldet, ist nun ohne Rücksicht auf das unerledigte Budget, um für das unabweislich Nothwendige Vorsorge zu treffen, eine Lieferung von 80 Lokomotiven verschiedener Bauart ausgeschrieben worden. In Bewerb tritt diesmal auch die Erste böhmische Maschinenfabrik in Prag. Die österreichischen Lokomotivfabriken sind derzeit stark mit Aufträgen aus dem Auslande bedacht. So haben belgische und französische Bahnen hier Lokomotiven bestellt, rumänische und bulgarische Bahnen wiederholt Angebote verlangt und die Wiener-Neustädter Lokomotivfabrik ist gegenwärtig nicht blos mit Bestellungen für die französische West- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn versehen, sondern hat solche auch für die Warschau-Wiener Eisenbahn auszuführen. Auf diese Weise ist den Lokomotivfabriken auch für die Zeit bis zur gesetzlichen Erledigung der Investitionsvorlagen die Möglichkeit geboten, ihre Thätigkeit ungestört fortzusetzen.

— **Welser Lokalbahngesellschaft.** Die seit längerer Zeit im Zuge befindlichen Verhandlungen wegen Ordnung der finanziellen Verhältnisse dieser Gesellschaft und Sicherstellung des Erfordernisses für den Bau der Lokalbahnlinie Sattledt-Grünau sind, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, zum Abschlusse gelangt. Die Gesellschaft hat nämlich die Genehmigung zur Ausgabe eines Prioritätsanlehens im Betrage von 3 400 000 Kr. erhalten. Die Sicherstellung des Dienstes dieser Anleihe liegt in der seitens der Staatseisenbahnverwaltung zu Gunsten dieses Dienstes eingeräumten Stundung der Betriebskosten, so dass die Roheinnahmen in erster Linie zur Deckung der Zinsen und Tilgungsbeträge der Prioritäten zu dienen haben. Die der Gesellschaft schon früher zugesicherte Stundung ist

nunmehr durch Abschluss eines Betriebsvorvertrages in Vertragsform gebracht worden. Weiter ist seitens der Verwaltung mit einer Bauunternehmungsfirma ein Bauvertrag abgeschlossen worden, demzufolge diese Firma die gesammte Bauherstellung der Lokalbahn Sattledt-Grünau, einschliesslich Grundeinlösung und Bahnausrüstung, aber mit Ausschluss des Fahrparkes, um den Pauschbetrag von 2510000 Kr. übernimmt. Der Erlös des Prioritätsanlehens wird einerseits zur Bestreitung der genannten Baukosten, andererseits zur Deckung der schwebenden Schulden der Welser Lokalbahngesellschaft verwendet werden.

— **Beschlüsse des Vereins der Zuckerindustriellen Böhmens in Bezug auf das Verkehrswesen.** Die am 23. April d. J. in Prag abgehaltene Generalversammlung dieses Vereins fasste einen Beschluss, welcher u. a. folgende Punkte enthält: 1. Die Regierung möge sowohl auf ihren eigenen Eisenbahnen den Frachtsatz für Kohle in derselben Höhe, in der er für den Auslandstransport erstellt sei, einführen und ihren ganzen Einfluss dahin einsetzen, dass der gleiche Frachtsatz auch von den Privatbahnen angewendet und streng eingehalten werde. 2. Sowohl im Betriebe der Staats- als der Privatbahnen solle für eine entsprechende Vermehrung des gesammten Fahrparkes, des Personals und auch der Stationsanlagen Sorge getragen werden. 3. Die Regelung und der Ausbau der Wasserstrassen in Böhmen sollen mit aller Beschleunigung in Angriff genommen werden. 4. Die 15 % Tarifermässigung für den Sommerbezug von Kohle sei wieder zu gewähren.

— **Verhaftung von Eisenbahndieben.** Im Laufe der letzten Tage ist in Wien eine Anzahl untergeordneter Bahnbediensteter verhaftet worden, die eine ausserordentlich grosse Anzahl von Wagendiebstählen verübt haben. Sie haben die Diebstähle systematisch betrieben, einen förmlichen Handel mit gestohlenen Gütern getrieben und die Bahnverwaltungen um tausende von Gulden geschädigt. Das in der letzten Zeit auffällig gewesene Anwachsen der Zahl der fehlenden Güter veranlasste die Staatsbahndirektion Wien zu eingehenden Untersuchungen. Im Einvernehmen mit deren Beamten hat das Sicherheitsbüro der Polizeidirektion eingehende Nachforschungen gepflogen, und diese Untersuchung hat Anhaltspunkte dafür gegeben, dass diese Diebstähle auf den Rangirbahnhöfen in Penzing und in der Brigittenau verübt werden. Die Verschubarbeiten wurden von Polizeiagenten unauffällig beobachtet und man wandte namentlich einer grösseren Anzahl der auf diesen Bahnhöfen beschäftigten Verschieber besondere Aufmerksamkeit zu, die sich durch Ausgaben bedenklich machten, welche mit ihrem Einkommen nicht in Einklang standen. Sie wurden unter Beobachtung gestellt und schliesslich wurde so viel belastendes Material gesammelt, dass am 21. und 22. d. Mts. zu einer grossen Anzahl von Verhaftungen geschritten werden konnte. Den Verhaftungen waren eingehende Hausdurchsuchungen vorhergegangen und diese hatten das belastende Schuldmaterial ergeben. Die Folge war, dass 14 Bedienstete, welche in unbewachten Augenblicken die beladenen Wagen öffneten und aus denselben alle möglichen Gegenstände stahlen, sowie auch eine Anzahl Hehler in Haft genommen worden sind.

Bei den Diebstählen handelte es sich zumeist um Durchgangsgüter, welche in Wien nur kurze Zeit und in plombirten Wagen lagerten und ohne dass der Wagen untersucht wurde — die Plomben waren scheinbar unversehrt — weiter an den Bestimmungsort abgingen; dort wurden erst bei der Ausladung der Güter die Diebstähle entdeckt, ohne dass hätte festgestellt werden können, auf welcher Durchgangsstation die Plomben vorübergehend entfernt worden sind. Diese Umstände erschwerten wesentlich die Feststellung des Ortes des Diebstahls.

— **Elektrische Bahn Wien-Pressburg.** Eine Abordnung, bestehend aus dem Konzessionswerber und den Bürgermeistern und Interessenten der Gegenden, welche diese Bahn durchziehen soll, hat beim Eisenbahnminister und Finanzminister sowie bei dem Bürgermeister von Wien vorgesprochen und die Bitte vorgebracht, diesem für die in Frage kommende Gegend eine Lebensfrage bildenden Unternehmen eine wohlwollende Förderung und Unterstützung angedeihen zu lassen. Der Abordnung wurde die möglichste Berücksichtigung ihrer Wünsche in Aussicht gestellt.

— **Frachtbegünstigung für Futtermittel.** Die aus landwirthschaftlichen Kreisen wiederholt aufgetauchten Klagen wegen ungleicher Tarifirung und theilweise zu theurer Beförderung von Futtermitteln veranlassten schon vor längerer Zeit die österreichischen und ungarischen Eisenbahnen zu dem Beschlusse: all' jene Futtermittel, welche, bei Aufgabe in ganzen Wagenladungen, noch nicht in die wohlfeile Klasse C gehören, in diese Klasse einzureihen. Um ferner den kleineren Landwirthen den unmittelbaren Bezug dieser Artikel zu erleichtern, wurde für kleine Mengen — wo dies noch nicht der Fall ist — anstatt der bisherigen Stückgutklasse II die Wagenladungsklasse A gewährt. Die genannte Maassnahme trat mit 15. d. Mts. in Wirksamkeit. Die Deklassifikation erstreckt sich auf folgende Artikel: Fleischfuttermehl, Futtermehl der Position „Mahlprodukte", Melassefutter, Melasse-Torfmehlfutter und Melassekleie, Reisfuttermehl, Schlempe und Treber.

— **Rückvergütung von Mehrfrachten seitens der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Diese Bahn macht das verfrachtende Publikum darauf aufmerksam, dass die Rückvergütung von Mehrfrachten auch durch die Eisenbahnstationen erfolgen kann. Wenn nämlich bei Gütern die Frachtgebühr zu hoch berechnet wurde und dies entweder in Rechnungsfehlern oder in der Anwendung unrichtiger Tarife seinen Grund hat, kann die zu viel erhobene Frachtgebühr unter Beachtung des § 61 des Betriebsreglements und der im Tarif, Theil I der österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen enthaltenen allgemeinen Zusatzbestimmungen bis zum Höchstbetrage von 100 Kr. für den Aufnahmeschein oder Frachtbrief bei der Güterkasse der bezüglichen Station zurückerstattet werden.

— Der **Rechnungsabschluss der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn** schliesst für das Jahr 1899 mit einer Transporteinnahme von 1022562 fl. (im Jahre 1898: 949270 fl.). Mit Hinzurechnung der sonstigen Einnahme stellt sich die Gesammteinnahme für 1899 auf 1350694 fl. gegen 1260249 fl. im Vorjahre. Mit Hinzurechnung des Rechnungsvortrages ergibt sich ein Ueberschuss von 114618 fl. Nach der Rücklage für den Reservefonds und Bestreitung des Erfordernisses für den Prioritätendienst bleiben 109242 fl. und abzüglich der der Gesellschaft nachträglich für eine Reihe von Jahren auferlegten Beiträge zur Raabregulirung 97037 fl. verfügbar. Wird, wie im Vorjahre, der Schienenerneuerungsfonds neuerdings mit 15000 fl. ausgestattet, so stehen für Dividendenzwecke 82037 fl. zur Verfügung, wovon eine Dividende von 2 fl. für die Aktie ausgezahlt werden soll.

— **Ungarische Eisenbahnverkehrsgesellschaft.** Dieses Unternehmen hat eine Anzahl von Strassenbahnen in ungarischen Provinzstädten erworben, um auf denselben den elektrischen Betrieb einzuführen. Wie verlautet, entwickeln sich diese elektrisch betriebenen Linien in günstiger Weise, und soll besonders in Arad der Verkehr auf der Strassenbahn seit Einführung des elektrischen Betriebes um nicht weniger als 120 % gestiegen sein, während sich gleichzeitig die Betriebskosten herabgemindert haben sollen.

— **Elektrische Kleinbahnen.** Die Stadtgemeinde Grosswardein hat mit der dortigen Strassenbahngesellschaft einen Vertrag wegen Umgestaltung der auf Dampfbetrieb eingerichteten Strassenbahnlinien für elektrischen Betrieb abgeschlossen. — Die elektrisch betriebene Strassenbahn in Fiume wurde, wie verlautet, von einer belgischen Gesellschaft käuflich erworben, welche die Fortsetzungslinie nach Abbazzia auszubauen beabsichtigt.

— **Hebung des Fiumaner Verkehres.** Die für die Pressburger Dynamitfabrik bestimmten und vorwiegend zur Bereitung von Schiesspulver dienenden beträchtlichen Mengen von Chilisalpeter wurden bisher über Nordseehäfen oder über Triest und nur vereinzelt auch über Fiume bezogen. Nun soll es, wie der „Pester Lloyd" meldet, den ungarischen Staatsbahnen gelungen sein, diese Sendungen durch Gewährung von Frachtbegünstigungen gänzlich der Fiumaner Linie zu sichern. Da nennenswerthe Mengen dieses Artikels in Ungarn auch zu Dungzwecken verwendet werden, steht zu erwarten, dass eine wesentliche Steigerung des Verkehrs dieses Artikels eintreten werde.

Vereinsausland.

— **Dampffährverbindung Gjedser-Warnemünde.** Der gemeinsame Ausschuss beider Häuser des dänischen Reichstags nahm, wie aus Kopenhagen vom 24. April gemeldet wird, mit 26 gegen 2 Stimmen bei 2 Stimmenthaltungen die Vorlage betreffend die Dampffährverbindung Gjedser-Warnemünde an und genehmigte die Erweiterung der Bahnhöfe von Esbjerg, Korsör und Aarhuus, sowie ferner die Anlage der Staatsbahnstrecken Holstebro-Herning, Viborg-Herning und Silkeborg-Langaa. Die Annahme der Vorlage in den beiden Kammern selbst ist somit sicher.

Wie unterm 25. d. Mts. aus Kopenhagen gemeldet wird, ist an diesem Tage die Reichstagssession geschlossen worden,

nachdem beide Kammern die Vorlage, betr. die Dampffährverbindung Gjedser-Warnemünde und die damit in Zusammenhang stehende Eisenbahnvorlage angenommen hatten.

— **Elektrische Eisenbahnen in Belgien.** Die Bestimmung im ausserordentlichen Budget, welche die belgische Regierung zur Konzessionirung einer elektrischen Eisenbahn von Brüssel nach Antwerpen ermächtigt, wird, ebenso wie das Projekt selbst, viel besprochen. In der „Indépendance belge" wird nun eingehend dargelegt, warum der Staat nicht selber zum Bau und Betrieb des neuen Verkehrsmittels schreite. Der Grund sei einfach; er werde nicht offen zugestanden, lasse sich aber errathen. Die Regierung sehe, wenn sie sich als Erbauer und Betriebsführer der elektrischen Eisenbahn Brüssel-Antwerpen Wettbewerb mit der gegenwärtig bestehenden Dampflinie mache, voraus, dass dann in kurzer Zeit die Wählerinteressen aufgerüttelt und es der Regierung schwer werden würde, eine Reihe von anderen elektrischen, die Dampfbahnen verdoppelnden Linien zu versagen, die alle auf Staatskosten mit Hunderten von Millionen herzustellen wären. Deswegen beginne die Regierung mit der Konzessionirung, indem sie sich nach 60 Jahren den Heimfall der Linie, Material inbegriffen, an den Staat vorbehalte, dazu das Rückkaufsrecht nach 10 Betriebsjahren, „wenn das Unternehmen solche Ergebnisse hat, welche man mit Recht von ihm erwarten kann". Doch scheint die belgische Regierung jetzt schon ein grosses elektrisches Bahnnetz vorauszusehen; in ihrer das Konzessionsprojekt rechtfertigenden Erläuterung sagt sie:

„Das dichte Eisenbahngewebe umgibt das ganze Land wie ein reiches Netz von Arterien, in denen der Puls unserer industriellen und Handelsthätigkeit schlägt. Manchmal schlägt dieser Puls fieberhaft: der Umlauf verwirrt sich infolge einer wahrhaften Plethora, und auf manchen Linien, kann man sagen, herrscht das Uebel schon in chronischem Zustand. Ohne von den Gefahren zu sprechen, welche diese Lage vom Standpunkt der Sicherheit aus mit sich bringt, indem die geringste Widerwärtigkeit nothwendig eine Störung im ganzen Dienst hervorruft, ist es augenscheinlich, dass sie ein beinahe unübersteigliches Hinderniss für jeden Fortschritt bietet, betreffs der Schnelligkeit sowohl der internationalen Verbindungen wie jener der Hauptplätze des Landes selbst. Nicht nur kommen Verspätungen jeden Augenblick vor trotz aller Anstrengungen der Verwaltung, sondern es wird auch auf der Mehrzahl unserer grossen Linien unmöglich, sei es neue Züge zu schaffen, sei es die Schnelligkeit der bestehenden Züge zu beschleunigen, indem man die letzten Vervollkommnungen der Wissenschaft ausnützt. Für dieses Uebel gibt es nur ein Heilmittel: das ist, neben den überlasteten Linien, die Herstellung von Seitenlinien, die bestimmt sind, die ersteren vom Uebermaass ihres Verkehres zu entlasten."

— **Beleuchtung der französischen Eisenbahnwagen.** Der Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Gesellschaften, die Beleuchtung der Wagen aller Klassen so zu verbessern, dass man auf allen Plätzen eines Abtheils leicht lesen kann, wird von der französischen Presse im Interesse des Publikums zwar begrüsst, aber doch darauf aufmerksam gemacht, dass die Ausführung, bei der gegebenen Entfernung zwischen Beleuchtungsapparaten und Sitzen, nicht leicht ist. Seit 15 Jahren, so führt der „Figaro" aus, sei ohnedies infolge der Anwendung von gepresstem Gas oder von Elektrizität die Beleuchtung ausserordentlich verbessert worden. Jüngst hat die Paris-Lyon-Mittelmeergesellschaft, welche seit 1895 Versuche mit Acetylen macht, eine Mischung von 25 % Acetylen und 75 % Gas verwendet. Die Leuchtkraft der Flamme soll dadurch mehr als verdoppelt sein und das Publikum könne bequem auf jedem Platze lesen. Alle gegenwärtig von Paris abgehenden Wagen, sowohl die I. Klasse wie die II. und III. Klasse, sind mit dieser Mischung beleuchtet. Die genannte Gesellschaft will übrigens die Anwendung dieses Systems auf ihre anderen Leuchtgas herstellenden Fabriken erstrecken, so dass der durch die neue Beleuchtungsart erzielte Fortschritt auf ihrem ganzen Netze zur Durchführung gelangt. Der Gebrauch dieser Mischung, welche zum ersten Male in Frankreich erfolgt, bietet, selbst wenn sie auf 10 kg gepresst ist, keine Explosionsgefahr. Die Untersuchungen, mit welchen der Chefingeniör für Pulver und Salpeter, Herr Vieille, vom Rath für öffentliche Gesundheit und Sicherheit des Seinedepartements betraut wurde, lassen darüber keinen Zweifel. Die Neuerung zeige auch, so schliesst das Boulevardblatt, dass die französischen Eisenbahngesellschaften doch nicht so rückständig seien, wie manche behaupteten.

— Aus dem Bericht der **westsicilianischen Eisenbahn** (Palermo-Marsala-Trapani) geht hervor, dass das wenig befriedigende Ergebniss für 1899 zwei gleich schwerwiegenden Ursachen zuzuschreiben ist, der Erhöhung der Betriebsausgaben und einem Rückgang der Einnahmen. Die Erklärung liegt darin, dass die von der Bahn durchschnittenen Provinzen lediglich Ackerbau betreiben — Industrie ist in denselben so gut wie garnicht vorhanden — und dass von dem Erträgniss der Ernte die ganze Verkehrsentwickelung abhängt. Während die drei grossen italienischen Betriebsgesellschaften, unter ihnen die sicilianischen Eisenbahnen, durch die Beförderung von Schwefel aus der aufsteigenden wirthschaftlichen Lage des Landes Vortheile gezogen, blieben die Linien der westsicilianischen Eisenbahn von diesem Aufschwunge fast ganz unberührt. Nicht nur die Güterbeförderung, sondern auch der Personenverkehr ist zurückgegangen; dazu kommt, dass die von der Regierung geforderten Schnellzüge weitere Zubussen erfordert haben. Ein Bedürfniss für dieselben liegt nach Ansicht der Verwaltung überhaupt nicht vor. Auch der Fremdenzufluss will sich, obgleich die von der Linie durchzogenen Gegenden reich an Sehenswürdigkeiten sind, nicht heben, da es an den betreffenden Punkten, die trotzdem schwierig zu erreichen sind, an den modernen Einrichtungen, die die Reisenden heut zu Tage beanspruchen, fehlt. Die Einnahmen bezifferten sich der „B. B.-Ztg." zufolge auf 4 052 806 L. und sind damit um 48 558 L. gegen das Vorjahr zurückgeblieben. Von dem Reingewinn in Höhe von 423 944 L. gelangen auf die umlaufenden Aktien je 9 L. mit 396 000 L. als Dividende zur Ausschüttung.

— **Eisenbahnprojekt Peking-Kiachta.** Russland hat, wie die „China Gaz." aus Shanghai meldet, die chinesische Regierung bewogen, ihre Zustimmung zum Bau einer russischen Eisenbahn von Peking nach Kiachta zu ertheilen. Durch diese der alten Karawanenstrasse folgende Bahn würde der Weg vom gelben Meer zum Baikalsee abermals um mehrere hundert Werst abgekürzt. Russland würde mit der neuen, die Mongolei und die Wüste Gobi durchquerenden Bahn vermuthlich bei Werchne-Udinsk von der sibirischen Bahn abzweigen, die Bahn würde dem Flussthal der Selenga folgend bei Kiachta die chinesische Grenze erreichen.

— **Eisenbahnen auf Madagaskar.** Das jetzt im französischen Amtsblatt veröffentlichte Gesetz, welches die Verwaltung von Madagaskar zur Aufnahme einer Anleihe von 60 000 000 Frcs. für Eisenbahnbauten ermächtigt, bestätigt, dass thatsächlich der französische Staat den Dienst dieser Anleihe garantirt. Die nöthigen Summen werden in den Haushalt für Madagaskar eingestellt. Wenn aber die Einnahmen der Kolonie nicht genügen sollten, um die Ausgaben zu decken, so wird das Fehlende durch eine Staatsunterstützung ergänzt.

— **Deutsch-ostafrikanische Centralbahn.** Ueber die vom deutschen Reichstag beschlossene Ablehnung der geringen Summe für vorgenannte Bahn, über deren Ertragsaussichten unsere nächste Nummer aus der Feder des Geheimen Regierungsraths Schwabe einen interessanten Nachweis bringen wird, spricht sich in den „Berl. N. Nachr." ein Bewohner Deutsch-Ostafrikas mit grosser Leidenschaft aus. Die Ablehnung hat dort einen geradezu niederschlagenden Eindruck gemacht. In dem Schreiben heisst es u. a.: Die intensive Erforschung und Erschliessung des Innern der Kolonie in den letzten Jahren hat ergeben, dass die Landschaften an den grossen Seen dicht bevölkert, reich an Vieh und Korn sind. Diese Reichthümer bleiben unerschlossen und ungenutzt, so lange nicht Verkehrsmittel geschaffen werden. Die Plantagen und industriellen Unternehmungen an der Küste ermangeln der Arbeiter, während oben an den Seen eine dichtgedrängte, arbeits- und wanderlustige Bevölkerung sitzt, die gern auf sechs Monate (zwischen der Felderbestellung) sich verdingt, um dann mit den an der Küste erworbenen Reichthümern nach Hause zurückzukehren. Gegenwärtig sind die Leute vier Monate auf der Landstrasse unterwegs, und die kostbare Arbeitskraft wird rein verschleudert. Engländer, Kongolesen und Portugiesen (mit englischem Gelde) bauen rücksichtslos Eisenbahnen von der Küste ins Innere, weil sie wissen, dass dies das einzige Mittel ist, das spröde Innere zu erschliessen, das bisher Jahrhunderte lang jeder Annäherung getrotzt hat. Seit dieser Invasion der Eisenschiene ist Afrika der modernen Welt angegliedert und hat seine Schrecknisse und sein Interesse für Sportreisende verloren. Ein allzu gering veranschlagter Faktor ist die Thatsache, dass durch die Eisenbahn mit einem Schlage das landverderbende Trägerunwesen sein Ende erreichen soll. Einerseits hört damit die Verwüstung und Entvölkerung des Landes entlang der grossen Strasse auf, andererseits werden gegen 100 000 Träger dem Vagabondenleben entzogen und dem Ackerbau oder anderer produktiver Arbeit wiedergegeben. Es werden dann die sehr günstigen Aussichten für die Kaffeekultur auf den in Ostafrika in 800 m Meereshöhe angelegten Pflanzungen besprochen, deren erste volle Ernte aber erst 1901 zu erwarten ist. In Bezug auf die seit dem 1. April 1898 eingeführte Hüttensteuer heisst es, dass diese Maassnahme sich trotz Dürre, Heuschrecken und Hungersnoth dauernd bewährt und befestigt. „Sie hat nicht nur von Jahr zu Jahr steigende Einnahmen gebracht, sondern sie stellt vor allem eine direkte Verbindung zwischen der Bevölkerung und der Verwaltung, d. h.

mit der Kultur her, sie nöthigt die Eingeborenen zu einer gewissen Arbeitsleistung und führt sie allmählich zum Aneignen von Kulturbedürfnissen. Dass zur Durchführung dieses grossen Kulturwerkes schnellere und bessere Verbindungen als der bisherige Karawanenverkehr recht wesentlich beitragen werden, liegt wohl auf der Hand, da mit der Eisenbahn die Kultur dem Neger direkt auf den Leib rückt und ihn an die Küste lockt und zieht. Jedes Kilometer Eisenbahn ins Innere ist ein Kulturfortschritt, da mit ihm ungezählte Händler und Gewerbetreibende vordringen, die dem stumpfsinnigen Eingeborenen die Lockmittel des Handels zuführen und ihn dem weiteren Leben erst gewinnen. Vielleicht sind die so feinfühligen Steuerzahler in Deutschland für das Argument zu gewinnen, dass mit der steigenden Steuerleistung der Eingeborenen der Reichszuschuss für die Kolonie sich entsprechend verringern wird, dass zu diesem erstrebenswerthen Ziel aber der Bau einer Bahn in allererster Linie beitragen muss."

— **Südwestafrikanische Bahnprojekte.** Gegenüber den laut gewordenen Befürchtungen, dass das mehrfach besprochene, von deutschen Firmen unterstützte Projekt einer Bahn von der grossen Fischbai nach Bulawayo durch Deutsch-Südwestafrika nur englischen Interessen diene, ist die folgende, dem „Daily Telegraph" aus Kapstadt zugegangene Depesche bemerkenswerth: „In der gestrigen Jahresversammlung der Kapstädter Handelskammer machte deren Präsident Jagger auf die Gefahr aufmerksam, welche von dem geplanten Bau der Bahn von der grossen Fischbai nach Bulawayo drohe, die grossentheils über deutsches Gebiet gehe. Es sei schwer zu verstehen, warum Cecil Rhodes angesichts des klaren Versprechens, das er 1895 namens der Chartered Company gegeben habe, nicht mit dem Kapparlament über die Angelegenheit berathen habe. Der Präsident bezeichnet es als die Pflicht der Handelswelt der Kapkolonie, sich dem Bau dieser Bahn zu widersetzen, welche die Entfernung zwischen London und Rhodesia um 1 300 engl. Meilen abkürzen und sich daher als ein furchtbarer Konkurrent gegen Kapstadt, das jetzt das grösste Gütervertheilungscentrum Südafrikas sei, erweisen werde."

Hiernach wird jedenfalls in Südafrika die Auffassung nicht getheilt, dass deutsches Kapital zu Gunsten englischer Interessen Opfer bringe.

— **Togobahn.** Ueber den Bau einer Eisenbahn in Togo spricht sich Hauptmann Herold in der „Deutschen Kolonialzeitung" in sehr entschiedener Weise aus. Nach ihm verlangen alle Kenner des Schutzgebietes dringend den Bau einer Eisenbahn von Lome in das Hinterland, um das werthvolle landwirthschaftliche Gebiet im Norden des Agugebirges zu erschliessen und die Ausfuhrwerthe nach Lome zu leiten. Die deutsche Reichsregierung trat dieser Ansicht in der Denkschrift über die Entwickelung der Schutzgebiete 1899 bei, und der Vorstand der deutschen Kolonialgesellschaft richtete am 2. Dezember 1899 an den Herrn Reichskanzler das Gesuch, „die auf den Bau einer Togocentralbahn gerichteten privaten Unternehmungen durch weitgehendes Entgegenkommen kräftig zu unterstützen, da es erforderlich sei, den Verkehr des Landes im Anschluss an die im Bau befindliche Landungsbrücke bei Lome durch den Bau einer Nordtogo erschliessenden Eisenbahn neu zu beleben." Leider scheiterte die Bildung einer Eisenbahnbaugesellschaft, weil in den Etat für 1900 Mittel zum Bau der Landungsbrücke in Lome nicht eingestellt worden sind, obwohl der Etat für 1899 30 000 ℳ für die Eisenbahnvorarbeiten enthielt. Die in der Budgetkommission des Reichstages vertretene Ansicht, dass es mit dem Bau einer Landungsbrücke in Lome, der Vorbedingung für jeden Eisenbahnbau in Togo, gar keine Eile habe, setzt nach Ansicht des Hauptmanns Herold eine bedauerliche Unkenntniss der wirthschaftlichen Verhältnisse des Schutzgebietes voraus. Es ist im Gegentheil, angesichts des Wettbewerbes unserer rührigen Nachbaren, dringende Eile geboten, um bald mit einer Eisenbahn bis an den Rand des Gebirges zu kommen, denn das Wirthschaftsleben unserer Togokolonie ist von Jahr zu Jahr zurückgegangen und der westliche Nachbar arbeitet mit rücksichtsloser Offenheit und Thatkraft an der Unterbindung des deutschen Handels. Gewaltige finanzielle Unternehmungen unserer westlichen und östlichen Nachbaren, Anlage von Häfen, Eisenbahnen, Telegraphenverbindungen müssen nothwendig dazu führen, Togo zu einer minderwerthigen Enklave in britisch-französischem Kolonialbesitz herabzudrücken, wenn Deutschland sich nicht kräftig aufrafft, um durch sachgemässe Maassnahmen das Schutzgebiet zu schützen. Der von der Regierung in Angriff genommene Bau der Landungsbrücke rückt seit 1896 nicht vom Fleck und dadurch wird die Bildung einer Eisenbahnbaugesellschaft zum Schaden Togos hinausgeschoben. Die wirthschaftliche Zukunft Togos steht und fällt mit dem Bau dieser Bahn, daher ist es nothwendig, in erster Linie alle zur Verfügung stehenden Geldmittel auf den Bau der Landungsbrücke und dann der Bahn zu verwenden. Es ist nicht daran zu zweifeln, dass sich nach Fertigstellung der Landungsbrücke bei Lome durch die Regierung eine Gesellschaft finden wird, welche unter Verwerthung der von der Kolonialverwaltung zugesagten weitgehendsten Unterstützung den Bau der Bahn Lome-Atakpame übernehmen würde.

Im Vergleich zu dem Projekt der ostafrikanischen Centralbahn (1 100 km) oder der südwestafrikanischen Bahn (400 km) ist die 180 km lange Bahn Lome-Atakpame ein kleines Unternehmen und wäre, angenommen, dass die Gesammtkosten der Bahn 50 000 ℳ für 1 km betragen, mit rund 10 000 000 ℳ zu bauen. Es ist heute gar nicht vorauszusehen, welchen belebenden Einfluss die Bahn Atakpame-Lome auf die Anlage von Pflanzungen der Eingeborenen haben wird. Im Berichtsjahre 1898/99 sind als neue Ausfuhrwerthe 477 107 kg Mais und 78 670 kg Erdnüsse aus dem Schutzgebiet ausgeführt worden, und daher ist die Annahme wohl berechtigt, dass die ausserordentlich handelslustigen 3 000 000 Eingeborenen Togos die Erträge ihrer Pflanzungen erheblich steigern werden, sobald eine Eisenbahn ihnen einen leichten und sicheren Absatz gewährleistet. Hauptmann Herold meint, dass sich die Hauptversammlung der deutschen Kolonialgesellschaft am 1. Juni d. J. ein grosses Verdienst um die Entwickelung Togos erwerben werde, wenn sie von neuem auf den beschleunigten Bau der Landungsbrücke in Lome hinweise, wenn sie die Frage prüft, ob der sofortige Bau der kleinen Togobahn nicht den Vorzug vor dem Bau der grossen ostafrikanischen Centralbahn verdiene.*) In der 180 km langen Togobahn liesse sich im kleinen der Beweis erbringen, dass in einem Gebiete mit lebhaftem Handelsverkehr und von grosser Produktionsfähigkeit, wie Togo, eine Tropenbahn rentabel ist, und dadurch dürften die Aussichten für den Bau der grossen Seenbahn nur gewinnen. Die Linie Lome-Palime sei bereits im Jahre 1895 durch die von der kaiserlichen Regierung zu diesem Zwecke entsandte Eisenbahnexpedition eingehend untersucht und festgestellt worden, so dass dem baldigen Bau nach Fertigstellung der Landungsbrücke bei Lome nichts entgegensteht.

— **Argentinische Eisenbahnen.** Die Länge dieser Eisenbahnen belief sich am Ende des Jahres 1899 auf 16 114 englische Meilen, gegen 15 802 Meilen im Jahre 1898, 14 931 Meilen im Jahre 1897, 14 536 Meilen im Jahre 1896 und 14 311 Meilen im Jahre 1895. Das in argentinischen Eisenbahnen angelegte Kapital war am Schlusse des Jahres 1899 auf 1 240 424 297 D. angewachsen, gegen 462 930 642 D. am Schlusse des Jahres 1895. Die Durchschnittsdividende belief sich im letzten Jahre auf 3,11 % des verausgabten Kapitals.

*) Anm. d. Schriftl. Wir sind der Ansicht, dass der Bau der ersten Strecken der ostafrikanischen Centralbahn keinenfalls zu Gunsten anderer ähnlicher Unternehmungen zurückgestellt werden darf.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 1. Mai d. J. wird der zwischen den Stationen Ahrensdorf und Templin der Bahnstrecke Britz-Fürstenberg i. M. und zwischen den Stationen Templin und Fährkrug der Strecke Löwenberg i. M.-Prenzlau gelegene Haltepunkt Templin Vorstadt für den Personenverkehr eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Köln-Nippes neuer Bahnhof.

Die Befugnisse der Station Köln-Nippes neuer Bahn-

hof werden vom 1. Mai d. J. ab auf die Abfertigung der nach dem städtischen Schlachthof bestimmten, als Eilgut aufgegebenen Sendungen von frisch geschlachtetem Vieh und frischem Fleisch im Gewichte von mindestens 2000 kg ausgedehnt.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1053 vom 20. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Herausgabe von zwei grösseren technischen Abhandlungen (abgesandt am 25. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Mai l. J. wird im diesseitigen Bezirk die Neubaustrecke Callies-Falkenburg mit den Stationen Alt=Körtnitz, Balster Nord, Callies Stadt, Märk.=Friedland, Virchow und Wutzig eröffnet. Balster Nord und Virchow sind Personenhaltepunkte und dienen dem Personen- und Gepäckverkehr mit Stationen der Neubaustrecke selber. Gepäckstücke werden daselbst unabgefertigt mitgenommen; die Fracht hierfür wird auf der nächstgeeigneten Station erhoben. Die übrigen Stationen sind für den vollen Verkehr eingerichtet; nur in Alt=Körtnitz, Callies Stadt und Wutzig können Fahrzeuge und Sprengstoffe nicht abgefertigt werden.

Die Stationen Alt=Körtnitz, Callies Stadt, Märk.=Friedland und Wutzig werden in den Gruppentarif I und gleichzeitig in die Gruppenwechseltarife der preussischen Staatsbahnen, an denen die Gruppe I betheiligt ist, sowie in den Oldenburg - ostdeutsch - Berlin - Stettiner Gütertarif einbezogen.

Der zum 1. Mai l. J. herausgegebene Nachtrag 9 zum Gütertarif der Gruppe I — Bromberg-Danzig-Königsberg — enthält die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der genannten Neubaustrecke, sowie für bereits früher eröffnete Stationen und ausserdem bereits früher veröffentlichte Tarifänderungen und Berichtigungen.

Bromberg, den 22. April 1900. (999)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Mai d. J. wird die Strecke Corbach - Frankenberg (Hess.-Nassau) mit den Haltestellen Ederbringhausen, Herzhausen, Itter, Schmittlotheim und Viermünden, sowie mit dem Haltepunkt Schreufa dem öffentlichen Verkehr (Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr) übergeben.

Die Entfernung beträgt:

von Corbach bis Itter	6,7 km
„ Itter bis Herzhausen	5,9 „
„ Herzhausen bis Schmittlotheim	3,6 „
„ Schmittlotheim bis Ederbringhausen	3,7 „
„ Ederbringhausen bis Viermünden	5,0 „
„ Viermünden bis Schreufa	3,5 „
„ Schreufa bis Frankenberg (Hess.-Nass.)	2,9 „

Cassel, den 18. April 1900. (1000)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Vom 1. Mai d. J. ab werden die Befugnisse der Station **Köln = Nippes neuer Bhf.** auf die Abfertigung der nach dem städtischen Schlachthofe bestimmten, als **Eilgut** aufgegebenen **Sendungen von frisch geschlachtetem Vieh und frischem Fleisch** im Gewicht von mindestens 2000 kg ausgedehnt.

Köln, den 21. April 1900. (1001)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 30. v. Mts. bringen wir zur Kenntniss, dass am 1. Mai d. J. die Station **Kalk Süd** auch für **die Abfertigung von lebenden Thieren und Fahrzeugen** eröffnet wird.

Köln, den 24. April 1900. (1002)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Aenderung von Stationsnamen.

Die diesseitige Station Mellen erhält vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnung: „Mellen=Saalew." (1003)
Direktion der Militär-Eisenbahn.

4. Güterverkehr.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr.
Tarifheft 2.

Am 1. Mai d. J. werden für Sandsendungen zwischen Böhlen=Rötha einerseits und Marktredwitz, sowie Martinlamitz andererseits folgende Ausnahmefrachtsätze eingeführt:

Böhlen=Rötha-Marktredwitz	0,49
„ „ -Martinlamitz	0,43
Mark für 100 kg.	

Diese Frachtsätze finden Anwendung bei Aufgabe von mindestens 10000 kg Sand mit einem Frachtbriefe auf einen Wagen, doch wird der Frachtberechnung mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt.

Dresden, am 26. April 1900. (1004)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.

Am 1. Mai d. J. tritt zum Kilometerzeiger für den Binnen-Güter etc.-Verkehr der Nachtrag IX in Kraft. Abzüge davon können durch unsere Stationen bezogen werden.

Der Nachtrag enthält insbesondere neue Vorbemerkungen und geänderte Entfernungen für die Stationen Annaberg, Bärenstein b. Weipert, Buchholz, Cranzahl, Obercrottendorf, Scharfenstein, Scheibenberg, Schlettau, Schönfeld, Waltersdorf, Weipert, Wiesenbad, Wilischthal, Wolkenstein und Zschopau, sowie Entfernungen für die Verkehrsstellen Bernsbach, Elterlein und Grünhain der neuen Linie Zwönitz-Scheibenberg.

Dresden, am 26. April 1900. (1005)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, II. Abtheilung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Geltung vom 1. Mai 1900 kommen zum Heft 1 des Verbandsgütertarifs (Verkehr Pfalz-Reichsbahn) der X. Nachtrag, zum Heft 2 (Verkehr St. Johann=Saarbrücken-Reichsbahn) der VIII. Nachtrag, zum Heft 4 (Verkehr Main-Neckarbahn-Reichsbahn) der VI. Nachtrag und zum Heft 5 (Verkehr Baden-Reichsbahn) der XI. Nachtrag zur Einführung. In diesen Nachträgen sind neben verschiedenen, bereits bekannt gemachten Tarifänderungen u. a. neue Entfernungen und Frachtsätze für die einzelnen Ladestellen bei Deutsch=Oth, die Stationen der demnächst zur Eröffnung kommenden Neubaustrecke Weissenburg-Lauterburg und ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für gewisse Stationsverbindungen im Verkehr mit den Stationen der Strecken Gambsheim-Lauterburg, Dettweiler-Vendenheim-Bischweiler-Oberhofen-Sufflenheim und Weissenburg-Sulz und Wald vorgesehen. Ausserdem wurde die Station Mannheim Industriehafen der badischen Staatseisenbahnen in das Tarifheft 5 aufgenommen.

Strassburg, den 21. April 1900. (1006)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Direkter Güterverkehr unter deutschen Eisenbahnen.
Frachtfreie Gestellung von Schutzwagen.

Im Verkehr zwischen den Stationen der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen und den Stationen Aschaffenburg, Gemünden, Lichtenfels, Meiningen, Probstzella und Ritschenhausen der bayerischen Staatseisenbahnen können in der Zeit bis zum 15. September d. J. zur Beförderung von Gegenständen von mehr als 10,5 m Länge in Ermangelung von SS- oder HH-Wagen andere für den Zweck geeignete lange offene Wagen mit einem, nöthigenfalls auch zwei Schutzwagen ohne Erhebung der tarifmässigen Schutzwagengebühr verwendet werden.

München, den 24. April 1900. (1007)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

In den Ausnahmetarif Nr. 4 für Kaffee etc. des Tarifheftes 4, erste Abtheilung, vom 1. September 1899 werden mit Wir-

kung vom 2. Mai 1900 an die Stationen Chur und St. Gallen der vereinigten Schweizerbahnen aufgenommen mit folgenden Frachtsätzen:

nach und von	Chur	St Gallen
	Centimes für 100 kg	
Altona, Brake i. Oldenb., Bremerhaven Freihafenbhf., Zollinlandsbahnhof und Inlandshafen, Geestemünde Freihafenbhf., Zollinlandsbhf. u. Fischereihafen, Nordenham und Nordenham Fischereihafen	619	545
Bremen Hauptbhf. und Freibezirk	590	516
Cuxhaven	661	587
Hamburg H.	615	541
Harburg H.	610	536
Harburg U. E.	611	537
Lübeck	638	564
Stettin	692	600

Karlsruhe, den 21. April 1900. (1008)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Magdeburg-Halle-sächsischer und norddeutsch-sächsischer Verbands-Güterverkehr.

Es werden einbezogen:
a) vom Tage der Betriebseröffnung ab, die voraussichtlich am 1. Mai d. J. erfolgt, die Stationen Bernsbach, Elterlein und Grünhain der sächsischen Staatsbahnen in den Magdeburg-Halle-sächsischen und norddeutsch-sächsischen Güterverkehr (Tarifhefte 1 und 2);
b) am 1. Mai d. J. die Stationen Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Neustadt (Leipziger Bahnhof) der sächsischen Staatsbahnen in den im norddeutsch-sächsischen Güterverkehre (Tarifheft 2) bestehenden Ausnahmetarif F für Rohblei und Rohzink, unter den für diesen Ausnahmetarif geltenden Bedingungen;
c) am 1. Mai d. J. die Station Marienborn des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg in den Magdeburg-Halle-sächsischen Güterverkehr.

Die direkten Frachtsätze für die Station Marienborn des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg gelten nur für Sendungen von und nach Stationen der Marienborn-Beendorfer Kleinbahn, und zwar so, dass die Annahme und Auslieferung von Gütern etc. von oder an Privatpersonen — Ortsverkehr — ausgeschlossen ist.

Ueber die anzuwendenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 26. April 1900. (1009)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil IV, Heft 1 vom 1. Januar 1894.

Mit Wirksamkeit vom 10. Mai lfd. Jrs. gelangen direkte Frachtsätze für Holz der Abtheilung c ab Stationen der Lokalbahn Zeltweg-Wolfsberg nach bayerischen Stationen zur Einführung.

München, den 21. April 1900. (1010)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-schweizerische Eisenbahnverbände.

Auf 1. Mai 1900 wird zum Theil I, Abtheilung B der deutsch-schweizerischen Gütertarife, enthaltend die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation, der 1. Nachtrag ausgegeben, welcher als Ersatz des seitherigen § 34 der allgemeinen Tarifvorschriften neue Bestimmungen über die Beförderung von Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefässwagen, ausserdem Aenderungen und Ergänzungen der Güterklassifikation enthält.

Die Drucksache kann von Ende April ab von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Karlsruhe, den 19. April 1900. (1011)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Niederdeutscher, norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher und nordwestdeutsch-bayerischer Verband.

Im Verkehre
1. der Lübeck-Büchener Bahn mit preussischen und oldenburgischen Staatsbahnstationen (niederdeutscher Verband),
2. der preussischen und oldenburgischen Staatsbahn und der Lübeck-Büchener Bahn
   a) mit Bensheim und Darmstadt M. N. B., Mannheim B. B., Saargemünd und Scheidt b. St. Ingb. Pf. B. (norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verband),
   b) mit Aschaffenburg, Gemünden, Ritschenhausen, Meiningen, Lichtenfels, Probstzella der bayerischen Staatsbahn (nordwestdeutsch-bayerischer Verband, soweit direkte Frachtsätze bestehen)

können mit sofortiger Gültigkeit in der Zeit bis zum 15. September 1900 zur Beförderung von Gegenständen von mehr als 10,5 m Länge in Ermangelung von SS- oder HH-Wagen andere für den Zweck geeignete lange offene Wagen mit einem, nöthigenfalls auch zwei Schutzwagen ohne Erhebung der tarifmässigen Schutzwagengebühr verwendet werden.

Hannover, den 21. April 1900. (1012)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordostdeutsch-Berlin-bayerischer Verband.

Am 1. Mai d. J. wird ein Nachtrag 3 zum Gütertarif, Theil II, eingeführt, der neben den im Wege von Bekanntmachungen bereits eingeführten Tarifänderungen die Aufnahme von Stationen der bayerischen und preussischen Staatseisenbahnen, ermässigte Entfernungen für Königsberg N-M. und Wriezen a. O., die Ausdehnung des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) auf verschiedene Artikel, einen neuen Ausnahmetarif 2c (Stäbe und Brettchen), die Erweiterung der Ausnahmetarife 5a (Steine) und E (Eisen), sowie Berichtigungen enthält. Soweit Erhöhungen der jetzt gültigen Frachtsätze eintreten, gelten sie erst vom 15. Juni d. J. ab. Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen und Auskunftsbüreaus der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Druckabzüge des Nachtrags können unentgeltlich von dem hiesigen Auskunftsbüreau auf dem Stadtbahnhof Alexanderplatz bezogen werden.

Berlin, den 20. April 1900. (1013)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Mai 1900 wird für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg (Gruppe I), Breslau, Kattowitz, Posen (Gruppe II), den Stationen Grajewo und Prostken der ostpreussischen Südbahn, Dt. Eylau Stadt, Illowo, Löbau i. Wstpr., Riesenburg, Rosenberg i. Wstpr., Soldau und Weissenburg i. Wstpr. der Marienburg-Mlawkaer, sowie Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Essen (Gruppe VII), Köln, St. Johann-Saarbrücken (Gruppe VIII) andererseits ein neuer Gütertarif (Theil II) eingeführt. Durch denselben werden die Tarife für den ostdeutsch-westdeutschen, sowie für den Berlin- und Stettin-westdeutschen Güterverkehr vom 1. April 1895 nebst sämmtlichen Nachträgen vollständig, ferner die Tarife für den ostdeutsch-hessischen Güterverkehr vom 1. April 1897, für den ostdeutsch-nordwestdeutschen Güterverkehr vom 1. April 1895, für den Berlin-Stettin-hessischen Güterverkehr vom 1. April 1897, sowie für den Berlin-Stettin-nordwestdeutschen Güterverkehr vom 1. April 1895 nebst sämmtlichen Nachträgen insoweit aufgehoben, als dieselben sich auf den Verkehr zwischen Stationen beziehen, für welche Entfernungen und Frachtsätze im neuen Tarif enthalten sind.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Der Kilometerzeiger weist gegenüber den seither gültigen Entfernungen theilweise Ermässigungen, in einzelnen Verkehrsbeziehungen jedoch auch geringfügige Erhöhungen auf.

In den Ausnahmetarif 9 — Klasse II — (Eisen und Stahl des Sp.-T. II) ist die Station Gassen des Direktionsbezirks Breslau, in den Ausnahmetarif E 1 (Eisen und Stahl zum Bau etc. von See- und Flussschiffen) die Station Neufahrwasser (Zollinland) des Direktionsbezirks Danzig als Empfangsstation aufgenommen worden. Ausserdem sind die Stationen Dahlbusch-Rotthausen, Düsseldorf-Reisholz, Euskirchen, Gemünd (Eifel), Goch, Littfeld, Lütgendortmund, Mariahütte, Schleifmühle, Stolberg-Hammer, Tönisheide, Weisweiler und Wiehl als Versandstationen in die für Eisen und Stahl eingerichteten Ausnahmetarife 9, 9 S, E und E 1 einbezogen worden. Dagegen werden die gleichartigen Ausnahmesätze für die Stationen Bendorf, Beuel, Bottrop Süd, Broich, Carnap, Castrop, Dingden, Dorsten, Ehrenbreitstein, Frintrop, Geldern K. M., Hamminkeln, Hönningen am Rhein, Honnef (Rhein), Issum, Königswinter, Linz a. Rhein, Marten, Mehrhoog, Mengede, Menzelen, Obercassel b. Bonn, Osterfeld Süd, Rauxel, Recklinghausen, Speldorf, Straelen, Ueckendorf-Wattenscheid, Vallendar, Volmarstein, Wahn und Wanne aufgehoben. Ferner treten die für die Stationen Bocholt, Bönninghardt, Büderich, Dingden, Fröndenberg, Geldern K. M., Hamminkeln, Issum, Langschede, Menzelen, Straelen, Venlo K. M., Welver und Wesel bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Getreide ausser Kraft.

Die durch den neuen Tarif eintretenden Frachterhöhungen werden mit dem 15. Juni d. J. gültig.

Der Tarif ist bei der unterzeichneten königlichen Eisenbahndirektion käuflich zu haben.

Elberfeld, den 18. April 1900. (1014)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-württembergischer Güterverkehr.

Vom Tage der Betriebseröffnung ab, die voraussichtlich am 1. Mai d. J. erfolgt, werden die sächsischen Stationen Bernsbach, Elterlein und Grünhain in den Verbandsverkehr einbezogen. Die zur Anwendung kommenden Entfernungen und Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Dresden, den 25. April 1900. (1015)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr,
Tarifheft 2.

Vom Tage der Betriebseröffnung ab, die voraussichtlich am 1. Mai d. J. erfolgt, werden die sächsischen Verkehrsstellen Bernsbach, Elterlein und Grünhain in den Verbandsverkehr einbezogen. Der Frachtberechnung werden für Bernsbach die um 8 km, für Grünhain die um 13 km erhöhten Tarifentfernungen der Station Zwönitz und für Elterlein die um 8 km erhöhten Entfernungen für Scheibenberg zu Grunde gelegt.

Dresden, am 24. April 1900. (1016)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr über Elsass-Lothringen.)

Mit Geltung vom 15. Mai d. J. tritt der Nachtrag V zu Theil II B (französische Schnittsätze) in Kraft. Die Abgabe erfolgt unentgeltlich.

Strassburg, den 21. April 1900. (1017)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Für die Beförderung von Kreide in Wagenladungen von Châlons-sur-Marne und Vitry-la-Ville nach Basel über Alt-Münsterol oder Delle wird mit 20. April 1900 ein besonderer Tarif eingeführt, welcher über Alt-Münsterol auch für Sendungen nach den an der Linie Alt-Münsterol-Mülhausen-Basel belegenen Stationen gilt. Derselbe wird kostenfrei abgegeben.

Strassburg, den 21. April 1900. (1018)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinischer Nachbargüterverkehr.

Am 1. Mai d J. tritt der Nachtrag 2 in Kraft. Er enthält u. a. anderweite, zum Theil ermässigte Entfernungen für die Stationen Unna-Königsborn, Lenningsen und Welver des Direktionsbezirks Essen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, von welchen der Nachtrag auch bezogen werden kann.

Köln, den 24. April 1900. (1019)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1900 werden die in den Tarifen für den obbezeichneten Eisenbahnverband vorgesehenen Bestimmungen, Frachtsätze und Entfernungen für die Stationen: Anröchte, Arnsberg, Bacharach, Belecke, Bestwig, Bingerbrück, Boppard, Erwitte, Hofgeismar, Lippstadt, Neheim-Hüsten, Oberwesel, Oeventrop, Olsberg, Paderborn, St. Goar, Scherfede, Soest, Warburg und Warstein aufgehoben.

Für den Verkehr mit diesen Stationen werden — soweit ein Verkehrsbedürfniss besteht — nach Möglichkeit zu einem gleichem Zeitpunkte — eventuell zu einem späteren Termine — neue Frachtsätze in den Tarifen für den süddeutsch-österr.-ungarischen bezw. für den westdeutsch-österr.-ungar. Eisenbahnverband zur Einführung gelangen.

Wien, am 23. April 1900. (1020)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Bahnen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Tariftheil II, Heft 3 vom 1. Februar 1898.
Einführung von Frachtsätzen für den Artikel „Grafit, unreiner (erdiger), roh oder geschlemmt oder gemahlen."

Mit Gültigkeit vom 5. Mai 1900 gelangen an Stelle der mit demselben Tage zur Aufhebung kommenden Frachtsätze des Ausnahmetarifes 13/b (für Grafiterde, krystallinische, roh auch pulverisirt) anderweitige Frachtsätze für den Artikel
„Grafit, unreiner (erdiger), roh oder geschlemmt oder gemahlen"
im Verkehre von den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen Kalwang, Krems, Krumnussbaum, Mautern, Rottenmann, St. Michael, Trieben und Wappoltenreith-Raabs nach Stationen in Rheinland-Westfalen zur Einführung.

Ueber die Höhe der neuen Frachtsätze ertheilen die Verkehrsbüreaus der königl. Eisenbahndirektionen Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M. und Köln, sowie das Tariferstellungs- und Abrechnungsbüreau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien auf Anfrage Auskunft.

Wien, am 25. April 1900. (1021)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Bahnen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Mai d. J. tritt ein Nachtrag I zum Tarif für die Beförderung von Personen und Gepäck, Theil II, in Kraft.

Durch denselben werden die bisherigen Fahrpreise theilweise herabgesetzt, sowie Zehnerkarten mit 10 % Ermässigung gegenüber den Einzelfahrpreisen eingeführt.

Der Nachtrag ist zum Preise von 20 ₰ bei der Betriebsdirektion in Bonn käuflich zu erhalten.

Aktiengesellschaft
der Köln-Bonner Kreisbahnen.
Der Vorstand.
Dubelman. (1022)

Vom 1. Mai d. J. ab wird den Inhabern von Sonntags-Rückfahrkarten die Benutzung des Schnellzuges 45 (Strassburg ab 6.52 V., Hagenau an 7.31 V. und Weissenburg an 8.04 V.) gegen Entrichtung des tarifmässigen Schnellzugzuschlags gestattet.

Strassburg, den 20. April 1900. (1023)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

---

6. Verdingungen.

Für die Wasserstationsanlage auf der Haltestelle Uderwangen der Neubaustrecke Löwenhagen-Gerdauen soll die Anfertigung, Lieferung und vollständige betriebsfähige Aufstellung von zwei Wasserkrähnen öffentlich vergeben werden. Die Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserm Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt Nr. 55 a, Zimmer 133 und in dem Abtheilungsbüreau zu Friedland zur Einsicht der Bewerber aus. Verdingungshefte mit angehefteten Zeichnungen werden von dem Centralbüreau hierselbst für 1,60 ℳ. für ein Heft postfrei abgegeben. Angebote sind unter Benutzung des gegebenen Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Lieferung von 2 Wasserkrähnen auf der Haltestelle Uderwangen" bis spätestens zum Termin, den 18. Ma , Vormittags 11 Uhr, uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Königsberg, den 18. April 1900. (1024)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Verkauf von Altmaterialien.

Zum Verkaufe der im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz angesammelten alten Schienen und anderen Materialien ist auf den 25. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, im Geschäftszimmer Nr. 61 der unterzeichneten Direktion Termin angesetzt.

Bedingungen nebst Angebotsbogen liegen in unserem Rechnungsbüreau hierselbst, Empfangsgebäude Zimmer Nr. 2, zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung von 1 ℳ. in baar portopflichtig bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis zum 22. Juni d. J.

Kattowitz, den 25. April 1900. (1025)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

8. Offene Stellen.

Gesucht:

1 Maschinentechniker, der im Eisenbahnwesen bereits gearbeitet hat und im Büreau- und Werkstättendienst Erfahrung besitzt, sowie

1 Telegraphenaufseher zur Ausführung, Beaufsichtigung und Unterhaltung unserer Telegraphen- und Fernsprechanlagen.

Dienstantritt des Technikers am 1. Mai, des Telegraphenaufsehers am 15. Juni d. J.

Bewerbungen unter Angabe der Gehaltsansprüche, Beifügung von Zeugnissabschriften und kurzem Lebenslauf sind baldigst an uns einzureichen.

Lippstadt, den 11. April 1900. (1026)
Die Direktion
der westfälischen Landeseisenbahn.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 34. | 2. Mai 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Die Rentabilität der ostafrikanischen Centralbahn.

Von Schwabe, Geheimer Regierungsrath.

In der Budgetkommission des Reichstages ist die von der Kolonialabtheilung gestellte Forderung eines Betrages von 100 000 ℳ. für die Vorarbeiten der ostafrikanischen Centralbahn abgelehnt und dafür nur der Betrag von 20 000 ℳ. für die Vorarbeiten der 381 km langen Telegraphenlinie Dar-es-Salaam-Kilossa genehmigt worden. Auch der Reichstag ist trotz warmer Befürwortung von verschiedenen Seiten dem Kommissionsbeschlusse beigetreten. Zur Begründung der Ablehnung ist von einer Seite die Angelegenheit noch nicht als reif bezeichnet, von anderer Seite aber die Befürchtung ausgesprochen worden, dass die Bewilligung von 100 000 ℳ. für die Vorarbeiten der Centralbahn in wenigen Jahren die Verwendung von 150 000 000 ℳ. für den Bau der Centralbahn zur Folge haben würde. Aus dieser Befürchtung, verschiedenen anderen bei der Berathung gemachten Aeusserungen, sowie auch aus dem regierungsseitigen Hinweis, dass die Centralbahn die drei Seen: Viktoria-Nyanza, Tanganyika und Nyassa, von denen der letztere vom erstgenannten ungefähr 750 km entfernt ist, erschliessen solle — eine Aufgabe, die weder mit dem bisherigen Projekt, noch überhaupt mit einer einzigen Linie erreicht werden kann, dürfte hervorgehen, dass es zur Richtigstellung des Sachverhaltes vor allem nothwendig ist, einen Ueberblick über die bisherigen Ermittelungen zu geben, soweit dieselben in die Oeffentlichkeit gelangt sind.

Zunächst ist zu bemerken, dass bisher das Projekt einer Centralbahn, welche die vorgenannten Seen erschliessen sollte, nicht zur Erörterung gekommen ist. Nach der von dem Komitee für die deutsch-ostafrikanische Centralbahn veröffentlichten Denkschrift vom 19. Juni 1896 ist allerdings im Jahre 1894 von dem früheren Guvernör, Freiherrn von Scheele, das Projekt einer Südbahn für eine Verbindung von Dar-es-Salaam nach dem Nordende des Nyassasees aufgestellt und befürwortet, dagegen seitens des Komitees der Regierung die mittlere, von Dar-es-Salaam ausgehende, im grossen und ganzen der alten Karawanenstrasse folgende Linie über Tabora nach dem Tanganyika und Viktoria-Nyanza für die Anlage der Centralbahn empfohlen worden. Da dieses letztere Projekt, an dem, soweit bekannt, stets festgehalten worden ist, für sich allein schon eine Ausdehnung von 1 773 km hat, so dürfte entschieden davon abzurathen sein, die Ausführung dieses ohnedies schon ungeheuren Projektes dadurch zu erschweren, dass es noch mit einer etwa 450 km langen Zweigbahn von Kilossa nach dem Nordende des Nyassa belastet wird. Im Gegentheil ist es geboten, auch das von dem Komitee aufgestellte Projekt möglichst einzuschränken. Es kann dies dadurch geschehen, dass die Küstenbahn Dar-es-Salaam-Bagamoyo, über deren Anlage von Anfang an Zweifel bestanden, aufgegeben und von den beiden Linien Tabora-Nyanza und Tabora-Tanganyika zunächst nur eine Verbindung in Aussicht genommen wird. Welche von diesen beiden Linien als die zweckmässigste zu wählen ist, kann von der weiteren Entwickelung des Schutzgebietes, sowie von dem Einfluss der Uganda-, Kongo- und der von Rhodesia kommenden Süd-Nordbahn abhängig gemacht werden. Zieht man als die kürzeste und wirthschaftlich vortheilhafteste Verbindung mit dem Seendistrikt die Verbindung mit dem Nyanza in Betracht, so würde die ganze Centralbahn von Dar-es-Salaam über Tabora bis zum Südufer des Nyanza eine Ausdehnung von rund 1 300 km erhalten und bei Annahme der Spurweite der Kongobahn von 0,75 m nach den neuerdings stattgefundenen Ermittelungen ein Anlagekapital von 51 000 ℳ. für 1 km, im ganzen also 66 300 000 ℳ. erfordern, also noch nicht die Hälfte des von einem Abgeordneten angegebenen Betrages von 150 000 000 ℳ.

Eine endgültige Entscheidung über die Ausdehnung der projektirten Centralbahn, über die Wahl der Linie und der Spurweite, sowie über die Höhe der Baukosten ist bis jetzt noch nicht erfolgt und soll erst getroffen werden auf Grund der vom Oberstleutnant Gerding (derselbe ist nach Bereisung der deutsch-südwestafrikanischen Eisenbahn Swakopmund-Windhoek nach Deutsch-Ostafrika gereist und inzwischen dort eingetroffen) an Ort und Stelle auszuführenden Studien.

Wenn daher auch zugegeben werden muss, dass die bisherigen Vorarbeiten für die Centralbahn noch zu keinem endgültigen Abschluss gekommen sind, so hätte gerade dieser Um-

stand Veranlassung sein müssen, die von der Reichsregierung gestellte Forderung von 100 000 ℳ zur Ausführung weiterer Vorarbeiten zu bewilligen, da ohne diese eine eingehende und zuverlässige Vorlage, besonders was die Höhe der Baukosten betrifft, nicht gewonnen werden kann. Da nach Ablehnung dieser Forderung wegen Mangel an Mitteln die weitere Ausführung der technischen Vorarbeiten unterbleiben muss und somit wieder ein Jahr verloren ist, so wird doch diese Zwischenzeit durch Aufstellung gründlicher wirthschaftlicher Vorarbeiten, an denen es bis jetzt ganz zu fehlen scheint, ausgenutzt werden können. Der Reichstag war bisher in Bezug auf die Frage der ostafrikanischen Centralbahn auf den Etat und die Denkschriften angewiesen, die ihm alljährlich zugehen und deren Angaben leider, wie dies auch bei der ungeheuren Ausdehnung des ostafrikanischen Gebietes erklärlich ist, gerade in den wichtigsten die Centralbahn betreffenden Fragen durch spätere Ermittelungen nicht überall bestätigt worden sind.

So wird z. B. in der Denkschrift vom 2. Dezember 1898 über die Goldfunde südlich des Nyanza folgendes berichtet:

„Neuerdings ist bekanntlich auch Gold in der Landschaft Usindja gefunden worden. Die mit der Feststellung der Werthigkeit der dortigen goldhaltigen Quarze beschäftigte Usindja-Goldexpedition berichtet z. Zt. äusserst günstig über die Abbauwürdigkeit des sogen. Bismarckriffes in den Nserugurabergen. Trotz der Entfernung von der Küste und sonstiger Schwierigkeiten scheint das Unternehmen gesichert.“ In der Denkschrift vom 2. Januar d. J. wird dagegen von diesen Goldfunden nur erwähnt: „Als Funde an mineralischen Schätzen sind ausser den Goldfunden in dem Nserugurabergiande im Süden noch solche am Ostufer zu verzeichnen. Die Abbauwürdigkeit der letzteren ist noch fraglich.“ Da auch von der Abbauwürdigkeit der ersteren nicht mehr die Rede ist, so kann nur angenommen werden, dass sich bei näherer Untersuchung auch die Goldfunde überhaupt ebenso wenig abbauwürdig erwiesen haben als die Kupferlager in den Niamwesibergen bei Ujiji.

Ferner wurde in der Denkschrift vom 2. Dezember 1898 über die bei Mpapua gefundenen Kohlenlager folgendes erwähnt: „In nächster Nähe der Station, an dem 1 km entfernten Berghang, sind zwei schwarze Gesteinsstücke von muschelförmigem Bruch und dunklem Riss aufgefunden worden, welche als härteste Kandelkohle (soll wohl heissen Kannelkohle) bestimmt worden sind; einen Schluss auf vorhandene Steinkohlenlager lassen diese Funde noch nicht zu.“ Eine darüber von dem Unterzeichneten erbetene amtliche Auskunft hat leider folgendes ergeben: „Das Vorkommen von Steinkohle bei Mpapua ist noch nicht näher untersucht, nach der geologischen Formation der Gegend (Gneiss) wird es sich vielleicht nur um ein zufällig dorthin gelangtes Stück handeln. Bergassessor Dr. Dantz ist beauftragt, auf seiner Rückreise aus dem Innern die Fundstelle genau zu untersuchen.“ Unter diesen Umständen wird daher vorläufig die Hoffnung, dass durch die Goldfunde am Bismarckriff und durch den Kohlenfund bei Mpapua das Zustandekommen der Centralbahn eine wesentliche Unterstützung finden würde, aufgegeben werden müssen.

Auch in anderer Beziehung bedarf es noch einer Aufklärung der Verhältnisse. Während z. B. früher über die Schiffbarkeit des Kinganiflusses, welcher die projektirte Centralbahn in Kilometer 130 durchschneidet und daher für die Heranschaffung der Baumaterialien wichtig ist, angegeben wurde, dass er für Dampfpinassen stets, sowie einen ansehnlichen Theil des Jahres hindurch für die schwersten Gütertransporte schiffbar sei, wird dies neuerdings als nicht mehr zutreffend bezeichnet.

Ebenso widersprechend waren bisher die Angaben über den für die Beurtheilung der Rentabilität der Centralbahn so wichtigen Karawanenverkehr; theils sind in den dem Reichstage zugegangenen Denkschriften gar keine oder unbestimmte Angaben enthalten, theils sind die mitgetheilten Zahlen so niedrig, dass deren Richtigkeit bezweifelt werden muss. Erst in der jetzt dem Reichstage zugegangenen Denkschrift über die in Deutsch-Ostafrika projektirten Eisenbahnen sind nach dem Berichte des Guvernörs von Liebert vom 11. Oktober 1899 bestimmtere Angaben über den Karawanenverkehr enthalten. Danach gehen jährlich von den Küstenorten Dar-es-Salaam, Bagamoyo und Saadani

	86 000	Träger für den Privatverkehr und
	6 000	„ „ das Guvernement
zus.	92 000	Träger mit einer beförderten Last von 30 kg.

Da nun auf der 250 km langen Strecke Dar-es-Salaam-Mrogoro die 6 000 Träger, welche dazu 12 Tage brauchen, an Kosten einschliesslich Begleitung und Verpflegung usw. jährlich rund 66 000 ℳ erfordern, so würden sich die Kosten für 1 tkm auf 1,47 ℳ stellen, falls die Träger nur in einer Richtung beladen sind, was leider aus der Denkschrift nicht zu ersehen ist.

Wird für den Karawanenverkehr von der Küste ebenfalls eine Nutzlast von 30 kg für jeden Träger angenommen, so kann in betreff des Trägerverkehrs nach der Küste nach der folgenden Statistik angenommen werden:

	Ausfuhr aus Ostafrika ℳ	Einfuhr nach Ostafrika ℳ
1896	4 387 197	9 233 406
1897	5 109 249	9 355 907
1898	5 995 929	16 401 705
zusammen	15 492 375	34 991 018

oder im Durchschnitt 1 : 2,26

dass die Belastung der Träger nach der Küste in dem vorstehenden Verhältniss der Ausfuhr zur Einfuhr stattgefunden hat, und es ergibt sich für den Umfang des Karawanenverkehrs von der Küste ins Innere

92 000 Träger zu 30 kg	2 760 t
in umgekehrter Richtung	
92 000 Träger zu 13 kg	1 196 „
zusammen	3 956 t

Wenn man nun in betreff der Beschränkung des Zugverkehrs auch nicht ganz so weit geht wie bei der Usambarabahn, sondern zunächst einen Zug täglich, und zwar abwechselnd einen Tag von der Küste und den nächsten Tag nach der Küste annimmt, dabei aber den Verkehr an den Sonn- und Feiertagen ruhen lässt, so dass also im ganzen 150 Züge in jeder Richtung, zusammen also 300, befördert werden, und wenn ferner auch der bei der Usambarabahn angewandte Grundsatz befolgt wird, als Höchstsatz der Gütertarife die Trägerkosten zu Grunde zu legen, so würde nach der der Budgetkommission gemachten Angabe (6 000 Träger, die für das Guvernement jährlich Lasten zu je 30 kg in das Innere befördern, gehen die 250 km lange Strecke Dar-es-Salaam - Mrogoro in 12 Tagen und verursachen dem Guvernement an Kosten einschliesslich Begleitung und Verpflegung usw. jährlich rund 66 000 ℳ) der Einheitssatz für 1 tkm entsprechend der Höhe der Trägerkosten zu 1,47 ℳ angenommen werden können. Obgleich die Kongobahn noch höhere Sätze erhebt, nämlich für alle Einfuhrgüter sowie für Elfenbein 2 ℳ für 1 tkm und für alle Ausfuhrgüter, abgesehen vom Elfenbein, im allgemeinen für 1 tkm 15 ₰ zuzüglich 10 % des Werthes, den das beförderte Gut in Europa hat, z. B. für Palmenkerne, Bauholz usw. 20 ₰, so wird es sich doch empfehlen, als Höchstsatz für die Centralbahn nur 1 ℳ für 1 tkm bei Beförderung der Einfuhrgüter anzunehmen und für die Ausfuhr, abgesehen vom Elfenbein, bis auf den Satz von 20 ₰ der Kongobahn und der Bahn Swakopmund - Windhoek herabzugehen. Die Frage, von welcher Entfernung an die Tarifsätze staffelförmig zu ermässigen sind, kann der Erfahrung überlassen bleiben.

Hiernach würde sich auf 1 Bahnkm folgende Einnahme aus dem Güterverkehr ergeben:

2 760 t Einfuhrgüter zu 1,00 ℳ für 1 tkm . . .	2 760 ℳ
1 196 t Ausfuhrgüter zu 0,20 ℳ für 1 tkm . . .	239 „
zusammen	2 999 ℳ

mithin für 1 Zugkm bei jährlich 300 Zügen rund 9,99 ℳ
und unter Beibehaltung der vom Eisenbahnkomitee für jeden Zug angenommenen Einnahme aus dem Personenverkehr (1 Person zu 10 ₰ und 5 Personen zu 2 ₰)*) . . . . 0,20 „

im ganzen für 1 Zugkm 10,19 ℳ

Was die Höhe der Ausgaben betrifft, so betragen im Etatsjahre 1898/99 auf den vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen die Gesammtausgaben für

1 Lokomotiv-Nutzkm . . . . 2,40 ℳ
für Haupt- und Nebenbahnen bei normaler Spurweite.
Von dem Eisenbahnkomitee sind die Ausgaben für 1 Zugkm bei 0,75 m Spurweite berechnet worden zu . . . . 3,16 ℳ

Wird nun mit Rücksicht darauf, dass auch an den 65 Tagen, an welchen keine Züge verkehren, die Kosten der allgemeinen Verwaltung, der Bahnunterhaltung usw. gedeckt werden müssten, der vorstehende Einheitssatz um mindestens $\frac{65}{365}$ auf rund 3,76 ℳ und auch dieser Betrag noch mit Rücksicht auf den Mangel an Erfahrungen auf das 1½ fache = auf rund 6,16 ℳ erhöht, wobei sich die Gesammtausgabe bei nur einem Zuge täglich auf 1 848 ℳ für das Bahnkilometer stellen würde, so ergibt sich ein Ueberschuss von 10,16 — 6,16 = 4 ℳ oder für das Bahnkilometer jährlich von 1 200 ℳ, was bei einem Baukapital von 51 000 ℳ für 1 km einer Verzinsung von rund 2,3 % entspricht.

Mag nun auch die vorstehende Ertragsberechnung noch einer eingehenden Feststellung und Prüfung bedürfen, da die Angaben für den Karawanenverkehr nur für ein Jahr vorhanden und überdies, wie an anderer Stelle erwähnt, unvollständig sind, da ferner auch eine spezielle Nachweisung der Betriebsausgaben nicht vorliegt und ausserdem noch die Frage offensteht, ob der angenommene Satz von 1 ℳ für 1 tkm für Einfuhrgüter allgemein beibehalten oder für einzelne Güter ermässigt werden soll, so lässt doch die vorstehende Ertragsberechnung erkennen, dass der vorhandene Karawanenverkehr, sofern derselbe ganz auf die Centralbahn übergeht, nicht nur ausreicht, um die Betriebskosten zu decken, sondern auch noch einen Ueberschuss zur Verzinsung und etwaigen Tilgung des Baukapitals übrig zu lassen.

Obgleich gegenüber der bisherigen Annahme, dass die Centralbahn noch nicht einmal die Betriebskosten aufbringe, die im Vorstehenden nachgewiesene Dividende als ein überraschend günstiges Ergebniss angesehen werden muss, so ist doch vorauszusehen, dass sich dessen ungeachtet im Reichstage Stimmen hören lassen werden, denen auch diese Dividende noch nicht genügt. Nun muss ja allerdings zugegeben werden, dass es der Kongobahn bei 2½ Mal so hohen Baukosten — 130 000 ℳ für 1 km — und doppelt so hohen Tarifsätzen — 2 ℳ für 1 tkm — bereits im ersten Jahre gelungen ist, eine Dividende von 3,88 % zu erzielen, die seitdem noch wesentlich gestiegen ist, und es könnte daher allerdings in Frage kommen, ob nicht zur Erzielung einer höheren Dividende zunächst als Höchstsatz die Trägerkosten von rund 1,5 ℳ beizubehalten sind. Um indessen den vorhandenen Karawanenverkehr, insbesondere, was den Verkehr des Seegebietes betrifft, gegen eine Ablenkung auf die Kongo- und Ugandabahn zu sichern, dürfte es sich empfehlen, unter den Trägerkosten zu bleiben und sich mit dem angenommenen Höchstsatz von 1 ℳ für 1 tkm zu begnügen.

*) Auf der Usambarabahn sind zwar nach den in der genannten Denkschrift Anlage A enthaltenen Angaben in den drei Monaten Oktober, November und Dezember zusammen 106 Weisse und 1 286 Farbige, oder im Durchschnitt täglich 1 Weisser und 14 Farbige befördert worden. Da indessen die Einnahmen aus dem Personenverkehr überhaupt wenig in Betracht kommen, so ist die von dem Komitee angenommene geringere Zahl beibehalten worden.

Unter diesen Umständen können daher die Verhältnisse der Centralbahn weit günstiger angenommen werden, als es nach der dem Reichstage zugegangenen Denkschrift erscheint, in welcher erklärt wird, dass selbst, wenn man mit einer Aufbesserung der wirthschaftlichen Verhältnisse durch die Bahn gar nicht rechnen wollte, die gegenwärtigen Verhältnisse nur einen geringen Ausfall an den Betriebskosten der Bahn übrig lassen wird.

Es ist daher auch begründete Aussicht vorhanden, die Zustimmung des Reichstages zur Bewilligung der zum Bau der Centralbahn erforderlichen Mittel zu erhalten, wenn an Stelle der bisherigen allgemeinen Begründung auf Grund zuverlässiger technischer und wirthschaftlicher Ermittelungen bestimmte Angaben über die Höhe der Baukosten, die Höhe der Einnahmen und Ausgaben und den zu erwartenden Ertrag in der vorgeschlagenen Weise gemacht werden, da andernfalls allerdings die Entscheidung über diese Frage als ein Sprung ins Dunkle angesehen werden muss.

Dem Vernehmen nach ist gelegentlich auch das Verlangen ausgesprochen worden, dass in gleicher Weise wie bei uns die Anlage von Neben- und Kleinbahnen durch unentgeltliche Hergabe des Grund und Bodens sowie durch finanzielle Unterstützung erleichtert wird, auch das ostafrikanische Schutzgebiet selbst etwas für die Bahn thun sollte. Es ist demgegenüber zu bemerken, dass die Erwerbung des zur Bahn erforderlichen Grund und Bodens im allgemeinen keine Kosten erfordert und dass vielleicht der Theil der Hüttensteuer, welcher jetzt für die Anlage und Unterhaltung der Karawanenstrassen verwendet wird, nach Ersatz derselben durch die Centralbahn zur Unterhaltung derselben verwendet werden könnte.

Eine wenn auch nur geringe Unterstützung der Centralbahn würde dadurch immerhin erreicht werden.

Ferner wird auch, um den jedenfalls hervortretenden Bedenken des Reichstages in betreff einer Ueberschreitung der Baukosten mit Sicherheit von vornherein begegnen zu können, die voraussichtlich nur in einzelnen Strecken erfolgende Ausführung der Centralbahn mit Ausschluss der Betriebsmittel in Generalunternehmung zu vergeben und dabei ausserdem zu erwägen sein, ob es sich nicht empfiehlt, auch den Betrieb der Bahn auf eine Reihe von Jahren zu verpachten, da eine Privatgesellschaft sich nicht auf den Betrieb der Bahn allein beschränken, sondern schon im eigenen Interesse zur Hebung des Verkehres gezwungen sein würde, die wirthschaftliche Erschliessung des Landes, z. B. Ausnutzung der Waldungen usw., selbst in die Hand zu nehmen.

Endlich dürfte es sich, um dem in der Budgetkommission gemachten Vorwurf zu begegnen, dass an der Linie der Centralbahn noch nicht eine einzige Pflanzung vorhanden sei, auch in dieser Beziehung empfehlen, geeignete Schritte etwa durch Anregung zur Bildung einer grösseren Gesellschaft zu thun — eine Anregung hierzu dürfte gewiss auf fruchtbaren Boden fallen, besonders wenn das Privatkapital auf entsprechendes Entgegenkommen rechnen darf.

Schlusswort der Schriftleitung.

In den vorstehenden Ausführungen hat der Herr Verfasser von der Erörterung der Frage, in welcher Länge die Bahn zu erbauen ist, absichtlich völlig Abstand genommen. Es ist dies, wie er uns auf Anfrage mittheilt, geschehen, weil auch die die Grundlage der Verkehrsberechnung bildenden Mittheilungen des Guvernörs v. Liebert nichts darüber enthalten, auf welche Entfernung der Trägerverkehr zu rechnen ist, und weil auch das Kolonialamt sich noch nicht in bestimmter Weise darüber ausgesprochen hat, ob die Centralbahn zunächst nur bis Mrogoro oder wie weit sonst gebaut werden soll. Ueberdies würde, wie der Herr Verfasser in einem vorigen Herbst im Verein für Eisenbahnkunde gehaltenen Vortrag (vergl. S. 1341 Jahrg. 1899 d. Ztg.) ausgeführt hat, der Bau der Centralbahn bis zu einem der Seen mehr als ein Jahrzehnt erfordern. Auch sollte hier

der Ertrag der Bahn, der nach der Eröffnung der ersten Strecken und der dann möglichen wirthschaftlichen Erschliessung des Landes jedenfalls zunehmen wird, nicht günstiger angenommen werden, als er bei Eröffnung der ersten Strecke sein wird, deren Ertrag zunächst in Betracht kommt.

Auch uns scheinen die obigen Darlegungen einen sehr dankenswerthen Beitrag zu der vielumstrittenen Frage der Ertragsfähigkeit der ostafrikanischen Centralbahn zu liefern. Sie besagen jedenfalls, dass, wenn auf der zu erbauenden Eisenbahn sich auch nur ein jährlicher Verkehr von 3 956 t auf das Bahnkilometer entwickelt und jeder Zug auch nur mit durchschnittlich 1 Weissen und 5 Eingeborenen besetzt ist, doch die Einnahme auf das Zugkilometer 10,19 *M.* beträgt, während die Ausgabe auf dieselbe Einheit zu nicht höher als 6,16 *M.* anzunehmen ist, so dass sich bei 300 jährlichen Zügen ein Ueberschuss von 1 200 *M.* auf das Bahnkilometer ergibt.

Beschränkt man die Bahn auf die zunächst ins Auge zu fassende Strecke von Dar-es-Salaam bis Mrogoro (258 km), so scheint die obige Verkehrsberechnung um so bescheidener, als man für diese das fruchtbare Ukami aufschliessende Strecke die verkehrserweckende Kraft der Eisenbahn jedenfalls als so gross annehmen kann, dass dadurch der Theil der oben berechneten schon jetzt im Karawanenverkehr sich bewegenden Gütermenge, der auf andere Linien als die von Dar-es-Salaam nach Mrogoro entfällt, ersetzt werden wird. Uebrigens sind die Kosten dieser Strecke in dem Kostenanschlage des Geheimrath Bormann (Oechelhäuser, Die deutsch-ostafrik. Centralb. S. 76 ff.) auf nur 41 167 *M.* für das Kilometer, die Kosten des Zugkilometers in der Denkschrift des Komitees, wie oben erwähnt, auf nur 3,16 *M.* angenommen.

Möchten doch diese Darlegungen die Ueberzeugung befestigen, dass wir bei dem Bau der ostafrikanischen Centralbahn kaum zu wagen brauchen! Jedenfalls können wir dort nicht gewinnen, so lange uns der Entschluss fehlt, diesen Bau in Angriff zu nehmen! Unsere Nachbarn in den Kolonien gehen uns mit gutem Beispiel voran. Folgen wir nach!

Wohlfahrtseinrichtungen für die Arbeiter der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

Im Anschluss an die in Nr. 2 und 11 d. Ztg. enthaltenen Mittheilungen über die Pensionskasse für die Arbeiter der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft bringen wir aus dem im Januar/Februar-Heft des „Archivs für Eisenbahnwesen“ erschienenen Aufsatz des Geheimen Regierungsrathes Niehaus, vortragenden Rathes im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, über die Pensionskasse, die Krankenkassen und die Unfallversicherung der Arbeiter bei der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1898 im nachstehenden einzelne besonders wichtige und interessante Mittheilungen. Unter den Ausgaben der Pensionskasse treten besonders diejenigen für die Krankenfürsorge hervor. Der Beschluss des Vorstandes, von dem ihm eingeräumten Rechte zur Uebernahme des Heilverfahrens erkrankter Mitglieder Gebrauch zu machen, ist im Jahre 1898 zum ersten Mal in grossem Umfange zur Ausführung gelangt, und die Pensionskasse hat sich hiermit an der Bekämpfung der Lungenschwindsucht durch Unterbringung lungenkranker Arbeiter in Heilstätten nachdrücklich betheiligt; auch ist die Errichtung eigener Heilstätten in Erwägung gezogen. Das Heilverfahren umfasste auch andere Krankheiten, die ein frühzeitiges Eintreten der Invalidität befürchten lassen. Von den 326 Personen, die im Jahre 1898 einer ständigen Heilbehandlung unterzogen wurden, entfielen auf Krankenhäuser (Kliniken usw.) 22, auf Heilanstalten für Lungenkranke 171, auf Genesungsheime 9, auf den Besuch von Badeorten 122, auf Privatpflege 2. Für die Heilbehandlung wurden insgesammt 93 103 *M.*, d. i. 286 *M.* auf einen Kranken, aufgewendet; von diesem Betrage entfallen auf Familienunterstützung 20 379 *M.* Einer Uebersicht über die Anzahl der Verpflegungstage und über die Durchführung des Heilverfahrens der Arbeiterpensionskassen der übrigen Staatsbahnen entnehmen wir, dass neben der preussischen nur noch die badische Pensionskasse in grösserem Umfang eine planmässige Heilbehandlung übernommen hat.

Bei der Abtheilung A der Pensionskasse erscheinen unter der Ausgabeposition: „zurückgezahlte Beiträge“ zum ersten Mal wirkliche Ausgabebeträge im Jahre 1895. Die zu dieser Abtheilung entrichteten Beiträge werden unter Anwendung der §§ 30 und 31 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes an solche weibliche Kassenmitglieder, die eine Ehe eingehen, bevor sie in den Genuss einer Rente getreten sind, auf ihren Antrag und ferner an die Hinterbliebenen von Kassenmitgliedern zurückgezahlt, wenn die Beiträge für mindestens fünf Beitragsjahre geleistet sind. Das Gesetz trat am 1. Januar 1891 in Kraft, daher konnte letztere Bedingung frühestens im November 1895 erfüllt werden. Die an die Hinterbliebenen zurückgezahlten Beiträge haben seitdem eine ansehnliche Höhe erreicht.

Die Vermögensbestände der Pensionskasse waren fast sämmtlich in verzinslichen Werthpapieren angelegt. Auf Grund einer im Jahre 1892 von dem Herrn Minister ergangenen Anregung sind von dem Vorstande der Pensionskasse an Baugenossenschaften, die von Eisenbahnarbeitern und unteren Eisenbahnbeamten gegründet waren, oder an Baugenossenschaften, denen solche Eisenbahnbedienstete in grösserer Zahl angehören, gegen den mässigen Zinsfuss von 3 bis 3,5 % Baudarlehen bewilligt worden. Die Höhe der gewährten Darlehen beläuft sich bereits auf über 5 000 000 *M.* Dadurch ist der Verbesserung der Wohnungsverhältnisse unter dem unteren Eisenbahnpersonal eine wesentliche Förderung zu Theil geworden, indem nicht nur die Bildung solcher Genossenschaften erleichtert, sondern ihnen auch die Möglichkeit gegeben ist, schon vor Ansammlung grösserer Bestände mit dem Bau von Wohnhäusern vorzugehen.

Der zweite Abschnitt des Aufsatzes beschäftigt sich eingehend mit den Krankenkassen für die Arbeiter der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft und gewährt durch Darstellungen über die Zahl der Mitglieder, die Anzahl der Erkrankungsfälle, Krankheitstage und Sterbefälle, über die Einnahmen, Ausgaben und Vermögensbestände sowie über die Leistungen jeder einzelnen Betriebskrankenkasse einen Ueberblick über Umfang und Wirksamkeit der Eisenbahn-Betriebskrankenkassen im Jahre 1898. Wir entnehmen u. a., dass am Schlusse des Jahres 1897 nicht eine einzige Eisenbahnkrankenkasse die satzungsmässige Krankenfürsorge auf 13 Wochen beschränkt hat, von 21 aber 18 Kassen die Krankenfürsorge auf 20 bis 40 Wochen und 3 Kassen auf 1 Jahr, also auf die gesetzlich zulässige höchste Dauer, gewährt haben, und dass von den 21 Kassen 17 das Krankengeld auf zwei Drittel des Arbeitsverdienstes bemessen haben, während nach der vom kaiserlich statistischen Amt herausgegebenen Statistik der Krankenversicherung im Jahre 1897 von je 100 der auf gleicher gesetzlicher Grundlage beruhenden sämmtlichen Betriebskrankenkassen des Reichsgebietes nur 32 Kassen die Krankenfürsorge auf mehr als 13 Wochen und nur 17 Kassen ein Krankengeld von mehr als der Hälfte des veranlagten Verdienstes der Kassenmitglieder gewährt haben. Von der Mehrzahl der Eisenbahn-Betriebskrankenkassen wurde das Krankengeld vom ersten Tage der Erkrankung ab gezahlt, wenn die Krankheit mit dem Tode endete oder wenn die Erwerbsunfähigkeit durch eine bei der Arbeit erlittene Verletzung hervorgerufen oder wenn die Krankheit von längerer Dauer war.

An weiblichen Mitgliedern zählten die Krankenkassen am 1. Januar 1899 5 005 Personen gegen 1 330 im Jahre 1889 und 2 187 im Jahre 1895. Ein Vergleich der Zahl der Erkrankungsfälle unter den Mitgliedern der Eisenbahnkrankenkassen mit den gleichartigen Zahlen anderer Kassen zeigt, dass die Gesundheitsverhältnisse unter den Eisenbahnarbeitern nicht ungünstig sind. Beispielsweise erkrankten bei den Knappschaftsvereinen nach der Statistik der Knappschaftskassen im preussischen Staat im Jahre 1895 241 793, im Jahre 1896 240 817 und im Jahre 1897 257 155 beitragende Mitglieder, das sind auf je 100 der im Jahresmittel betheiligt gewesenen Mitglieder 56,5 Erkrankte im Jahre 1895, 54,1 Erkrankte im Jahre 1896 und 54,4 Erkrankte im Jahre 1897. Bei den Eisenbahnkrankenkassen erkrankten im Jahre 1895 58 594, im Jahre 1896 58 808, im Jahre 1897 70 001 Mitglieder, das sind auf je 100 Mitglieder 30,70 Erkrankte im Jahre 1895; 29,86 im Jahre 1896; 32,37 im Jahre 1897. Bei sämmtlichen Betriebskrankenkassen des Deutschen Reichs ergeben sich nach den Mittheilungen des statistischen Amts für die Jahre 1893 bis

1897 auf je 100 Mitglieder ebenfalls erheblich grössere Ziffern (nämlich 45,7; 39,3; 41,8; 41,1 und 42,6) als bei den Eisenbahn-Betriebskrankenkassen. Die Zahl der Krankheitstage belief sich im Jahre 1895 auf 1 376 179, im Jahre 1896 auf 1 505 843, im Jahre 1897 auf 1 740 706, im Jahre 1898 auf 1 769 827 Tage, doch ist zu berücksichtigen, dass die Eisenbahnkrankenkassen weit über das gesetzliche Mindestmaass und weit über die Leistungen der meisten anderen Kassen hinaus eine Fürsorge gewährleisten.

Aus dem die Jahreseinnahmen der Krankenkassen behandelnden Abschnitte entnehmen wir u. a., dass infolge der beständigen Steigerung des durchschnittlich veranlagt gewesenen Jahreslohneinkommens die Einnahme der Krankenkassen aus den laufenden Beiträgen der Mitglieder und der Eisenbahnverwaltung im Berichtsjahre für ein Mitglied durchschnittlich um mehr als 5 ℳ. höher ist als im Jahre 1889. Die Eisenbahnverwaltung leistete an Zuschüssen halb so viel wie die versicherungspflichtigen Mitglieder und bestritt ausserdem die gesammten Kosten der Kassen- und Rechnungsführung.

Aus dem Kapitel der Jahresausgaben heben wir hervor, dass, wenn die Krankheitskosten, das sind die Ausgaben für ärztliche Behandlung, Arznei, Krankengeld, Wöchnerinnenunterstützung, Sterbegeld usw. auf ein Mitglied, einen Erkrankungsfall und einen Krankheitstag zurückgeführt werden, sich bei den Eisenbahn-Betriebskrankenkassen ergeben im Jahre 1895 24,85 ℳ. bezw. 80,94 ℳ. und 3,44 ℳ.; im Jahre 1896 24,77 ℳ. bezw. 82,98 ℳ. und 8,24 ℳ.; im Jahre 1897 25,50 ℳ. bezw. 78,77 ℳ. und 3,17 ℳ., während diese Ausgaben bei allen Betriebskrankenkassen des Reichsgebietes betrugen: 18,51, 44,23, 2,70 ℳ. im Jahre 1895; 18,53, 45,05, 2,74 ℳ. im Jahre 1896; 19,30, 45,35, 2,77 ℳ. im Jahre 1897. Auf je ein Kassenmitglied zurückgeführt haben die Aufwendungen für ärztliche Behandlung betragen bei den Eisenbahn-Betriebskrankenkassen im Jahre 1895 6,56 ℳ.; im Jahre 1896 6,38 ℳ.; im Jahre 1897 6,17 ℳ.; bei allen Betriebskrankenkassen des Reichs im Jahre 1895 4,40 ℳ.; im Jahre 1896 4,47 ℳ.; im Jahre 1897 4,56 ℳ.

Die Wöchnerinnenunterstützungen haben zuerst im Jahre 1890 seit Beginn der Wirksamkeit der Krankenkassen und von da ab steigend bis zum Jahre 1893 eine beträchtlichere Ausgabe verursacht, indem die früheren Eisenbahnbetriebs- und Werkstättenkrankenkassen zum Theil ihre Satzungen dahin erweitert hatten, dass nicht nur, wie auch früher die den Kassen angehörigen weiblichen Personen, sondern auch die den Kassen nicht angehörenden Ehefrauen der Kassenmitglieder bei der Niederkunft eine Unterstützung erhielten. Von den im Jahre 1895 errichteten neuen Betriebskrankenkassen ist diese Vergünstigung im allgemeinen fallen gelassen worden.

Da die Kosten der gesammten Rechnungs- und Kassenführung satzungsmässig die Eisenbahnverwaltung bestreitet, so sind die Verwaltungskosten, soweit sie als Entschädigungen der Vertreter der Kassenmitglieder für entgangenen Arbeitsverdienst und für Auslagen bei Reisen dieser Vertreter in Angelegenheiten der Krankenkassen den Krankenkassen zur Last fallen, verhältnissmässig geringfügig; die sonstigen Ausgaben sind ebenfalls nicht beträchtlich.

Für die Darstellung der Ergebnisse der Unfallversicherung bei der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft in dem Jahre 1898 sind als Unterlagen die Nachweisungen benutzt worden, die von den Eisenbahndirektionen als staatlichen Ausführungsbehörden dem Reichsversicherungsamt eingereicht worden sind.

Die Zahl der überhaupt gemeldeten Unfälle im ganzen wie nach dem Verhältniss zu der Zahl der beschäftigten Personen ist in den letzten Jahren sehr gestiegen. Auf je 1000 dieser Unfallmeldungen zurückgeführt betrug die Zahl der Entschädigungsbewilligungen im Jahre 1898 und 1897 rund 121; im Jahre 1896 rund 138; im Jahre 1895 rund 148; im Jahre 1894 rund 155.

Es wird nach allen diesen Wahrnehmungen angenommen werden dürfen, dass von den verhältnissmässig zahlreichen Verunglückungen der Jahre 1897 und 1898 eine nicht geringe Zahl nur eine kurze Erkrankung zur Folge hatte und dass bei einem nicht unerheblichen Theile schon vor dem Ablauf der 13. Woche nach dem Unfalle die Krankheit behoben war.

Die Jahresaufwendung der Eisenbahnverwaltung an Entschädigungen auf Grund der Unfall- und Haftpflichtgesetze gegenüber den eigenen Arbeitern und ihren Hinterbliebenen hat sich im Jahre 1898 auf rund 3 968 000 ℳ. gegen 3 683 000 ℳ. im Jahre 1897 und im Durchschnitt für je einen der das Jahr hindurch im Betriebe der Staatseisenbahnverwaltung beschäftigt gewesenen unfallversicherungspflichtigen Arbeiter auf 17,53 ℳ. gegenüber 17,15 ℳ. im Jahre 1897; 17,42 ℳ. im Jahre 1896; 16,97 ℳ. im Jahre 1895 und 9,91 ℳ. im Jahre 1888 gestellt. Hierbei sind die Ausgaben auf Grund der Unfallversicherungsgesetze während eines Kalenderjahres (z. B. vom 1. Januar bis 31. Dezember 1898) und die Ausgaben auf Grund der Haftpflichtgesetze während eines Rechnungsjahres (z. B. vom 1. April 1898 bis 31. März 1898) als eine Jahresaufwendung (z. B. für das Jahr 1898) angesehen worden.

Die bei der Durchführung der Unfallversicherungsgesetze erwachsenen besonderen Verwaltungskosten sind nur geringfügig. Es handelt sich dabei nur um die Kosten für die Schiedsgerichte, den Erlass von Unfallverhütungsvorschriften und dergleichen Maassnahmen, während alle Ausgaben, die durch die Thätigkeit der Behörden, Dienststellen und Beamten der Eisenbahnverwaltung bei der Ausführung der Unfallversicherung erwachsen, als gewöhnliche Betriebsausgaben der Eisenbahnverwaltung angesehen und nicht als besondere durch die Unfallversicherung verursachte Kosten gebucht sind. Diese Ausgaben sind aber keineswegs unbedeutend, zumal gerade die Verschiedenheit der Bezüge — Renten der Verletzten, der Wittwen, Kinder und Aszendenten Getödteter und in Krankenhäusern untergebrachter Verletzter, Beerdigungskosten, Heilungs-, Kur- und Verpflegungskosten —, die Abrechnungen mit den Krankenkassen, die Erledigung der Berufungen an das Schiedsgericht, die Aenderungen der Feststellungsbescheide bei Veränderungen des Zustandes der Verletzten usw. eine grosse Geschäftslast verursachen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Anstellungsverhältnisse der Bauinspektoren und Maschinenbauinspektoren.** In der Sitzung des preussischen Abgeordnetenhauses vom 27. April d. J. führte der Antrag des Centrumsabgeordneten Schmidt-Warburg, „die königliche Staatsregierung zu ersuchen, dafür Sorge zu tragen, dass den in der allgemeinen Bauverwaltung beschäftigten Bauinspektoren und Maschinenbauinspektoren eine die Dauer von fünf Jahren überschreitende Zeit der diätarischen Beschäftigung bei der Festsetzung des Besoldungsdienstalters angerechnet werde“, zu einer lebhaften Erörterung. Der Antragsteller begründete seinen Antrag mit dem Hinweis auf die lange Dauer der Wartezeit von der Baumeisterprüfung bis zur etatsmässigen Anstellung, die bei der Eisenbahnverwaltung 11, bei der Allgemeinen Bauverwaltung sogar 12 Jahre betrage. Der Vertreter des Finanzministers wies auf die noch ungünstigeren Verhältnisse der Forstassessoren, auf das höhere Anfangsgehalt und auf die gute Besoldung während der diätarischen Beschäftigung hin und bat, dem ablehnenden Beschlusse der Budgetkommission beizutreten. Auf eine lebhafte Befürwortung des Antrages durch den freikonservativen Abgeordneten Dr. Arendt, der auf das soziale Bedenken hinwies, dass ein Beamter, der regelmässig erst im 40. Jahre etwa zur etatsmässigen Anstellung komme, nicht rechtzeitig zur Gründung einer Familie schreiten könne, erwiderte der Minister der öffentlichen Arbeiten, dass der Antrag die Beamten keine Minute früher zur etatsmässigen Anstellung bringe, sondern nur eine Gehaltsverbesserung bedeute, welche zu zahlreichen Berufungen anderer Beamtenklassen führen werde. Der Weg, auf dem den technischen Beamten wirksam zu helfen sei, sei der Weg der Vermehrung der etatsmässigen Stellen, nicht aber dieser künstliche Weg, den der Antrag Schmidt einschlage. Jener Weg sei von der Staatsregierung schon seit Jahren betreten. Die technischen höheren Stellen seien von Jahr zu Jahr vermehrt. Der Herr Minister führte weiter aus: „Die etatsmässigen Mitgliedsstellen der Direktionen sind seit dem Jahre 1895 für die bautechnischen Beamten von 99 vermehrt worden auf 130, also um 30 %, für die maschinentechnischen Beamten von 26 auf 48, also um 85 %. Während derselben Zeit sind die administrativen Stellen nur um 8 % vermehrt worden. Es ist also für die technischen Beamten der Eisenbahnverwaltung in diesem Zeitraume sehr viel mehr geschehen als für die administrativen. M. H., in jeder Beamtenkategorie gibt es gute und ungünstige Konjunkturen. Ich habe niemals geleugnet, dass für die technischen Beamten lange Jahre hindurch eine ungünstige Konjunktur geherrscht hat. Das ist aber ebenso bei den Juristen der Fall gewesen, bei den Lehrern, Oberförstern und fast allen anderen staatlichen Beamten. Als ich bei dem Landgericht in Koblenz war, war der älteste unbesoldete Assessor 11 Jahre Assessor, hatte

bis dahin höchstens einmal hier und da bei Kommissarien Diäten bekommen, während die technischen Beamten vom ersten Augenblick ab, wo sie das Examen gemacht haben und zum Theil sogar schon als Bauführer eine auskömmliche diätarische Besoldung genossen haben. Die Verhältnisse werden sich in wenigen Jahren für die technischen Beamten der Eisenbahnverwaltung in erheblicher Weise bessern. Für die technischen Beamten der allgemeinen Bauverwaltung vielleicht nicht in dem Maasse, aber doch immerhin in sehr fühlbarer Weise. Es wird meine Aufgabe sein, auf dem von mir bezeichneten Wege den technischen Beamten meines Ressorts thunlichst zu Hilfe zu kommen, und ich bin überzeugt, dass ich auch hier die nöthige Unterstützung bei dem Herrn Finanzminister finden werde.“ Der Herr Minister bat um Ablehnung des Antrages Schmidt, da seine Annahme zu den allergrössten Unzuträglichkeiten in der Verwaltung führen werde. Der Antrag wurde weiter von den freikonservativen Abgeordneten Kelch und Krause sowie von dem nationalliberalen Abgeordneten Sattler und einigen Herren der freisinnigen Parteien befürwortet; vom Abgeordneten Sattler wurde namentlich betont, dass es sich um Beseitigung einer Härte handle, die trotz der allgemeinen Besoldungsverbesserung bestehen geblieben sei, und dass diese Härte dazu führen müsse, dass die tüchtigeren Beamten Privatstellungen suchten und der Staat sich mit geringeren begnügen müsse. Der konservative Abgeordnete von Pappenheim trat für die Stellungnahme der Regierung ein, der gleichfalls konservative Abgeordnete Felisch erklärte aber, dass eine grosse Anzahl seiner Fraktionsgenossen für den Antrag Schmidt sei. Dieser wurde denn auch mit grosser Mehrheit angenommen.

— **Ueber die Ausnutzung der Ruhezeit der Betriebsbeamten** hat die Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen folgende bemerkenswerthe Verfügung erlassen:

„Die neuen Vorschriften über die Aufstellung der Dienstpläne haben für die Beamten des Betriebsdienstes nicht nur eine Vermehrung der planmässigen Ruhetage, sondern vielfach auch eine erhebliche Abkürzung der täglichen Dienstdauer herbeigeführt. Den Beamten ist hierdurch mehr als früher Gelegenheit gegeben, sich von den Anstrengungen des Dienstes in ausgiebiger Weise zu erholen. Dem gegenüber ist bei uns wiederholt darüber Klage geführt worden, dass die Beamten ihre dienstfreie Zeit nicht in der Weise benutzen, wie dies zur Erreichung einer wirklichen Erholung und zur Erlangung grösserer Frische und Leistungsfähigkeit für den neuen Dienst nothwendig ist. Anstatt sich der Ruhe hinzugeben oder nur mit leichteren Verrichtungen in Haus und Garten zu beschäftigen, unterziehen sich einzelne Beamte während ihrer dienstfreien Zeit theils im eigenen Haushalte, theils auch im Haushalte dritter Personen anstrengenden und ermüdenden Arbeiten, andere benutzen sogar die vermehrte freie Zeit zu vermehrtem Wirthshausbesuche. Infolge dessen sind dieselben, insbesondere nach ihren Ruhetagen, weniger frisch und weniger leistungsfähig, als sie es sein würden, wenn sie ohne Ruhetage in ihrem regelmässigen Dienste verblieben wären. Sie schädigen aber dadurch nicht blos ihre eigene Gesundheit, sondern gefährden namentlich auch die Sicherheit des Betriebsdienstes.

Wir richten deshalb an die sämmtlichen betheiligten Beamten die dringende Mahnung, ihre dienstfreie Zeit entsprechend den für die Bewilligung maassgebenden Absichten derart auszunutzen, dass sie wohl ausgeruht und körperlich wie geistig frisch ihren neuen Dienst übernehmen können. Die Dienstvorsteher aber beauftragen wir, auch nach dieser Richtung die ihnen unterstellten Beamten zu überwachen, sie nöthigenfalls entsprechend zu ermahnen und wenn solche Ermahnungen fruchtlos bleiben, Anzeige zu erstatten.“

— **Auflegung fertig gedruckter Fahrkarten im Verkehr von Ort zu Ort.** Da aufs neue Klage darüber geführt worden ist, dass fertig gedruckte Fahrkarten von Ort zu Ort, auch da, wo ein lebhafter Verkehr besteht, noch nicht genügend vorhanden seien, und für die Reisenden durch die mit Zeitverlust verbundene Ausstellung von Blanketfahrkarten Unzuträglichkeiten und Zugversäumnisse entständen, so hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die nachgeordneten Eisenbahndirektionen beauftragt, dieser Angelegenheit ihre besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden und auf Beseitigung der Uebelstände ernstlich Bedacht zu nehmen.

— **Schutzkleider für Arbeiter bei Reinigung der Kessel und Viehwagen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat bestimmt, dass künftig im Bereiche der preussischen Staatseisenbahnverwaltung den mit der Reinigung stationärer Dampfkessel und den mit der Reinigung und Desinfektion der Viehwagen betrauten Arbeitern unter Fortfall besonderer Lohnzulagen für die fraglichen Dienstleistungen verwaltungsseitig unentgeltlich Schutzanzüge geliefert werden. Für die mit der Reinigung und Desinfektion der Viehwagen betrauten Arbeiter empfiehlt sich diese Maassnahme umsomehr, als anderntalls der Verschleppung von Viehseuchen Vorschub geleistet werden könnte. Der zu liefernde Schutzanzug hat zu bestehen: a) für die Kesselreiniger aus einem Drillichanzug (Jacke, Hose und Kappe oder Kapuze), b) für die Viehwagenreiniger in einem Anzug aus wasserdichtem Drillich- oder Segelstoff (Jacke, Hose und Kappe oder Kapuze) sowie in Holzschuhen mit Lederschäften.

— **Bettungsmaterial für den Oberbau der preussischen Staatsbahnen.** Erfahrungsgemäss wächst die Widerstandskraft eines Gleises in hohem Maasse mit der Verwendung besserer Bettung. Hierin ist daher ein wirksames Mittel gegeben, die bei der Gleisunterhaltung stark befahrener Strecken eintretenden Schwierigkeiten herabzumindern. Um eine Uebersicht darüber zu gewinnen, ob und in welchem Umfange es etwa geboten und möglich sein sollte, die Widerstandskraft des Oberbaues durch Verwendung besserer Bettung — sei es möglichst sandfreier und ganz lehmfreier Kies aus Steinen grosser Härte oder Kleinschlag aus Hartgestein — zu erhöhen, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die nachgeordneten Eisenbahndirektionen mit der Einreichung einer Nachweisung der Schnellzugsstrecken beauftragt, in der die gegenwärtigen Bettungsverhältnisse darzustellen und zugleich Angaben über etwa vorhandene und zu verwendende bessere Bettung zu machen sind.

— **Betriebseröffnungen.** Am 1. d. Mts. sind eröffnet worden:

1. im Bezirk der Eisenbahndirektion Cassel die 31,8 km lange Nebenbahn Korbach - Frankenberg (Hessen-Nassau) mit den Haltestellen Itter, Herzhausen, Schmittlotheim, Ederbringhausen, Viermünden und dem Haltepunkt Schreufa;

2. im Bezirk der Eisenbahndirektion Bromberg die 40,4 km lange Nebenbahn Callies-Falkenburg mit den Stationen Callies Stadt, Balster Nord, Alt-Körtnitz, Märk.-Friedland, Schönfeld, Virchow und Wutzig;

3. im Bereich der sächsischen Staatseisenbahnen die 26,12 km lange Nebenbahn Zwönitz-Scheibenberg mit den Stationen Bernsbach, Beierfeld, Grünhain, Elterlein und Hermannsdorf;

4. im Bereich der oldenburgischen Staatseisenbahnen die Nebenbahnstrecken Neuenkirchen (Oldbg.) - Hesepe, 10,21 km lang, mit den Haltestellen Rieste und Hesepe, und Holdorf (Oldbg.)-Damme, 7,29 km lang, mit der Haltestelle Damme für den Gesammtverkehr, ferner

5. im Bereich der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen die 3,656 km lange Verbindungslinie (Nebenbahn) Bischweiler-Oberhofen für den Gesammtverkehr. Neue Stationen sind an dieser die Strecken Strassburg - Weissenburg und Hagenau-Röschwoog-Rastatt verbindenden Linie nicht errichtet.

— **Westfälische Landeseisenbahn.** Die bisherige Betriebsdirektion dieser Bahn ist aufgelöst worden und wird die Verwaltung lediglich durch die Direktion der Gesellschaft geführt. Sämmtliche die betreffende Bahn berührende Zuschriften sind daher an die Direktion der westfälischen Landeseisenbahn in Lippstadt zu richten.

— **Durchführung des vermehrten Schnell- und Personenzugverkehres auf den bayerischen Staatseisenbahnen.** Die Generaldirektion weist in einem besonderen Erlasse an ihre sämmtlichen äusseren Dienststellen darauf hin, dass zur Bewältigung des voraussichtlich sehr starken Verkehres, der in diesem Jahre infolge der Pariser Weltausstellung, der Jubiläumsfeier in Rom und der Passionsspiele in Oberammergau mit Beginn der Sommerfahrordnung sich über das bayerische Bahnnetz bewegen wird, eine grosse Zahl neuer Fahrgelegenheiten vorgesehen worden sei, dass ferner der Schnellzugfahrplahn einer durchgreifenden Aenderung und Verbesserung unterzogen wurde, indem nicht nur viele neue Schnellzüge eingelegt, sondern auch mehrere bereits bestehende wegen grosser Belastung in zwei Theile getheilt und unter gleichzeitiger Erhöhung ihrer Fahrgeschwindigkeit sowie Verringerung der Anhaltestationen in eine zweckentsprechendere Lage gebracht worden seien, endlich, dass infolge dieser weitgehenden Aenderungen des Fahrplanes auch die Anschlussverhältnisse im Verkehre mit den Nachbarbahnen sowie die Kurse der Durchgangswagen sich wesentlich anders gestalten und vielfach auch der Schlaf- und Speisewagenverkehr eine Vermehrung erfahren würde usw. Im Hinblicke darauf, dass diese durchgreifenden Aenderungen im Interesse einer gesicherten Durchführung des Zugverkehres eine erhöhte Aufmerksamkeit erheischen, sei es daher unumgänglich nothwendig, dass sich das gesammte mit dem reisenden Publikum in Berührung kommende Personal, insbesondere die Zugabfertigungsbeamten und die Beamten der Fahrkarten- und

Gepäckabfertigungsstellen, mit den neugeschaffenen Verhältnissen eingehend vertraut machen, um stets rasch und richtig Aufschluss ertheilen zu können. Zur Erreichung dieses Zweckes wurden die Oberbahnämter gleichzeitig mit der Weisung versehen, dieser Angelegenheit ihr besonderes Augenmerk zuzuwenden.

— **Pfälzische Bahnen.** Die am 26. April d. J. stattgehabte Generalversammlung hat die Tagesordnung nach den Anträgen der Verwaltung erledigt und die Superdividende für sämmtliche Aktien der drei Gesellschaften auf 1,5 % festgesetzt; die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrathes wurden wieder gewählt.

— **Bahnpolizeiliche Uebertretungen auf den sächsischen Staatseisenbahnen.** Seit dem 1. Januar 1899 steht bekanntlich den sechs Eisenbahnbetriebsdirektionen der sächsischen Staatseisenbahnen die Befugniss zu, wegen bahnpolizeilicher Uebertretungen des Publikums Strafverfügungen zu erlassen und zu vollstrecken. Die eingeforderte Statistik über den Umfang, in dem die genannten Behörden von dieser Befugniss Gebrauch gemacht haben, ist nicht ohne Interesse. Insgesammt sind im Jahre 1899 im Bereich der sächsischen Staatseisenbahnen 704 bahnpolizeiliche Strafverfügungen erlassen worden. Die verwirkten Geldstrafen erreichten einen Einnahmebetrag von rund 2500 ℳ. In 18 Fällen konnte die Geldstrafe nicht beigetrieben werden, weshalb an deren Stelle die Haftstrafe (insgesammt 39 Tage) verbüsst werden musste. Nur in 5 Fällen ist Antrag auf gerichtliche Entscheidung gestellt worden, von denen 3 Fälle durch Bestätigung der Strafverfügung, ein Fall durch Herabsetzung der Strafe von 30 auf 15 ℳ und ein Fall durch Freisprechung Erledigung fanden. Auf die einzelnen Strafthaten vertheilen sich die vorgekommenen Uebertretungen nach einer Zusammenstellung in folgender Weise. Rund 280 Fälle betreffen Ein- und Aussteigen beim fahrenden Zuge, 260 Fälle betreffen unbefugtes Betreten der Bahnanlagen und Gleise, 43 Fälle unerlaubtes Ueberschreiten von Schienenübergängen, 40 Fälle verbotswidriges Stehenlassen von Gespannen und Wagen innerhalb der Bahngrenzen, 10 Fälle missbräuchliche Benutzung der Nothbremse, der Rest betrifft Nichtbefolgung dienstlicher Anordnungen usw. In einer grösseren Anzahl von Fällen ist auch die Generaldirektion als Gnadeninstanz angerufen worden und thätig gewesen.

— **Bekleidungsvorschriften der sächsischen Staatseisenbahnen.** Seit Anfang dieses Jahres sind auf den sächsischen Staatseisenbahnen neue Bekleidungsvorschriften in Kraft getreten. Die getroffenen Neuerungen sind nicht wesentlicher Natur. Die Beamten werden nach wie vor in 12 Bekleidungsklassen eingetheilt. Für die drei letzten Klassen ist neu die Einführung von Dienstauszeichnungen, welche den Beamten der 10. Klasse (Schirr- und Bodenmeister, Oberschaffner, Bauaufseher usw.) nach neunjähriger befriedigender Dienstführung in Gestalt von Achselstücken und Sammetkragen, den Beamten der 11. und 12. Klasse nach 15jähriger befriedigender Thätigkeit in Gestalt von Achselschleifen zugestanden werden. Die Kutte (aus dunkelgrünem Tuch) ist ferner für eine weit grössere Zahl von Beamten als bisher, nämlich bis zu den Stationsassistenten, Güterverwaltern, Bahnmeistern usw. als obligatorisches Bekleidungsstück eingeführt und dürfte voraussichtlich auch von den letztgenannten Beamtengruppen gern getragen werden, weil eine gefälligere Form für die Kutte gewählt und das Tragen der Achselstücke auf ihr gestattet worden ist. Die Kutte wird — namentlich bei der nachgelassenen Anfertigung aus leichtem Stoff — nunmehr auch einen hinreichenden Ersatz für eine etwa in anderer Form einzuführende Sommerkleidung bieten. Weiter hat sich die etatmässige Bezeichnung mancher Beamtenklassen geändert. Die Betriebs-Telegraphenassistenten sind zu „Telegraphenmeistern" geworden, die Direktionssekretäre zu „Direktionsreferendaren" usw. Neu sind z. B. die Stellen der „Inspektionsassistenten", der „Büroschreiber" und „Stationsschreiber". Erstere sind vorgesehen für solche Stationsassistenten, die zur Beförderung zum Bahnhofsinspektor II. Klasse in Frage kommen, jedoch wegen ihrer guten Erfahrung usw. in einer Assistentenstellung auf einer grösseren Station verbleiben sollen. Die Inspektionsassistenten stehen daher den Bahnhofsinspektoren II. Klasse im Range gleich. Die Büro- und Stationsschreiber sind Beamtenstellungen namentlich für solche Bedienstete, die jetzt unter der Bezeichnung „Büro-" oder „Stationsgehilfen" lediglich im Tagelohn beschäftigt werden.

— **Schlafwagenverkehr zwischen Dresden und München.** Von Einführung des Sommerfahrplanes ab werden Schlafwagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft in den Nacht-D-Zügen zwischen Dresden Hauptbahnhof und München über Hof-Regensburg verkehren. Die Abfahrt des Schlafwagens erfolgte vom Dresdener Hauptbahnhofe erstmalig Montag, den 30. April, 11 Uhr 25 Min. Abends, die Ankunft in München am 1. d. Mts., 10 Uhr Vormittags; von München aus erfolgte die Abfahrt 6 Uhr Abends und die Ankunft in Dresden Hauptbahnhof 5 Uhr 2 Min. früh. Der Schlafwagen enthält Schlafplätze I. und II. Klasse; der Preis einer Bettkarte beträgt für die ganze Strecke Dresden-München in I. Klasse 10 ℳ, in II. Klasse 8 ℳ und für die Theilstrecke Dresden-Hof 6 ℳ bezw. 4,50 ℳ. Die Bettkarten sind entweder in der letzten Stunde vor Zugabgang beim Schlafwagenwärter am oder im Zuge oder im Vorverkauf gegen Bezahlung einer Vermerkungsgebühr von 50 ₰ bei den Agenturen der Schlafwagengesellschaft in Dresden (Hauptbahnhof im Geldwechselgeschäft der Gebr. Risse) und München zu entnehmen. Vorausbestellungen von Bettkarten vermitteln auch die sächsischen und bayerischen Eisenbahnstationen.

— **Der Brandversicherungsverein preussischer Staatseisenbahnbeamten** hat in seiner am 21. April d. J. in Berlin abgehaltenen Generalversammlung den in sozialpolitischer Hinsicht sehr erfreulichen Beschluss gefasst, auch die Arbeiter der Eisenbahnverwaltung, soweit sie der Abtheilung B der Arbeiterpensionskasse angehören, zur Aufnahme in den Verein zuzulassen. Er verdankt seine vor zehn Jahren erfolgte Begründung, ähnlich wie der Brandversicherungsverein preussischer Forstbeamten, dem Bedürfnisse, den ausserhalb der Städte vereinzelt wohnenden Eisenbahnbeamten die Möglichkeit einer billigen und entgegenkommenden Versicherung gegen Brandschäden zu gewähren, die sie bei den bestehenden Versicherungsgesellschaften wegen des Mangels an Löscheinrichtungen und der hohen Brandgefahr nicht finden konnten. Der Zweck ist dadurch erreicht worden, dass alle Vereinsmitglieder ohne Rücksicht auf die grössere oder geringere Feuersgefahr eine und dieselbe Prämie und zwar den sehr geringen Satz von 0,6 auf das Tausend zu zahlen haben und dass die ganze Thätigkeit des Vereins — *eine* besoldete Hilfskraft ausgenommen — auf freiwilliger und ehrenamtlicher Thätigkeit der Mitglieder beruht und infolge dessen ausserordentlich geringe Verwaltungskosten verursacht. Obwohl der Verein mit dieser Einrichtung eine empfindliche Lücke in den bestehenden Feuerversicherungsgelegenheiten ausfüllte und sich zweifellos als eine hervorragende Wohlfahrtseinrichtung charakterisirt, hat es ihm nicht an heftigen Angriffen aus den Kreisen der bestehenden Feuerversicherungsgesellschaften gefehlt, welche soweit gingen, dass er in der Presse als eine auf ungesunder Grundlage beruhende und aus unberechtigten Sonderbestrebungen der Beamten hervorgegangene Gründung bezeichnet und ihm ein baldiger Untergang wegen mangelnder Lebensfähigkeit vorausgesagt wurde. Wie wenig diese Voraussagungen eingetroffen sind, geht daraus hervor, dass der Verein, welcher inzwischen seine Wirksamkeit auch auf das Personal des Reichseisenbahnamts und der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen ausgedehnt hat, am Schlusse des zehnten Jahres 96218 versicherte Mitglieder mit einer Versicherungssumme von 373000000 ℳ zählt und trotz der geringen Prämie und der reichlich gewährten Brandentschädigungen einen Reservefonds von rund 600000 ℳ angesammelt hat. In welchem Maasse seine Einrichtungen gerade dem kleinen Manne zum Segen gereichen, erhellt daraus, dass von den in den verflossenen zehn Jahren gezahlten Brandentschädigungen im Gesammtbetrage von rund 648700 ℳ mehr als die Hälfte, nämlich rund 392700 ℳ, den unteren Beamten und Hilfsbediensteten, die vor ihrem Eintritt in den Verein zum überwiegenden Theile gegen Feuersgefahr überhaupt nicht versichert waren, zu gute gekommen ist. Dass der Verein nunmehr auch der grossen Zahl der ständigen Arbeiter den Beitritt gestattet, ist ein erfreuliches Zeichen für den kameradschaftlichen Sinn, der unter dem Eisenbahnpersonal herrscht. Wir wünschen dieser dankenswerthen Einrichtung von Herzen weitere gedeihliche Entwickelung.

— **Personalnachrichten.** Im Bereiche der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung ist dem Eisenbahndirektor *Homilius* in Leipzig sowie den Finanz- und Bauräthen *Klien* und Professor Dr. *Ulbricht* in Dresden der Titel und Rang eines Oberbaurathes und dem Maschineninspektor *Degener* in Dresden sowie den Bauinspektoren *Gallus* und *Heckel* in Chemnitz, *Köhler* in Annaberg, *Oehme* in Dresden und *Richter* in Altenburg, ferner den Bauinspektoren *Rüden* in Dresden und *Sauppe* in Weida der Titel und Rang eines Bauraths verliehen worden.

Bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen ist der Eisenbahn-Maschineninspektor, Baurath *Möllmann* zu Strassburg i. E. zum Regierungsrath und Mitglied der Generaldirektion und der Maschineningeniör *Felix Clemens* zu Strassburg i. E. zum Eisenbahn-Maschineninspektor ernannt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Bahnbauten in Dalmatien und Istrien.** Der Eisenbahnminister hat in der zweiten Hälfte des April d. J. eine dienstliche Bereisung der Eisenbahnstrecken in Dalmatien und Istrien vorgenommen und hierbei auch die im Bau befindlichen Eisenbahnstrecken in Dalmatien, sowie einen Theil der projektirten Linie von Parenzo nach Triest und der Linie Görz-Triest besichtigt.

— **Die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen** stellten sich im März d. J. auf 16 887 983 Kr., und zwar entfallen hiervon 3 925 455 Kr. auf den Personenverkehr, 12 962 528 Kronen auf den Güterverkehr. Die Zahl der Reisenden betrug 4 499 851, jene der beförderten Tonnen 2 397 674. Gegenüber dem Monat März des Vorjahres ergibt sich im Personenverkehre eine Mindereinnahme von 6 054 Kr. bei einer Steigerung der Zahl der beförderten Personen um 889 822 und im Güterverkehre eine Abnahme der Einnahme und der beförderten Gütermenge um 509 682 Kr. und 171 549 t. Nach Ausscheidung der Wiener Stadtbahn ergibt sich sowohl auf den westlichen Staatsbahnen als auch auf den Staatsbahnen in Galizien eine Verkehrs- und Einnahmeverringerung, welche hauptsächlich in den im Monat März d. J. vorherrschend gewesenen ungünstigen Witterungsverhältnissen ihre Ursache hat. Im Güterverkehre weisen die westlichen Staatsbahnen einen Ausfall, die Staatsbahnen in Galizien dagegen eine Steigerung des Verkehres und der Einnahmen auf. Die Verminderung in der Einnahme und in der gefahrenen Menge auf den westlichen Staatsbahnen findet ihre Erklärung durch den Kohlenarbeiterausstand und den hierdurch eingetretenen namhaften Ausfall an Kohlentransporten (etwa 23 000 Wagen), welchen Ausfall die etwas gesteigerte Beförderung von Eisen, Erz, Holz, Koks und Baumaterialien nicht auszugleichen vermochte. Die Steigerung auf den Staatsbahnen in Galizien ist zum Theile auf Rechnung des Linienzuwachses zu stellen, zum Theile auf die Mehrverfrachtung von Holz und Rohöl zurückzuführen. Im Getreideverkehre aus Russland und im Kohlenverkehre nach Rumänien ist eine Abnahme zu verzeichnen. In der Zeit vom 1. Januar bis Ende März d. J. betragen die Einnahmen 48 243 153 Kr. gegen 48 727 456 Kr. im gleichen Zeitabschnitt des Jahres 1899, mithin weniger 484 303 Kr.

— **Pariser Weltausstellungsverkehr.** Die österreichischen Eisenbahnverwaltungen gewähren in diesem Verkehr weder für einzelne Personen noch für Gesellschaftsreisen besondere Fahrpreisbegünstigungen. Dagegen wurde aus Anlass der Weltausstellung die Gültigkeitsdauer der wahlweise über Arlberg-Schweiz (oder Bodensee)-Basel-Altmünsterol (oder Delle) oder über Salzburg-München-Karlsruhe-Strassburg-Avricourt benutzbaren Rückfahrkarten von Wien und Linz nach Paris, sowie die Gültigkeitsdauer der zur Fahrt über Arlberg-Schweiz (oder Bodensee)-Basel-Altmünsterol (oder Delle) berechtigenden Rückfahrkarten von Salzburg und Innsbruck nach Paris von 20 auf 30 Tage verlängert. Mit gleicher Gültigkeitsdauer gelangen vom 1. Mai bis 25. Oktober d. J. für Schnellzüge gültige Rückfahrkarten auch von St. Pölten, Amstetten, Budweis und Prag (Staatsbahn) nach Paris mit wahlweiser Benutzung über Arlberg-Schweiz oder über Süddeutschland, ferner von Aussee und Feldkirch nach Paris mit Gültigkeit für die Arlberg- und Schweizer Linie zur Ausgabe. Ausserdem werden Fahrscheinhefte für Rundreisen von Wien nach Paris über Arlberg-Schweiz (oder Bodensee)-Basel-Altmünsterol (oder Delle) und zurück über Avricourt-Süddeutschland oder umgekehrt mit 45 tägiger Gültigkeit ausgegeben.

Vom 1. Juni d. J. an wird ausser den bisher schon bestandenen Schnellzugsverbindungen, wie bereits früher erwähnt, täglich zwischen Wien und Paris (und zurück) über den Arlberg und die Schweiz ein besonderer „Ausstellungsexpresszug" mit Personenwagen I. und II. Klasse sowie Schlaf- und Speisewagen in Verkehr gesetzt werden. Dieser Zug wird von Wien 11.30 Vormittags, von Paris um 10.45 Vormittags abgehen und am nächstfolgenden Tage um 4 Uhr Nachmittags in Paris bezw. um 5.15 Nachmittags in Wien eintreffen.

Mit Rücksicht auf die beschränkte Platzanzahl in diesen Zügen ist im Interesse der Fernreisenden die Einrichtung getroffen worden, dass von Wien nach der Schweiz und Frankreich auch andere Personen sich durch vorherige Lösung von Platzkarten bestimmte nummerirte Plätze in dem Ausstellungsexpresszug sichern können.

— **Oesterreichs Ingeniör- und Eisenbahnwesen auf der Pariser Weltausstellung.** Der vom österreichischen Generalkommissariat herausgegebene, glänzend ausgestattete Katalog der österreichischen Abtheilung der Gruppe VI (Ingeniör- und Eisenbahnwesen) ist bereits erschienen und enthält, soweit das Eisenbahnwesen in Frage kommt, nebst der Liste der Aussteller in der zeitgenössischen Ausstellung der österreichischen Eisenbahnen und dem Verzeichnisse der Gegenstände der „retrospektiven" Eisenbahnausstellung überaus werthvolle Abhandlungen unter dem Titel „Beiträge Oesterreichs zu den Fortschritten des 19. Jahrhunderts". Diese Abhandlungen sind von bewährten Fachmännern geschrieben und enthalten u. a. eine zusammenhängende Darstellung jener Erfindungen und Verbesserungen, welche auf dem Gebiete der Eisenbahntechnik von Oesterreich ausgegangen sind. Wir werden nicht verabsäumen, auf diese Arbeiten, welche dem Katalog einen bleibenden Werth verleihen, des näheren zurückzukommen.

— **Buschtêhrader Bahn.** Der Reingewinn der Gesellschaft beträgt nach dem Rechenschaftsbericht für das Jahr 1899 bei dem Unternehmen Lit. A 1 492 162 (+ 35 747) fl. und bei dem Unternehmen Lit. B 2 866 648 (— 230 739) fl. Die Roheinnahmen im Jahre 1899 waren wohl höher als im Vorjahre, jedoch nicht in dem Verhältnisse, um die gleichzeitig eingetretene Erhöhung der Betriebsausgaben wettzumachen. Wesentliche Erhöhung erfuhren insbesondere die Steuern, ferner Materialpreise, Arbeitslöhne und Gehälter. Die Betriebsausgaben einschliesslich Steuern und Gebühren sind für das A-Netz um 48 944 fl., für das B-Netz um 263 006 fl., mithin für beide Netze zusammen um 311 950 fl. gestiegen. An Steuern, öffentlichen Abgaben, Stempeln und Gebühren wurden entrichtet für das A-Netz 594 297 (— 26 601) fl. und für das B-Netz 1 104 747 (+ 47 200) fl. Gegenüber dem Vorjahre ergibt sich demnach für das gesammte Unternehmen eine Erhöhung der Steuerlast um 50 600 fl. Das Bahnunternehmen hatte im ganzen rund 1 700 000 fl. Steuern zu tragen, das sind etwa 26 % des Reingewinnes des Jahres 1899. Hierzu kommt die Steuerleistung des gesellschaftlichen Kohlenwerkes, welche mehr als 100 000 fl. beträgt. Eine wesentliche Erhöhung weist auch das Erforderniss für den Prioritätendienst auf. Zur Deckung der Aufwendungen für die Legung des zweiten Gleises auf der Linie des Lit. B-Unternehmens sind im Februar 1899 12 000 000 Kr. 4 % Prioritäten begeben worden, deren Verzinsung der Betriebsrechnung des Jahres 1899 zur Last fällt. Der Prioritätendienst des B-Unternehmens erforderte 1 382 653 fl., das ist um 201 292 fl. mehr als im Vorjahre. Die Verzinsung und Tilgung der Prioritäten des A-Unternehmens erheischte 848 856 fl. oder 1 725 fl. mehr als für das Jahr 1898. Ende 1899 verblieben im Gewahrsam der Gesellschaft rund 43 000 000 Kr. 4 % Prioritäten, wovon im laufenden Jahre ein weiterer Betrag von 10 000 000 Kr. zur Begebung gelangte, so dass jetzt noch etwa 33 000 000 Kr. im Gewahrsam verbleiben. Der Verwaltungsrath wird bei der Generalversammlung beantragen, aus dem Erträgnisse der beiden Unternehmungen 100 000 fl. zur Verfügung der Verwaltung als Gratifikation für das minder besoldete Personal zu verwenden und dem gemeinschaftlichen Pensionsfonds 250 000 fl. zu widmen. (Im vorigen Jahre sind dem Verwaltungsrath für ersteren Zweck 200 000 fl. und für den Pensionsfonds 300 000 fl. zugetheilt worden. Die Rücklässe sind demnach diesmal um 150 000 fl. kleiner als im Vorjahre.) Die Dividende für die beiden Aktiensorten ist mit denselben Beträgen wie in den beiden Vorjahren, nämlich mit $76\frac{1}{2}$ fl. gleich $14\frac{4}{7}$ % für die Aktien Lit. A und mit 26 fl. gleich 13 % für die Aktien Lit. B festgesetzt worden.

— **Kapitalsvermehrung seitens der Graz-Köflacher Eisenbahn.** Die Gesellschaft beabsichtigt seit längerer Zeit eine Anleihe aufzunehmen, um ihre schwebenden Schulden sicher zu stellen und den Investitionsbedarf der nächsten Jahre zu decken. Sie ist in dieser Absicht, nachdem der Plan einer mit der Neuausgabe von Prioritäten zu vereinigenden Prioritätenumwandlung gescheitert war, im Jahre 1898 bei der Regierung um die Genehmigung der Ausgabe von 7 500 neuer Aktien im Nennbetrage von 1 500 000 fl. eingeschritten. Die Erledigung dieser Angelegenheit hatte sich bisher hingezogen. Nicht ohne Einfluss war hierauf die Frage der Tarifherabsetzung auf den gesellschaftlichen Linien, zu welcher die Bahngesellschaft unter gewissen Voraussetzungen verpflichtet ist. Zunächst ist die Gesellschaft, im Falle die Roheinnahme für die Meile den Betrag von 125 000 fl. erreicht hat, verpflichtet, die Normaltarife um 5, die ermässigten Sätze um 10 % herabzusetzen. Die Roheinnahme hat nun schon vor einigen Jahren diese Grenze erreicht, die Gesellschaft hat aber geltend gemacht, dass sie bereits im Jahre 1890 dieser aus der Konzession sich ergebenden Verpflichtung Rechnung getragen habe. Nach der Konzession ist eine Tarifherabsetzung um weitere 5 % vorzunehmen, wenn die Roheinnahmen den Betrag von 150 000 fl. für die Meile erreicht haben. Es sind nun jüngst darüber Erhebungen gepflogen worden, ob diese Voraussetzung für die staatliche Anordnung einer weiteren Tarifherabsetzung bestehe. Dabei hat sich herausgestellt, dass die Roheinnahmen der Gesellschaft dieser Grenze wohl nahe kommen, sie aber noch nicht erreicht haben. Die Verwaltung hat jedoch ihre Geneigtheit ausgesprochen, schon jetzt eine mässige Tarifherabsetzung vorzunehmen, in der Voraussetzung, dass ihr die Genehmigung zu der angestrebten Kapitalsvermehrung ertheilt wird. Die bezüglichen Verhandlungen schweben seit kurzem und dürften wohl bald zum Abschlusse gelangen. Für den Fall

der Zustimmung der Regierung zur Aufnahme eines Prioritätsanlehens würde eine ausserordentliche Generalversammlung zur Beschlussfassung über diesen Gegenstand einberufen werden.

— **Rechnungsabschluss der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft.** Im Jahre 1899 wurden auf dem gesellschaftlichen Bahnnetz 602 412 Personen (32 074 mehr als im Vorjahre) sowie 10 070 (— 1 180) dz Gepäck befördert und dafür 224 282 (+ 9 440) fl. vereinnahmt. An Eil- und Frachtgütern gelangten 8 031 955 (+ 228 856) dz zur Aufgabe mit einem Frachterlös von 1 534 058 (+ 18 187) fl. Die gesammten Betriebseinnahmen beziffern sich auf 1 763 097 (+ 28 481) fl. Abzüglich des Einnahmenantheiles, welcher der Südbahn als Betriebskostenentschädigung zufällt, ergibt sich ein Erträgniss der Eisenbahnlinien mit 1 055 041 fl. Die Kohlenwerke und der Kohlenverschleiss lieferten ein Erträgniss von 194 189 fl., die Kalkwerke und die Glasfabrik ein solches von 20 599 fl. Von diesem Erträgniss kommen in Abzug: Zinsen der Prioritäten, Saldo der Zinsen, Eisenbahnsteuern (211 777 fl.), Bergbau- und Industrialiensteuern, Abschreibungen von den Anlagekosten der Flügelbahnen sowie der Bergbaue und Industrialien. Es erübrigt ein verfügbarer Ueberschuss von 550 165 fl. und zuzüglich des Gewinnvortrages vom Vorjahre ein solcher von 664 431 fl.

— **Mühlkreisbahn.** Im oberösterreichischen Landtag wurde von mehreren Abgeordneten ein Antrag, betreffend die Uebernahme der Mühlkreisbahn in den Staatsbetrieb eingebracht. Dieser Antrag dürfte sich, wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt" erfährt, bald als gegenstandslos erweisen, denn die bezüglichen, seit einiger Zeit wieder aufgenommenen Verhandlungen wegen Uebernahme der Bahn in den Staatsbetrieb (vergl. auch Nr. 34 S. 591 Jahrg. 1899 d. Ztg.) sind so weit gediehen, dass eine Verständigung erwartet werden kann. Die Verständigung scheiterte s. Zt. bekanntlich an den weitgehenden Forderungen der Mühlkreisbahn, durch welche dem Staate Opfer auferlegt worden wären, welchen das Gesetz entgegensteht. In erster Linie war es die Forderung eines Betriebsvertrages auf Grundlage einer 4 % Verzinsung der Prioritätsaktien, eine Forderung, die auch die früheren Ansprüche der Gesellschaft überstieg, welche die Verhandlungen zum zeitweiligen Scheitern brachte. Die Verwaltung der Gesellschaft scheint nun ihre Ansprüche ermässigt zu haben — es verlautet, dass sie sich nunmehr mit einer 3,5 % Verzinsung der Prioritätsaktien zufrieden gibt.

— **Ermässigung der Tarife für ausländische Kohle.** Die Prager Handelskammer hat seinerzeit bei dem Eisenbahnministerium angesucht, die Gültigkeitsdauer der ursprünglich für die Zeit vom 1. Februar bis 15. März bewilligten Frachtnachlässe bei dem Bezuge ausländischer Kohle auch für den Monat April d. J. zu verlängern. In Erledigung dieses Gesuches theilte das genannte Ministerium der Handelskammer mit, dass eine allgemeine Verlängerung des Nachlasses unthunlich erscheine. Das Eisenbahnministerium behalte sich jedoch vor, die Frachtermässigung für den noch im Laufe des Monates April stattfindenden Bezug ausländischer Kohle im Sinne seines Erlasses vom 7. Februar d. J. in einzelnen Fällen zu gewähren oder den sich ergebenden Frachtunterschied zurückzuerstatten, sofern die betreffende Partei in der Lage sein wird, im einzelnen Falle solche Umstände anzuführen, welche den ausnahmsweisen, noch während des Monats April erforderlichen Bezug fremdländischer Kohle genügend zu begründen geeignet sind.

— **Ausweise über die Wagenbeistellung.** Der Industrielle Klub in Wien hat sich vor kurzem an die Regierung mit dem Ersuchen gewendet, über die Beistellung von Wagen für Kohlensendungen künftig, so wie das im Auslande schon bisher geschah, regelmässige Ausweise veröffentlichen zu lassen. Die Eingabe des Klubs geht ferner dahin, amtlich festzustellen, welche Kohlenmenge in den sechs Monaten Juli bis Dezember 1898 und 1899, ferner in den Monaten Januar bis März 1899 und 1900 in den wichtigsten Kohlengebieten gefördert wurde, ob die Wagenbeistellung gegenüber der Förderung in den genannten Monaten zurückblieb bezw. ob und in welchem Ausmaasse ein Wagenmangel thatsächlich bestand. Das Ergebniss dieser Feststellung soll veröffentlicht und die Eisenbahnverwaltungen sollen fortab verpflichtet werden, für die wichtigsten Kohlenversandorte die Wagenbeistellungsausweise in regelmässigen und kurzen Zwischenräumen zu veröffentlichen.

— **Der Triester Verkehr.** Nach dem Jahresberichte der Triester Lagerhäuser für das Jahr 1899 belief sich die Auf- und Abgabe mittelst Eisenbahn im direkten Verkehr zwischen Bahn und Schiff auf 4 562 100 dz, im Lagerhausverkehr auf 1 245 200 dz, zusammen auf 5 807 300 dz. Gegen das Jahr 1898 ergibt sich eine Steigerung des Bahnverkehres um 0,4 %, gegen das Jahr 1897 eine solche um 8,5 %. Die Hauptrolle im Triester Verkehr spielen Zucker, Baumwolle, Getreide, Erze, Kohle, Südfrüchte, italienische Weine usw.

Vereinsausland.

— Ueber die **Eisenbahn von Tsingtau nach Tsinan** (Schantungbahn), über die wir mehrfach berichtet haben, entnimmt ein Aufsatz der „Deutschen Kolon.-Ztg." der jüngsten Denkschrift betreffend die Entwickelung des Kiautschougebietes folgendes: Die am 14. Juni 1899 unter der Benennung „Schantung-Eisenbahngesellschaft" gebildete Aktiengesellschaft besitzt ein Grundkapital von 54 000 000 *M.*, wovon 13 500 000 *M.* bei der Gründung eingezahlt worden sind. Sie hat sich verpflichtet, die vorbezeichneten Bahnen innerhalb einer Frist von fünf Jahren, die Bahnstrecke von Tsingtau nach Weihsien innerhalb einer Frist von drei Jahren zu erbauen und in Betrieb zu nehmen. Die Gesammtstrecke der Bahnlinien beläuft sich auf rund 450 km, die Theilstrecke Tsingtau-Weihsien auf rund 180 km. Bei Feststellung der Bahnlinien ist der bestthunlichste Anschluss der wichtigsten Kohlenreviere im Norden der Provinz Schantung und der bedeutendsten Ortschaften zwischen Tsingtau und Tsinan vorgesehen. Innerhalb des deutschen Schutzgebietes sollen zwei Bahnhöfe entstehen: in unmittelbarer Nähe des im Bau begriffenen grossen Hafens ein Hauptbahnhof, auf welchem die Waaren direkt vom Schiffe auf die Achse oder umgekehrt verladen werden, und in der Nähe der Tsingtaubucht ein Stadtbahnhof. Die Bahn wird eingleisig hergestellt, doch ist bei dem Grunderwerb auf ein künftiges Doppelgleise Bedacht genommen worden. Ihre Spurweite ist die normale von 1,435 m.

Als Beitrag zu den Aufwendungen des Reiches für die Hafenanlagen in der Kiautschoubucht und zu den allgemeinen Verwaltungskosten des Schutzgebietes hat die Gesellschaft sich zur Entrichtung einer Abgabe aus den Erträgnissen ihres Eisenbahnunternehmens verpflichtet, die in dem Maasse steigen soll, als die zu vertheilende Jahresdividende den Betrag von 5 % übersteigt.

Ferner ist dem Deutschen Reiche das Recht vorbehalten, nach Ablauf von 60 Jahren die Eisenbahn von der Gesellschaft zu einem angemessenen Preise zu übernehmen. Im übrigen sind die Grundsätze für den Bau und den Betrieb der Bahn nach Gesichtspunkten festgelegt, welche der deutschen Regierung ein wirksames Aufsichtsrecht sichern, der Gesellschaft aber zugleich die zur Durchführung des Unternehmens erforderliche freie Bewegung gewähren.

Die Lieferung des Oberbaumaterials für die gesammte Bahnlinie ist an deutsche Werke vergeben worden. Ebenso sind mit deutschen Unternehmern Verträge über die Lieferung und Montirung der Brücken sowie über den für den Bau und die Betriebseröffnung erforderlichen Fuhrpark abgeschlossen. Die Verschiffung des Materials nach Tsingtau ist durch Verträge mit dem Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerikalinie sichergestellt. Zollfreie Einfuhr dieses gesammten Materials hat die chinesische Regierung zugestanden.

Die in Tsingtau für den Bahnbau eingesetzte Betriebsdirektion wird von einem durch langjährigen Aufenthalt in China mit den Verhältnissen des Landes vertrauten Beamten der preussischen Staatseisenbahnverwaltung geleitet, welchem ein Stab von im ausländischen Eisenbahnbau erfahrenen Technikern beigegeben ist. Der Bauangriff selbst hat im September 1899 unter Verwendung von tausenden von Chinesen stattgefunden, indem gleichzeitig von Tsingtau und von der Stadt Kiautschou aus mit den Erdarbeiten zur Herstellung des Bahndamms begonnen worden ist. Für die rund 100 km lange Theilstrecke Tsingtau-Kiautschou wird der Oberbau zu Anfang des nächsten Jahres hergestellt sein, „so dass zu dieser Zeit der erste Pfiff in Schantung ertönen kann".

— **Aegyptische Eisenbahnen.** Aus dem dem Parlament unterbreiteten Bericht Lord Cromers über die Finanzlage und Verwaltung Aegyptens im Jahre 1899 ist nach der „Köln. Ztg." hervorzuheben, dass die Eisenbahnen in 1899 den bisher höchsten Rohertrag von 2 112 000 £ und einen Reinüberschuss von 62 000 £ erbracht haben. Der Güterverkehr hat allein 100 000 £ mehr erzielt als im Vorjahre. Sehr bemerkenswerth ist, dass Lokomotiven und Wagen aus Belgien und aus Amerika bezogen werden mussten, weil die englischen Fabriken zu lange Lieferzeiten beanspruchten. In Amerika wurden diese Lokomotiven und Wagen nach eigenen festen Mustern und Zeichnungen hergestellt, ganz gleichgültig, für welche Verwaltung sie Verwendung finden sollen. Deshalb können auch dort billigere Preise

und kürzere Lieferfristen ausgemacht werden, als für Maschinen, die nach eigenen Zeichnungen der Verwaltungen gebaut werden müssen. Eine belgische Fabrik habe $3\frac{1}{2}$ Monate früher liefern können als jede andere englische Fabrik. Die 1898 aus Amerika abgelieferten Lokomotiven seien zwar gut gewesen, aber da sie in vieler Hinsicht anders gebaut seien als die englischen, so erfordere die Bedienung mehr Zeit zum Erlernen, so dass noch jetzt die ganze Leistungsfähigkeit der Maschinen nicht ausgenutzt werde.

— **Eisenbahnen in Südwestafrika.** Man schreibt den „Berl. N. Nachr.“: Durch die Verhandlungen des Kolonialrathes im November 1899 war bekannt geworden, dass die Reichsregierung nicht nur mit der African Transcontinental Telegraph Company über den afrikanischen Nord-Süd-Telegraphen von Kapstadt nach Kairo, sondern dass sie noch einen wichtigen Eisenbahnvertrag abgeschlossen habe. Der Reichskanzler hatte mit der British South African Company ein Abkommen getroffen, wonach die letztere sich verpflichtet, von den Gebieten Rhodesias oder des Betschuanalandes nach der Westküste Afrikas südlich vom 14° südl. Br. eine Eisenbahn nur über einen durch besonderes Uebereinkommen mit der deutschen Regierung zu bestimmenden Punkt an der deutsch-englischen Grenze weiterzuführen und auch nördlich vom 14° eine Eisenbahn nach der westafrikanischen Küste erst zu bauen, nachdem südlich eine Eisenbahnverbindung durch das deutsche Gebiet hergestellt ist. Damit war also die Umgehung des deutschen Gebietes beim Bau internationaler Eisenbahnen in Südafrika nach der Westküste unmöglich gemacht Bald darauf wurde bekannt, dass die erste dieser west-östlichen Eisenbahnen von der Tigerbai im portugiesischen Mossamedes durch Deutsch-Südwestafrika nach Betschuanaland geführt werden sollte. Grosse deutsche Firmen, wie hauptsächlich die Berliner Diskontogesellschaft, schlossen sich an die Gesellschaften mit englischem Namen an, gaben ihnen einen mehr deutschen Charakter und brachten grössere deutsche Kapitalien hinein. Aus der South West Africa Co. und der Diskontogesellschaft bildete sich die Otawiminen- und Eisenbahngesellschaft, welche den Bau der Eisenbahnen übernehmen und die Metallgruben ausbeuten wollte. Die Absendung einer grossen Expedition, die aus einer Abtheilung für Eisenbahnvorarbeiten und einer solchen für Bergbau bestehen sollte, war beschlossen, als Oberleiter des Ganzen wurde Dr. G. H a r t m a n n, der Berliner Vertreter der South West Africa Co., in Aussicht genommen Infolge äusserer Hindernisse hat sich die Absendung der Expedition immer hinausgezogen. Nunmehr sind aber alle Schwierigkeiten behoben; Dr. Hartmann hat am 25. April mit dem fälligen Woermanndampfer in Begleitung der Expeditionsmitglieder die Reise nach Deutsch-Südwestafrika angetreten. Der Beginn der Vorarbeiten für die wichtige Bahn ist nicht nur an sich zu begrüssen, er wird auch den vielfach hier verbreiteten Gerüchten ein Ende machen, dass englische Machinationen den Bahnbau durch deutsches Gebiet zu hindern oder unmöglich zu machen suchten.

— **Bei dem Feldbahnbaukommando in Swakopmund** ist eine Telegraphenmeisterstelle zu besetzen. Die Annahmebedingungen sind folgende: Dreijährige Dienstzeit im Schutzgebiet, Anfangsbesoldung 4 000 ℳ. jährlich, freie Wohnung im Schutzgebiet, freie Hin- und Rückreise, 250 ℳ. für die Hinreise, 400 ℳ. zur Ausrüstung und bei längerem Verbleib im Kolonialdienst nach Ablauf der ersten Dienstperiode ein viermonatiger Heimathsurlaub ausschliesslich der Reisezeit unter Belassung der Besoldung und unter Gewährung einer Reisebeihilfe. Bewerber müssen gesund, unverheirathet und möglichst zwischen 25 und 30 Jahren alt sein, gute Zeugnisse und, sofern sie Soldat gewesen sind, auch gute Militärpapiere besitzen. Die preussischen Eisenbahndirektionen sind beauftragt, geeignete und zur Uebernahme der Stelle bereite Telegraphenmeister und Telegraphendiätare zu ermitteln und dem vorgesetzten Ministerium namhaft zu machen. Dem ausgewählten Beamten wird der erforderliche Urlaub unter Wahrung des Besoldungs- und Anwärterdienstalters ertheilt werden.

Allgemeines.

— **Naftaleitungen.** Als Ergänzung der vorhandenen Verkehrsmittel spielen in Amerika schon seit längerer Zeit Rohrleitungen zur Fortschaffung von Nafta eine nicht untergeordnete Rolle. Russland hat auch schon den Anfang damit im Kaukasus gemacht und gegenwärtig hat das Handelshaus Gebr. Seligmann in Newyork, London und Paris dem Finanzministerium ein Projekt eingereicht, nach welchem es um die Genehmigung zur Anlage von Rohrleitungen zur Fortschaffung von Nafta auf den Strecken Moskau-Jarosslaw 252 Werst (= 269 km) und Rybinsk-St. Petersburg 450 Werst (= 474 km) bewirbt. Die Firma will Röhren von 8 Zoll Lichtweite verwenden, um auf beiden Linien 25 000 000 Pud (= 410 000 t) Nafta im Jahre fortschaffen zu können. Die Anlagekosten werden mit 23 400 R. (= 50 500 ℳ.) für eine Werst (= 1 067 m) berechnet. Zu bemerken wäre nur, dass das Konkurrenzland Amerika über ein Rohrnetz von 96 000 km Länge verfügt und dass die schnelle und billige Beförderung des Nafta durch dieses Rohrnetz dem amerikanischen Petroleum die beherrschende Stellung auf dem Weltmarkte wesentlich erleichtert.

— **Der zweite Eisbrecher für den Baikalsee** trifft mit Beginn der Schifffahrt in St. Petersburg ein. Der Eisbrecher ist auf der Werft von Whitworth, Armstrong & Co. in Newcastle erbaut worden. Die Länge des Eisbrechers beträgt 290 Fuss, die Breite 57 Fuss, Tiefgang $18\frac{1}{2}$ Fuss, Wasserverdrängung 4 200 t. Die Maschine entwickelt eine Fahrt von 13 Knoten.

Bücherschau.

— **Meyer's Führer durch Paris und Nord-Frankreich.** Von diesem beliebten Reisebuch ist soeben die 4. Auflage in zum Theil an Ort und Stelle selbst durchgeführter gründlicher Neubearbeitung im Verlage des Bibliographischen Instituts zu Leipzig und Wien erschienen. (Preis 6 ℳ.) Eine Reihe allgemeiner Vorzüge, die den Meyer'schen Reisebüchern anerkanntermaassen eigenthümlich sind, erspart uns das besondere Eingehen darauf; wir können uns also besser mit den nächstliegenden Aufgaben des neuen Buches beschäftigen, welchen die Redaktion durch die Sonderbeilage: Führer durch die Weltausstellung 1900 mit einem vorzüglich ausgeführten grossen Plan und einer Gesammtansicht trefflich entsprochen hat. Auf der Höhe seiner Bestimmung erweist sich ferner das Werk in der Führung zu den Sehenswürdigkeiten der Seinehauptstadt selbst und ihrer Umgebung; mit Sach- und Fachkenntniss vermitteln die Herausgeber dem Turisten das Verständniss für die Erscheinungen des vielgestaltigen Pariser öffentlichen Lebens. Für die gerade hier willkommene Fürsorglichkeit des Buches erbringt das ihm beigegebene, leicht herauszulösende Blatt: course à l'heure einen wahrhaft klassischen Beweis. Dieses Blatt, als Fahrvorschrift dem Kutscher übergeben, gewährleistet eine bequeme und genussreiche Rundfahrt zu den unerlässlichsten Punkten des alten und neuen Paris. Das Bild der Reiseeindrücke schliesst sich damit zu einem lückenlosen Ganzen. Vierzig mit peinlichster Genauigkeit durchgearbeitete, in grösstem Maassstab gehaltene Spezialpläne und Karten ermöglichen von jedem Standort aus leichte und rasche Orientirung. — Im weiteren Sinne hat dieser Führer die schätzenswerthe Eigenschaft, als Reisehandbuch für Nord-Frankreich das einzige in deutscher Sprache zu sein, und es wird jeden Deutschen mit aufrichtiger Genugthuung erfüllen, dass die Darstellung alles Sehenswerthen und der durch die Ereignisse von 1870/71 geschichtlich berühmt gewordenen Stätten (Sedan mit besonderer Karte des Schlachtfeldes) auch den rein deutschen Standpunkt immer vertritt.

Den f r a n z ö s i s c h e n E i s e n b a h n e n ist in der Einleitung ein eigener Abschnitt gewidmet; wir erfahren einiges über die Express- und Omnibuszüge, über die Coupés de luxe und die Coupés lits, über Rückfahr- und Rundreisekarten, die von mindestens 300 km an ausgegeben werden, und zwar als Kilometerfahrscheine in Abstufungen von 25—200 km, über die Länge des französischen Eisenbahnnetzes usw. Bei Aufführung der Verkehrsmittel finden wir eine eingehende Schilderung der neuen Pariser Stadtbahn — kurzweg Métropolitain genannt —, ebenso der Gürtelbahn. Die auch hier ausgesprochene Hoffnung, dass bis zum Frühjahr 1900 einige Linien des „Métropolitain“ fertiggestellt sein werden, hat sich nicht erfüllt. Ob die in Nr. 32 S. 495 d. Ztg. mitgetheilte Zusicherung des „Figaro“, der Betrieb werde im Juli begonnen werden, wird eingehalten werden können, scheint uns nicht ganz zweifelsfrei.

Der gleiche Verlag bietet mit dem in dritter, verbesserter Auflage erschienenen **Französischen Sprachführer**, Konversationswörterbuch von Professor Emil P o l l a k (Preis 2,50 ℳ.), eine unentbehrliche Ergänzung zu seinem wie zu jedem Reisebuch. Meyer's Französischer Sprachführer hat als Verschmelzung von Konversationsbuch und Taschenwörterbuch den grossen Vorzug, dass man sich mit seiner Hilfe in den betreffenden Sprachgebieten ohne besondere Vorkenntniss ausdrücken und eine jedermann verständliche Unterhaltung führen kann. Man findet im Nu das gewünschte Wort, daneben Warnung vor üblichen Sprachfehlern, lehrreiche Winke über Sitten und Gebräuche usw. Dieser Sprachführer ist somit ein vortrefflicher Helfer auf der Reise.

Beide Führer werden Deutschen, die die Weltausstellung besuchen, unschätzbare Dienste leisten.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Grossherzoglich oldenburgische Staatseisenbahnen. Am 1. Mai d. J. ist der zwischen den Stationen Hammelwarden und Brake (Oldbg.) gelegene Haltepunkt Kirchhammelwarden für den beschränkten Personenverkehr eröffnet worden. (Vergl. Bekanntmachung der grossherzoglichen Eisenbahndirektion Oldenburg in Nr. 34 — Inser.-Nr. 1027 — d. Ztg.)

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster. Die an der Strecke Bremen-Hamburg gelegene, bisher nur für den Personenverkehr eingerichtete Haltestelle Klecken ist am 1. Mai d. J. auch für den unbeschränkten Gepäck-, Güter- und Privatdepeschenverkehr sowie für die Abfertigung von lebenden Thieren eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen erfolgen kann, ist ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Münster in Nr. 34 — Inser.-Nr. 1031 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Köln. Die Station Köln Süd ist am 1. Mai d. J. auch für die Abfertigung von lebenden Thieren und Fahrzeugen eröffnet worden.

Umbau der Verladerampe auf Station Birkenau.

Main-Neckarbahn. Vom 1. bis einschliesslich 15. Mai d. J. wird die Verladerampe auf Station Birkenau für Kopfverladung ausser Betrieb gesetzt.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1046 vom 23. April 1900 an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres und die königliche Eisenbahndirektion zu Münster, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 28. April 1900).

Nr. 1123 vom 26. April 1900 an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Auslegung der Bestimmung im § 22, 1 c des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 28. April 1900).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai d. J. wird der zwischen den Stationen Hammelwarden und Brake (Oldbg.) gelegene Haltepunkt Kirchhammelwarden für den beschränkten Personenverkehr eröffnet.

Die Fahrpreise etc. sind aus dem am 1. Mai d. J. in Kraft tretenden Nachtrag III zum Personentarif für den Binnenverkehr zu ersehen.

Oldenburg, den 25. April 1900. (1027)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der vollspurigen Nebeneisenbahn Zwönitz-Scheibenberg.

Am 1. Mai d. J. wird die eingleisige vollspurige Neubaulinie
Zwönitz-Scheibenberg
für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Der Betrieb erfolgt nach Maassgabe der „Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands“.

Die auf der neuen Linie verkehrenden Personenzüge haben im Sommerfahrplane Aufnahme gefunden.

Die Tarife für die Personen- und Gepäckbeförderung werden auf den neuen Verkehrsstellen ausgehängt.

Die maassgebenden Entfernungen sowie die infolge Eröffnung der neuen Linie für einzelne ältere Verkehrsstellen eintretenden Aenderungen in den Entfernungen sind in dem bei allen Güterverkehrsstellen käuflich zu erlangenden „Nachtrag IX zum Kilometerzeiger für den Binnenverkehr“ enthalten. Ueber den beschränkten Güterverkehr auf der Haltestelle Beierfeld geben alle Güterverkehrsstellen Auskunft.

Dresden, am 28. April 1900. (1028)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Am 1. Mai gelangt die an der Nebenbahn Cosel-Poln. Neukirch zwischen den Haltestellen Reinschdorf und Sakrau-Suckowitz liegende Haltestelle Langlieben zur Eröffnung. Dieselbe erhält die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Gepäck, lebenden Thieren, Leichen, Eil- und Frachtgütern sowie Fahrzeugen. Dagegen ist die Haltestelle zur Annahme und Ausgabe von Sprengstoffen nicht geeignet.

Die Frachtberechnung erfolgt:

a) im ostdeutsch-mitteldeutschen, ostdeutsch-westdeutschen und ostdeutsch-hessischen Güterverkehr nach Maassgabe der um 8 km zu erhöhenden Entfernungen der Station Cosel,
b) in den übrigen deutschen Gütertarifen, an denen die Station Langlieben betheiligt ist, nach Maassgabe der in denselben für die Station Langlieben bereits enthaltenen Entfernungen.

Kattowitz, den 25. April 1900. (1029)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ziederthal-Eisenbahn.
(Landeshut i/Schl.-Albendorf.)

Am 1. Mai d. J. wird die Haltestelle Berthelsdorf für den Personen-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet.

Berlin, den 27. April 1900. (1030)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Mai d. J. wird die an der Strecke Bremen-Hamburg gelegene, bisher nur für den Personenverkehr eingerichtete Haltestelle Klecken auch für den unbeschränkten Gepäck-, Güter- und Privatdepeschenverkehr, sowie für die Abfertigung von lebenden Thieren eröffnet.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und von Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen erfolgen kann, ist ausgeschlossen.

Gleichzeitig wird die Haltestelle in die Gütertarife für die Tarifgruppe IV, die Staatsbahn-Wechseltarife mit dieser Gruppe und in den oldenburgisch-nordwestdeutschen Gütertarif aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Münster, den 25. April 1900. (1031)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrsstörungen.

Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn.

Mit Bezug auf § 11 Punkt 2a und 4 des Uebereinkommens, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen wird bekannt gegeben, dass auf der Linie Kis-Czell-Répcze-Szemere der Neusiedler-See Lokaleisenbahn sowohl der Güter- als Personen- und Gepäckverkehr wegen Hochwasser am 8. April l. J. eingestellt werden musste.

Die Dauer der Störung ist nicht bestimmbar.

Sopron, den 26. April 1900. (1032)

5. Güterverkehr.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Tarifheft 1.

Am 1. Mai d. J. treten für den Verkehr zwischen Franzensbad (sächs. Staatsb.

und Buschtěhrader Eisenb.) einerseits und Penzing und Wien I (K. E. B.) andererseits direkte Frachtsätze in Kraft, deren Höhe bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren ist.

Dresden, den 30. April 1900. (1033)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. werden zu den Gütertarifen Theil II der Nachtrag 1 zum Heft 1, Nachtrag 10 zum Heft 2 und Nachtrag 3 zum Heft 3 herausgegeben. Eine Erweiterung des seitherigen Tarifs tritt durch die Aufnahme der Stationen der Hildesheim-Peiner, der Niederlausitzer, der Brölthaler und der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn ein. Ausserdem enthalten die Nachträge Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen unter II des Tarifs, Entfernungen und Frachtsätze für neu aufgenommene und anderweite Entfernungen und Frachtsätze für mehrere Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Bromberg, Danzig, Köln, Königsberg, Münster, Stettin, der oldenburgischen Staatsbahn, der westfälischen Landeseisenbahn, der Krefelder und Meppen-Haselünner Eisenbahn. Ferner werden hierdurch die in dem Gruppentarif IV, den Gruppenwechseltarifen I, II/IV. III/IV, IV/V, IV/VI, IV/VII und IV/VIII, dem Tarif für den Oldenburg-nordwestdeutschen Güterverkehr und den Gütertarifen für den westdeutschen, mitteldeutschen und ostdeutschen Privatbahnverkehr enthaltenen Entfernungen und Sätze für die frühere Station Osterholz b/Stadthagen des Direktionsbezirks Hannover, sowie der Gütertarif für den Brölthaler Nachbarverkehr vom 1. Februar 1894 nebst Nachträgen aufgehoben. Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden sie erst vom 15. Juni d. J. ab gültig.

Die in die Nachträge aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Abdrücke der Nachträge sind bei den Güter-Abfertigungsstellen käuflich zu haben.

Münster, den 28. April 1900. (1034)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch- und Frankfurt-sächsischer Güterverkehr.

1. Vom Tage der Betriebseröffnung an, die voraussichtlich am 1. Mai 1900 erfolgt, werden die Stationen Bernsbach, Elterlein und Grünhain der königlich sächsischen Staatseisenbahnen in den direkten Verkehr einbezogen.

Ueber die Frachtberechnung geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

2. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die Station Bedburg des Direktionsbezirks Köln in den Ausnahmetarif 2a (Steinkohlen etc.) als Versandstation aufgenommen.

Dresden, am 30. April 1900. (1035)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet etc. nach Stationen der Direktionsbezirke Köln und St. Johann-Saarbrücken.

Am 1. Mai d. J. tritt unter Aufhebung des Ausnahmetarifs 6 vom 1. April 1897 nebst Nachträgen ein neuer Ausnahmetarif 6 in Kraft, welcher neue Frachtsätze von den Stationen Horst i. Westf. und Hugo des Direktionsbezirks Essen und Bedburg des Direktionsbezirks Köln, sowie nach der Station Kalk Süd des Direktionsbezirks Köln und ferner neben einer Reihe Frachtermässigungen auch einzelne Erhöhungen, im übrigen aber die bisherigen Frachtsätze enthält.

Soweit Erhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 15. Juni d. J. ab. Die Frachtsätze für die Stationen Horst in Westf. und Hugo treten erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr in Kraft.

Tarifabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zum Preise von 1 ℳ das Stück zu haben.

Essen, den 27. April 1900. (1036)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Ost-Afrikaverkehr über Hamburg.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Schladern des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. mit den Frachtsätzen der Stationsgruppe Eitorf, Hennef (Sieg) in den Verband aufgenommen.

Altona, den 30. April 1900. (1037)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. tritt zum Gütertarif für die Gruppe IV — Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Hannover und Münster — der Nachtrag 13 in Kraft, welcher neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen anderweite gekürzte Tarifkilometer für verschiedene Stationsverbindungen und einen ermässigten Ausnahmefrachtsatz für Schlackensendungen von Peine nach Aligse enthält.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Güterabfertigungen zu beziehen.

Hannover, den 27. April 1900. (1037a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. tritt an Stelle des Gemeinschaftsgütertarifs für den Verkehr zwischen den Stationen der Wittenberge-Perleberger und Prignitzer Eisenbahn einerseits und den Stationen der meckl. Friedrich Wilhelm-Eisenbahn und der Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstocker Eisenbahn andererseits, sowie für den Verkehr der letzteren beiden Bahnen untereinander vom 25. Oktober 1895 nebst Nachträgen ein neuer Gemeinschaftsgütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Wittenberge-Perleberger und Prignitzer Eisenbahn einerseits und den Stationen der meckl. Friedrich Wilhelm- und der Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstocker Eisenbahn andererseits, sowie für den Verkehr der letzteren beiden Bahnen untereinander in Kraft.

Durch denselben werden die bisherigen Frachtsätze fast durchgehend ermässigt; etwaige Frachterhöhungen sind erst vom 15. Juni d. J. ab gültig.

Die zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss I (2) von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen, woselbst auch die Tarife käuflich zu haben sind.

Perleberg, den 25. April 1900. (1038)
Die Direktion
der Prignitzer Eisenbahn,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1900 tritt zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der grossh. badischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der badischen Nebenbahnen im Privatbetrieb anderseits der Nachtrag VII in Kraft.

Derselbe enthält die Aufnahme der Station Mannheim Industriehafen in den Tarif.

Karlsruhe, 25. April 1900. (1039)
Grossh. Generaldirektion.

Mitteldeutsch-hessischer Verkehr.
(Gruppe V/VI.)

Am 1. Mai d. J. gelangt der Nachtrag XVI zum Gütertarif zur Einführung. Ausser mehreren bereits früher veröffentlichten Tarifergänzungen enthält derselbe:

1. Aenderungen und Ergänzungen des Vorworts, der besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung und der besonderen Tarifvorschriften;
2. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Ederbringhausen, Harzhausen, Itter, Niedergebra, Schmittlotheim und Steinhausen des Direktionsbezirks Cassel, Köditzberg, Königsee (Thür.), Krauschwitz bei Teuchern, Mertendorf, Naumburg Ost, Stössen und Wethau des Direktionsbezirks Erfurt (für letztere 5 Stationen mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung ab), Marienborn des Direktionsbezirks Magdeburg, sowie Hergeshausen und Kranichstein des Direktionsbezirks Mainz;
3. anderweite Entfernungen für die Stationen der Strecken Frankenberg (Hess.-Nass.)-Sarnau-Wallau des Direktionsbezirks Cassel sowie für Station Eberbach des Direktionsbezirks Mainz; ferner um 3 bis 4 km erhöhte Entfernungen für die Stationen Düsedau, Eichstedt i. Altm., Geest-Gottberg, Goldbeck, Osterburg und Seehausen i. Altm. des Direktionsbezirks Magdeburg;
4. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, insbesondere Aufhebung von Frachtsätzen für:
   a) Eisen und Stahl des Spezialtarifs II (A.-T. 9) von Bingerbrück, Burbach (Westf.), Eitorf, Herchen und Siegburg,
   b) Schiffsbaueisen (A.-T. 9 S) von einer grösseren Anzahl Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Magdeburg sowie nach Halle und Mannheim Neckarvorstadt.
5. einige Berichtigungen.

Die durch diesen Nachtrag eintretenden Frachterhöhungen sowie die für Station Eberbach vorgesehenen Verkehrsbeschränkungen sind erst vom 15. Juni d. J. ab gültig.

Die aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Erfurt, den 27. April 1900. (1040)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarischer-bayerischer Gütertarif.

Theil III, Heft 1 vom 1. Dezember 1898. (Getreideverkehr Oesterreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1900 gelangt der Nachtrag II zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen zum Haupttarife enthält.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben

werden, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Juli 1900.

München, den 26. April 1900. (1041)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Gütertarif.

Theil V, Heft 1 vom 1. Juli 1898.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. gelangt Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält ausser Stationsnamenänderungen Aenderungen der Abtheilungen I und II.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 30. Juni 1900.

München, den 27. April 1900. (1042)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Juni d. J. wird die Station Soojschitz der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, die bisher lediglich dem Verkehr mit der dortigen Zuckerfabrik gedient hat, geschlossen.

Demzufolge treten die im Tarifheft 1 vom 1. April 1900 für Soojschitz St. E. G. vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 5 (Samen und Sämereien aller Art) mit dem vorbezeichneten Tage ohne Ersatz ausser Kraft.

Breslau, den 26. April 1900. (1043)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1900 wird die Oschersleben - Schöninger Eisenbahn in den Tarif einbezogen.

Berlin, den 27. April 1900. (1044)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.

Binnengüterverkehr für vollspurige Linien.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. an wird die Station Lausigk in den Ausnahmetarif 6 für Brennstoffe, Abschnitt b, Braunkohlen usw., als Versandstation einbezogen.

Dresden, den 27. April 1900. (1045)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
II. Abtheilung.
Gasterstädt.

Deutsch-französischer Verband, Verkehr über Elsass - Lothringen.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt für die Beförderung von roher Baumwolle von Le Hâvre und anderen französischen Nordseehäfen nach südbadischen Stationen ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe kann von unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich bezogen werden.

Der Tarif vom 15. Juni 1898 wird aufgehoben.

Strassburg, den 24. April 1900. (1046)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Nach der Anmerkung am Fusse der Seite 22 des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen usw. von Belgien nach der Reichsbahn vom 1. November 1898 gelten im Verkehr mit Deutsch-Oth besondere Ermässigungen bei gleichzeitiger Auflieferung von 50 000 kg (10 Cts.) und von 100 000 kg (35 Cts.). Diese Ermässigungen kommen mit sofortiger Geltung bei den Bezügen des Stahlwerkes Micheville-Villerupt und des Eisenwerkes Aubrives - Villerupt in Villerupt zur Anwendung.

Strassburg, den 21. April 1900. (1047)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Zu dem Heft 19 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn kommt am 1. Mai d. J. der II. Nachtrag mit ermässigten Frachtsätzen für Eil- und Frachtstückgut zur Einführung. Die Abgabe desselben erfolgt kostenfrei.

Strassburg, den 23. April 1900. (1048)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für Eisenerze etc. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Am 1. Mai d. J. wird die Station Hagendingen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen für den Versand von Eisenerzen etc. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb sowie die Station Sigmaringendorf der württembergischen Staatseisenbahnen für den Versand von Eisenerzen etc. zum Hochofenbetrieb, die letztere im Verkehre nach Stationen der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen und der Wilhelm-Luxemburgbahn in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Essen, den 25. April 1900. (1049)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.

Am 1. Mai 1900 treten Tarifnachträge in Kraft:

a) zum Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1899 der Nachtrag I, enthaltend Ergänzung der Vorbestimmungen, Erweiterung der Klassen- und Ausnahmetarife, Aenderung von Frachtsätzen zufolge Ermässigung der Lokaltarife mehrerer Verwaltungen, neue Ausnahmetarife für Leim, Kabel, Rübenschnitze, Weinmaische und Holztheer, Aufhebung der Sätze des Ausnahmetarifs 20 für Wolle von Kaposvár nach Berlin, Cosel Oderhafen, Cottbus und Forst und des Ausnahmetarifs 57 für gekalkte Felle, sowie Berichtigungen. Deutscherseits sind ermässigte Frachtentheile nur in die Ausnahmetarife für Zink, Eisenerze und Schlacke eingerechnet. Soweit durch den Nachtrag Verkehrsbeschränkungen und Tariferhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 30. Juni in Geltung;

b) zum Theil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1897 der Nachtrag III, enthaltend Erweiterungen und Ermässigungen des Ausnahmetarifs für Kleie usw., sowie Ergänzungen und Berichtigungen.

Druckabzüge der Nachträge sind für 1 ℳ. bezw. 35 ₰ pro Stück bei den bekannten Verkaufsstellen zu beziehen.

Breslau, den 28. April 1900. (1050)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. Südwestdeutschland-Mittel- und Westschweiz vom 1. Februar 1898 ist mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. der IV. Nachtrag erschienen.

Derselbe enthält unter anderem neue bezw. geänderte Frachtsätze für Kehl, Mannheim Industriehafen und Rheinau, sowie die Erweiterung der Gültigkeit der besonders ermässigten Frachtsätze für Mannheim bad. B., Maxau, Rheinau, Ludwigshafen a/Rh., Maximiliansau und Speyer Hafen auf zu Schiff eingegangene Steinkohlen usw. ausserdeutscher Herkunft.

Der Nachtrag wird von den betheiligten Verwaltungen und von unserm Gütertarifbüreau unentgeltlich abgegeben.

Karlsruhe, den 27. April 1900. (1051)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Auf 1. Mai 1900 wird der Tarif Theil II, Heft 5, erste Abtheilung, enthaltend die besonderen Bestimmungen und Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin, Breslau, Danzig, Erfurt, Halle a. S., Kattowitz, Magdeburg, Posen und Stettin, sowie der Nebenbahn Hansdorf-Priebus und der Lausitzer Eisenbahn einerseits und Stationen der schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn), der Sihlthalbahn, der Tössthalbahn, der Vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburgerbahn und der Wald-Rütibahn andererseits) neu ausgegeben. Durch denselben werden der gleichnamige Tarif vom 1. Juni 1891 nebst Nachträgen, der Tarif Theil II, Heft 6, erste Abtheilung vom 15. Oktober 1893, die im Ausnahmetarife vom 1. Juli 1898 für die Beförderung von Holzstoff und Holzzellstoff enthaltenen Frachtsätze für Stationen der schweizerischen Nordostbahn, sowie die Anhänge zu den Heften 1 und 2 des Theiles II der bayerisch-schweizerischen Gütertarife vom 1. Juli 1892 und 1. August 1895, enthaltend besondere Bestimmungen und Frachtsätze für Stationen der ehemaligen Werrabahn aufgehoben. Soweit die bisher im Tarife Theil II, Heft 5, erste Abtheilung enthaltenen Frachtsätze für Eschwege und Salzgitter nicht in den Tarif Theil II, Heft 3, erste Abtheilung vom 1. Juli 1899 übergegangen sind, werden dieselben mit Einführung des neuen Tarifes Theil II, Heft 5, erste Abtheilung, aufgehoben. Soweit durch letzteren Frachterhöhungen oder Beschränkungen des direkten Verkehres eingeführt werden, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis einschliesslich 31. Juli 1900 in Geltung.

Exemplare des neuen Tarifes können von Ende April ab von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen zum Preise von 2,00 ℳ. für das Stück bezogen werden.

Karlsruhe, den 25. April 1900. (1052)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Hamburg-mecklenburg-pommerscher Eisenbahnverband.

Zum Personen- und Gepäcktarif vom 1. Dezember 1897 erscheint der Nachtrag 3 vom 1. Mai d. J., der ausser einer bereits am 1. Juli 1899 durchgeführten Aenderung der besonderen Bestimmungen zu § 14 der Verkehrsordnung Ergänzungen zu den Preistafeln enthält.

Schwerin, den 25. April 1900. (1053)
Grossherzogliche Generaleisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach Württemberg.

Zum Kohlentarif Nr. 7 vom 1. April 1897 erscheint am 1. Mai d. J. der Nachtrag V. welcher verschiedene württembergische Stationen in den direkten Verkehr einbezieht. (1054)

St. Johann-Saarbrücken, den 25. April 1900.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oldenburg-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Mai d. J. tritt zu dem Tarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 7 in Kraft. Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Damme, Hesepe und Rieste der oldenburgischen Staatsbahn, anderweite gekürzte Entfernungen für verschiedene Stationsverbindungen, Ausnahmefrachtsätze für Eisen etc. von den Stationen Oeynhausen (Nord- und Südbhf.) und für Steine ab Piesberg, sowie sonstige bereits veröffentlichte Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.

Der Nachtrag ist von den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 27. April 1900. (1055)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutscher Güterverkehr (I/II) und Berlin-nordostdeutscher Güterverkehr (I/III).

Am 1. Mai 1900 treten im ostdeutschen Gütertarif (Gruppe I/II) und im Berlin-nordostdeutschen Gütertarif (I/III) neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Alt-Körtnitz, Callies-Stadt, Märkisch Friedland, Virchow (gültig vom Tage der Eröffnung für den Güterverkehr) und Wutzig, sowie ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Strecken Neustettin bis Techlipp und Elfenbusch bis Bärenwalde des Bezirks Danzig, ferner für eine grössere Anzahl Stationen des Direktionsbezirks Bromberg in Kraft.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 19. April 1900. (1056)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum Heft 10 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz-Heinrichbahn kommt am 1. Mai d. J. der 1. Nachtrag mit Frachtsätzen für den Verkehr der Station Diekirch P. H. zur Einführung. Derselbe wird kostenfrei abgegeben.

Strassburg, den 23. April 1900. (1057)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Frachtbegünstigung anlässlich der Weltausstellung Paris 1900.

Auf Grund der Zusammenstellung vom 15. September 1899 bezw. des Nachtrages I hierzu, ausgegeben im Monate Februar 1900, werden bis längstens 31. Dezember 1900 für Ausstellungsgüter, und zwar Waaren aller Art exklusive Lebensmittel, welche für die Weltausstellung in Paris bestimmt sind oder von derselben unverkauft und unverloost zurückbefördert werden, bei Beförderung als Eilgut mit Schnellzügen nachstehende Frachtsätze berechnet:

Für Sendungen von 0–5 Kilogramm	6–10	11–20	21–30	31–40	über 40 Kilogramm
Francs pro Sendung					Francs für 1000 kg
Von Wien I, K. E. B. (Westbahnhof) nach Paris, Station der französischen Ostbahnen					
2,35	3,40	5,40	8,10	10,75	259,75
Von Paris, Station der französischen Ostbahnen nach Wien I, K. E. B. (Westbahnhof)					
2,00	2,65	3,85	5,80	7,70	190,65

Die Abfertigung der betreffenden Sendungen erfolgt auf Grund der Bestimmungen des vom 1. Dezember 1899 gültigen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen im Verkehre zwischen Wien I, K. E B. (Westbahnhof) einerseits und Stationen der französischen Ostbahnen andererseits, sowie nach Maassgabe der vom 15. September 1899 gültigen Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen sammt Nachtrag I für den Transport der für die Weltausstellung Paris 1900 bestimmten Objekte aus Oesterreich - Ungarn und weiter, sowie aus Bosnien und der Hercegovina nach Paris bezw. umgekehrt.

Wien, am 22. April 1900. (1058)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Maschinen, landwirthschaftliche, sowie Ackergeräthe, zerlegt und unzerlegt, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von oder nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach oder von	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Floridsdorf K. F. N. B.; Floridsdorf-Jedlesee Oe. N. W. B.; Korneuburg Oe. N. W. B.; Nussdorf K. K. St. B.; Stadlau St. E. G.; Wien K. F. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G.; Wien II (K. F. J. B.) K. K. St. B.; Wien-Lagerhaus K. K. St. B.; Wien-Praterkai K. K. St. B.	139 ₰
Wien I (K. E. B.) K. K. St. B.	150 „
Wien Donauuferbahnhof K. F. N. B.; Wien Donaukaibahnhof K. K. St. B.	140 „
Wien-Matzleinsdorf trs. S. B.	145 „

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich vorstehende Frachtsätze um 5 ₰ pro 100 kg, für den Verkehr mit Dresden-Elbkai sind dieselben um 36 ₰ pro 100 kg zu erhöhen.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 24. April 1900. (1059)
Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 25 für Petroleum etc. im Verkehre nach den Stationen in Vorarlberg.

Die im Tarife, Theil II, Heft 2, gültig vom 1. März 1896 bezw. im Nachtrage II und V, gültig vom 1. Oktober 1897 resp. 1. April 1900 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 25 für die frachtgutmässige Beförderung von Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl etc. für den Verkehr nach den Vorarlberger Stationen: Bludenz, Bregenz und Lochau, Dornbirn, Feldkirch, Götzis, Hard-Füssach, Hohenems, Lustenau, Nenzing, Rankweil, Schwarzach und Strassenhaus, welche laut Kundmachung Nr. 698 in Nr. 23 dieses Blattes vom 21. März 1900 mit 30. April 1900 ausser Kraft gesetzt wurden, bleiben bis einschliesslich 31. Mai 1900 in Wirksamkeit.

Wien, am 24. April 1900. (1060)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Die im Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr im Nord-Ostsee-Verbande unter B a, letzter Absatz (S. 12) enthaltene zusätzliche Bestimmung zu § 12 der Eisenbahn-Verkehrsordnung erhält folgende Fassung:

„Militärfahrkarten nach Berlin Stadtbahn sind lediglich an Mitglieder von Krankenpflegevereinen, mittellose Badereisende usw. zur Fahrt in III. Wagenklasse aller Züge, welche diese Wagenklasse führen, zu verausgaben."

Diese anderweite Fassung des Wortlauts der Bestimmung ist gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Altona, den 23. April 1900. (1061)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Mai d. J. tritt an Stelle des Tarifs vom 1. April 1890 nebst Nachtrag 1 für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Königsberg i. Pr., Posen und Stettin einerseits und Stationen der ostpreussischen Südbahn andererseits ein neuer Tarif in Kraft.

In den Tarif sind Beförderungspreise für eine Reihe neuer Stationsverbindungen dem hervorgetretenen Bedürfnisse entsprechend aufgenommen worden.

In einigen Stationsverbindungen tritt eine Erhöhung der Militärfahrkarten für Urlaub ein.

Dieselbe tritt am 15. Juni d. J. in Kraft.

Die besonderen Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Fahrkartenausgabestellen.

Königsberg, den 24. April 1900. (1062)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung eines Wasserbehälters von 50 cbm Inhalt auf Bahnhof Stumsdorf soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Maass, Skizze und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ. (baar) bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung eines Wasserbehälters für Bahnhof Stumsdorf“

versehen, zu dem auf

Sonnabend, den 19. Mai 1900, Vormittags 11 Uhr,

anberaumten Verdingungstermine einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermine.

Magdeburg, im April 1900. (1063)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.
Bahnbau Waldkirch-Elzach.

Vergebung des Eisenwerks für Brücken.

Die Lieferung und Aufstellung des Eisenwerkes für die Brücken der Neubaustrecke Waldkirch-Elzach im Gesammtgewicht von rund 466 000 kg Flusseisen, Gusseisen und Stahl sollen in öffentlichem Wettbewerbe vergeben werden.

Pläne und Bedingungen liegen auf unserem Geschäftszimmer zur Einsicht auf und werden gegen Erstattung von 20 ℳ. abgegeben.

Angebote sind für je 100 kg Flusseisen, Gusseisen und Flussstahl zu stellen und mit entsprechender Aufschrift versehen portofrei spätestens bis zu der am

Montag, den 14. Mai 1900, Vormittags 10 Uhr,

stattfindenden Eröffnungsverhandlung hierher einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Waldkirch, den 26. April 1900. (1064)
Gr. Eisenbahnbaubüreau.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung eines flusseisernen Wasserbehälters von 200 cbm Inhalt auf Bahnhof Oschersleben soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Zeichnung und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 1,50 ℳ. (baar) bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung eines Wasserbehälters für Bahnhof Oschersleben“

versehen zu dem auf

Sonnabend, den 12. Mai 1900, Vormittags 11 Uhr,

anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im April 1900. (1065)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.

Die Lieferung des für das zweite Halbjahr 1900 erforderlichen Bedarfes an

1. Stab- und Winkeleisen verschiedener Güte,
2. Flusseisenblechen,
3. Kupfer- und Messingblechen, Kupferrohren, Rundkupfer, Rundmessing, Kupfer- und Messingdraht

soll vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformulare, in denen auch die Angaben über die ausgeschriebenen Lieferungsmengen enthalten sind, können gegen Einsendung von 25 ₰ für je ein Stück von der königl. Generaldirektion, Werkstättenbüreau in Dresden-A., Strehlenerstr. Nr. 1, bezogen werden. Die Zusendung der Bedingungen erfolgt auf Kosten des Empfängers. Die Lieferungsangebote sind spätestens bis 18. Mai 1900 an das genannte Werkstättenbüreau postfrei einzureichen und werden in Gegenwart der erschienenen Bewerber im Dienstgebäude der königl. Generaldirektion in Dresden-A, Wienerstr. Nr. 4, am 19. Mai 1900, Vormittags 10 Uhr, geöffnet und verlesen. Der Briefumschlag des Angebotes hat die Aufschrift: „Angebot auf Eisen, Eisenbleche etc.“, sowie den Namen des Anbieters zu tragen. Zuschlagsfrist: 30. Juni 1900. Erfolgt bis zu dieser Zeit keine Benachrichtigung, so ist das Angebot als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, am 28. April 1900. (1066)
Königl. Generaldirektion.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.

Die Lieferung folgender Materialien und Ausstattungsgegenstände ist zu vergeben:

1. rohe und blanke Muttern, blanke Schrauben, Verkleidungsschrauben, rohe Unterlegscheiben, Schliessen,
2. Schlaglot und Steinschlägerbrillen,
3. verschiedene Schaufeln und Kohlenlöffel,
4. Beisszangen und Bohrwinden,
5. Sackkarren, Feilkloben, Feuerhaken, Wagenschlüssel,
6. verschiedene Beschlagtheile aus Rothguss für Personenwagen,
7. Oelkannen - Verschraubungen, Gashahnschlüssel, Nägel mit Messingköpfen,
8. Laternen und Lampen, Lampentüllen,
9. Klempnerwaaren aus Weiss- und Zinkblech,
10. Leinölfirniss, Terpentinöl, Putzöl, Talg,
11. Sprossenleitern, Schrotleitern, Sägeböcke,
12. buchene Holzkohlen.

Angebotsbogen, in denen auch die Angaben über die ausgeschriebenen Mengen und die besonderen Lieferungsvorschriften enthalten sind, sowie die allgemeinen Lieferungsbedingungen können gegen Einsendung von 25 ₰ für je ein Stück von der königlichen Generaldirektion, Werkstättenbüreau in Dresden-A., Strehlenerstr. Nr. 1, bezogen werden. Der Lieferungsgegenstand ist genau zu bezeichnen. Die Zusendung der Bedingungen und Zeichnungen erfolgt auf Kosten des Empfängers. Die Lieferungsangebote sind spätestens bis 17. Mai 1900 an das genannte Werkstättenbüreau postfrei einzureichen. Der Briefumschlag des Angebots hat die Aufschrift: „Angebot auf rohe und blanke Muttern usw.“, sowie den Namen des Anbieters zu tragen. Die Oeffnung der Angebote erfolgt in Gegenwart der erschienenen Bieter im Dienstgebäude der königl. Generaldirektion in Dresden-A., Wienerstr. Nr. 4, am 18. Mai 1900, Vormittags 10 Uhr. Die Bewerber bleiben bis 30. Juni 1900 an ihre Gebote gebunden.

Dresden, am 28. April 1900. (1067)
Königl. Generaldirektion.

Die Lieferung einer Lokomotivdrehscheibe

von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Hattingen und deren betriebsfähige Aufstellung ausschl. Erd- und Maurerarbeiten ist zu vergeben. Die Ausführung der Drehscheibe soll nach den Musterzeichnungen Blatt 33 und 33 a bis 40 der preuss. Staatseisenbahnen erfolgen. Zeichnungen und Lieferungsbedingungen mit Gewichtsberechnung und Angebotbogen liegen im Amtszimmer der unterzeichneten Inspektion, Bismarckstrasse Nr. 1, zur Einsicht offen und können auch zu folgenden Preisen von hier bezogen werden, und zwar:

Bedingungen mit Angebotbogen nebst Zeichnung Blatt 33 (Gesammtanordnung) = 1 ℳ. Zeichnungen Blatt 33 a bis 40 (Einzelheiten) = 30 ₰ für jedes Blatt; die Beträge sind post- und bestellgeldfrei in baarem Gelde einzusenden.

Angebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Liefe-

---

10. Bilanzen.

Pfälzische Eisenbahnen. Bilanz per 31. Dezember 1899.

Aktiva.

		ℳ.	ℳ.
I	Bahnbaukonto der Ludwigsbahn	—	121 378 970,04
II	„ „ Maximiliansbahn	—	34 173 267,16
III	„ „ Nordbahnen	—	56 300 584,17
IV	Lokalbahnen im Bau	—	158 971,10
V	Disponibele Mittel:		
	Kassakonto	113 957,08	
	Wechselkonto	9 812,80	
	Guthaben bei Banquiers	4 539 782,56	
	„ für Frachten	1 100 794,11	
	„ aus Verkehrsabrechnungen	1 259 619,76	
	„ für Bauvorschüsse etc.	45 539,40	7 069 505,71
VI	Materialvorräthe	—	1 794 502,63
VII	Diverse Ausstände	—	118 830,86
VIII	Depositenkonto	—	10 125,—
IX	Passivreste des Betriebes	—	12 678 916,71
			233 683 673,38

rung einer Lokomotivdrehscheibe" bis zum Eröffnungstermin, 22. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, hierher einzusenden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Essen, den 28. April 1900. (1068)

Königl. Eisenbahn-Maschineninspektion 2.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir verdingen die Lieferung von:

9 800 t Nusskohlen I (Fett- u Flammkohlen),
720 „ Fettnusskohlen II,
480 „ Anthrazitnusskohlen,
1 440 „ Schmiedekohlen,
1 500 „ Koks.

Angebote mit der Aufschrift „Nusskohlen" versehen, sind längstens bis Dienstag, den 8. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr, bei der unterzeichneten Stelle einzureichen, von welcher auch die Bedingungen und Angebotsbogen zu beziehen sind.

Zuschlagsfrist 2. Juni l. J.

Karlsruhe, den 23. April 1900. (1069)

Gr. Verwaltung
der Eisenbahnmagazine.

---

8. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Eisenbahnwerkstätten zu Elberfeld, Langenberg und Siegen lagernden Altmaterialien und Materialienabfälle, als: Kupfer, Rothguss, Messing, Weissguss, Drehspäne von Eisen und Stahl, Blechschrott, Abfälle von Stahl, Schmiedeeisen und Gusseisen, Achswellen, Radsterne, Radreifen sowie Gummiabfälle sollen öffentlich verkauft werden. Angebote sind postfrei mit der Aufschrift „Angebot auf alte Werkstattsmaterialien" an uns einzusenden. Die Eröffnung der Angebote findet am 12. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, im Hauptverwaltungsgebäude hierselbst statt und wird der Zuschlag bis zum 26. Mai d. J. einschliesslich ausgesprochen werden. Angebotbogen mit Massenverzeichniss und Verkaufsbedingungen können gegen Einsendung von 25 ₰ von dem Kanzleivorsteher hierselbst postfrei bezogen, auch in den Geschäftszimmern der Eingangs erwähnten Werkstätten eingesehen werden.

Elberfeld, den 24. April 1900. (1070)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

9. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von 44 ausgemusterten Eisenbahnwagen

am 25. Mai 1900, Vormittags 10½ Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst, W. Schöneberger Ufer Nr. 1—4, Zimmer 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Eisenbahnwagen" an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 420 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in baar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 24. April 1900. (1071)

Königliche Eisenbahndirektion.

Passiva.

		M.	M.	M.
I	Ludwigsbahn-Aktienkapital	—	19 986 857,14	
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	86 452 100,—	
	Amortisation bis inkl. 1898	14 780 177,04	15 827 177,04	122 266 134,18
	„ pro 1899	1 047 000,—		
II	Maximiliansbahn-Aktienkapital . . .	—	11 614 285,71	
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	20 131 500,—	
	Amortisation bis inkl. 1898	2 733 614,48	2 962 614,48	34 708 400,19
	„ pro 1899	229 000,—		
III	Nordbahnen-Aktienkapital	—	18 668 571,43	
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	32 322 700,—	
	Amortisation bis inkl. 1898	4 701 714,32	5 074 214,82	56 065 485,75
	„ pro 1899	372 500,—		
		23 864 005,84	—	
IV	Versicherungsfonds	—	—	580 674,57
V	Diverse Kreditoren:			
	aus Abrechnungen etc.	—	3 065 813,39	
	Amortisationsrückstände	—	121 100,—	
	rückständige Zinskupons	—	52 961,25	
	„ Dividenden	—	26 359,56	
	gekündigte Obligationen (Konvertirung)	—	7 714,30	3 278 948,50
VI	Baarkautionen	—	—	31 990,—
VII	Krankenkassen	—	—	25 160,05
VIII	Reservefonds	—	—	1 031 300,08
IX	Reserve zur Verfügung der Verwaltung . { Baar	—	136 565,37	146 690,37
	{ Werthpapiere-depot . . .	—	10 125,—	
X	Staatszinszuschüsse	—	—	12 678 916,71
XI	Saldo der Betriebsrechnung pro 1899	—	—	2 874 972,98
				233 683 673,38

Gewinn- und Verlustrechnung für das Betriebsjahr 1899.

Soll.

	M.	M.
An Betriebsausgaben:		
Persönliche Ausgaben	10 396 623,22	21 796 553,04
Sachliche Ausgaben	11 399 929,82	
An Verzinsung des Prioritätskapitals	—	4 764 690,50
„ Amortisation „ „	—	1 648 500,—
„ Verzinsung des Aktienkapitals	—	2 068 718,44
„ Aktivrest des Betriebes pro 1899	—	2 874 972,98
		33 153 434,96

Haben.

	M.	M.
Per Betriebseinnahmen:		
Personentransporte	7 111 039,88	
Gütertransporte	17 029 208,95	
Kohlentransporte	4 753 046 60	
Sonstige Einnahmen	4 260 139,53	33 153 434,96

Vorstehende Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung sind unterm Heutigen durch die Generalversammlung genehmigt worden. Es kommen demnach (ausser den bereits bezogenen Aktienzinsen von 4 % bezw. 4½ %) als Dividende für das Jahr 1899 zur Auszahlung:

für die pfälzische Ludwigsbahn pro Aktie 6½ % = M. 55,71,
„ „ „ Maximiliansbahn „ „ 2½ „ = „ 21,43,
und „ „ pfälzischen Nordbahnen „ „ 1½ „ = „ 12,86,

gegen Einlieferung der Dividendenkupons pro 1899.

Diese Dividenden können sofort bei der Direktionshauptkasse in Ludwigshafen am Rhein, sowie bei den auf der Rückseite der Kupons bezeichneten Bankhäusern bezogen werden.

Ludwigshafen a. Rhein, den 26. April 1900. (1072)

Die Direktion.
v. Lavale.

---

11. Offene Stellen.

Gesucht:

1 Maschinentechniker, der im Eisenbahnwesen bereits gearbeitet hat und im Büreau- und Werkstättendienst Erfahrung besitzt, sowie

1 Telegraphenaufseher zur Ausführung, Beaufsichtigung und Unterhaltung unserer Telegraphen- und Fernsprechanlagen.

Dienstantritt des Technikers am 1. Mai, des Telegraphenaufsehers am 15. Juni d. J.

Bewerbungen unter Angabe der Gehaltsansprüche, Beifügung von Zeugnissabschriften und kurzem Lebenslauf sind baldigst an uns einzureichen.

Lippstadt, den 11. April 1900. (1073)

Die Direktion
der westfälischen Landeseisenbahn.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 35 | 5. Mai 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Bemerkungen über eine etwaige Einführung des elektrischen Betriebes auf der Berliner Stadt- und Ringbahn.

Die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Berliner Stadt- und Ringbahn ist in neuerer Zeit in Anregung gebracht und wiederholt besprochen worden. Es wird dabei zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Vorschlag gemacht, die Züge zu vergrössern und deren Geschwindigkeit zu beschleunigen. Bei den eigenartigen Betriebs- und Verkehrsverhältnissen der Stadtbahn erscheint es vom betriebstechnischen Standpunkte aus fraglich, ob durch Bestrebungen nach diesen beiden Richtungen hin das erwünschte Ziel zu erreichen ist; vielleicht dürften die nachstehenden Erörterungen zur weiteren Klärung der Sache beitragen.

Die Missstände beim Betriebe der Berliner Stadtbahn bestehen im wesentlichen darin, dass die Leistungsfähigkeit in einzelnen Tagesstunden sowie an den Sonn- und Festtagen nicht mehr genügt, um den Verkehr zu bewältigen, und dass es in den übrigen Tageszeiten mit grossen Schwierigkeiten verknüpft ist, die Betriebsleistung dem Umfange des Verkehrs anzupassen. Letzteres ist besonders in finanzieller Beziehung von Bedeutung, weil es den im allgemeinen ausserordentlich geringen Prozentsatz der Wagenausnutzung veranlasst und den Betrieb unverhältnissmässig theuer machen muss. Begründet sind diese Uebelstände besonders dadurch, dass die Zugfolge in den Verkehrsperioden zu langsam, d. h. die Zahl der Züge zu gering ist. Infolge davon treten in diesen Zeiten auf den Bahnsteigen Ansammlungen von Reisenden ein und ist dann in der vorgesehenen kurzen Aufenthaltszeit der Züge eine ordnungsmässige Abfertigung nicht möglich, weil eine genügende Zeit zur Orientirung über die vorhandenen Plätze nicht gewährt werden kann. Durch das Vorhandensein zweier Wagenklassen werden für die Reisenden diese Schwierigkeiten noch vermehrt. In weiterer Folge treten sehr häufig auf den Bahnsteigen und in den Wagenabtheilen derartige Ueberfüllungen ein, dass diese Verhältnisse als bahnpolizeilich zulässig kaum noch angesehen werden können. Mit der steten Zunahme des Verkehrs werden diese Zustände immer unhaltbarer. Durch eine Verstärkung der Züge ohne gleichzeitige wesentliche Verlängerung der Aufenthaltszeiten und Erweiterung der Bahnsteiganlagen können diese Schwierigkeiten nur noch vermehrt werden. Auch durch eine grössere Geschwindigkeit der Züge ist ein durchschlagender Erfolg nicht zu erreichen, weil die fragliche Gesammtstrecke zu kurz, die Entfernung zwischen den einzelnen Stationen zu gering ist und weil ferner eine grössere Geschwindigkeit unter den hier obwaltenden Verhältnissen nur auf die Zugfolge, welche auch durch eine zweckentsprechende Anordnung von Blockstationen verkürzt werden kann, nicht aber auf die Leistungsfähigkeit von Einfluss ist. Nur durch eine möglichst grosse Theilung*) des Verkehrs dürften diese Missstände zu beseitigen sein und würde dadurch auch die Möglichkeit geboten, eine wesentlich bessere Wagenausnutzung zu erreichen. In dem erforderlichen Umfange ist diese Theilung jedoch beim Lokomotivbetrieb aus technischen und finanziellen Gründen nicht zweckmässig; wohl aber ist sie durchführbar, wenn statt dieser Betriebsart ein elektrischer Betrieb nach Maassgabe der Vorschriften für Kleinbahnen eingeführt würde. Es wäre bei einem derartigen Betriebe möglich, statt in der Stunde 12 Züge in jeder Richtung deren 180 zu befördern, statt einer Zugfolge von drei Minuten eine solche von 20 Sekunden einzuführen und statt Züge von acht bis zehn Wagen mit 1450 Plätzen nur aus einem Wagen mit 75 Plätzen bestehende Züge zu befördern. In

*) Die Ergebnisse der Grossen Berliner Strassenbahnen mit 188000000 Personenbeförderung im Jahre 1899 zeigen recht deutlich, was bei einer Theilung des Verkehrs zu erreichen ist.

diesem Falle würden, wenn, wie jetzt, die Züge auf den Stationen eine Aufenthaltszeit von 30 Sekunden erhielten, während der ganzen Betriebszeit ununterbrochen ein bis zwei Wagen an den Bahnsteigen bereit stehen, um den Reisenden das Einsteigen nach Betreten des Bahnsteiges zu ermöglichen, ohne warten zu müssen, und es würde jede Ansammlung vermieden werden. Während jetzt 450 Reisende eines Vollzuges in 30 Sekunden den Wechsel des Aus- und Einsteigens ausführen müssen, stehen für die gleiche Zahl 90 Sekunden zur Verfügung, wodurch die Orientirung über die Wahl des Platzes wesentlich erleichtert wird.

Als Höchstleistung werden bei den vorstehenden Annahmen für die Zugfolge und die Zugstärke in der Stunde in einer Richtung 13 500 und in beiden Richtungen 27 000 Personen befördert werden können, abgesehen von der wesentlichen Vergrösserung dieser Zahl durch die Theilstreckenbenutzung, welche bei allen Betriebsarten in gleicher Weise eintritt. Nimmt man an, dass bei einem täglich 18 stündigen Betrieb am Morgen und Abend je zwei Stunden und des Mittags drei Stunden der volle Betrieb und während der übrigen 11 Stunden nur der halbe mit einer Wagenausnutzung von 75 % stattfindet, so beträgt die Tagesleistung 253 000 Personenbeförderungen. Vergleicht man hiermit in ähnlicher Rechnungsweise die Leistungen der jetzigen Betriebsart und sieht dabei von der wesentlich geringeren Wagenausnutzung ab, so ergibt sich bei einer Zugstärke von zehn Wagen, welche 450 Personen fassen, bei einer Zugfolge von vier Minuten innerhalb sieben Stunden, sowie bei einer Zugstärke von acht Wagen mit 364 Personen und Zugfolge von fünf Minuten in der übrigen Betriebszeit eine Tagesleistung von 143 000 Personenbeförderungen. Die jetzige Leistung würde also um rund 110 000 Personen und um rund 80 % übertroffen werden. Diese Höchstleistung ist unter den vorliegenden Verhältnissen und innerhalb gewisser Grenzen von der Zuggeschwindigkeit ganz unabhängig. Bei geringeren Geschwindigkeiten würde nur eine Verlängerung der Gesammtfahrzeit, eine kürzere Zugentfernung und infolge dessen ein grösserer Bedarf an Wagen sowie höhere Betriebskosten eintreten. Die Leistungsfähigkeit wächst nur mit der Kürze der Zugfolge; es würde z. B. bei einer noch durchführbaren Zugfolge von zehn Sekunden eine Beförderung von 54 000 Personen in der Stunde, also auch eine doppelte Höchstleistung möglich sein.

Die jetzige Fahrzeit für die Strecke Charlottenburg-Stralau beträgt 36 Minuten, diese würde sich beim elektrischen Betriebe mit Einzelwagen und bei einer mittleren Geschwindigkeit von 30 km in der Stunde um einige Minuten vermindern, und namentlich wird der Zeitverbrauch für die Fahrten von Theilstrecken, welche die Mehrzahl ausmachen, wesentlich geringer, wenn der Fortfall der Wartezeit auf den Bahnsteigen, welche durchschnittlich ein bis zwei Minuten beträgt, berücksichtigt wird.

Wenn man beim elektrischen Betriebe der Berliner und Hamburger Strassenbahnen die grosse Sicherheit, trotz des verhältnissmässig kurzen Bestehens dieses Betriebes, die schnelle Wirkung der Bremsen beim plötzlichen Eintritt von Hindernissen durch den Fuhrwerks- und Fussgängerverkehr beobachtet und sieht, wie auf Theilstrecken, welche von mehreren Linien benutzt werden, die Wagen in Entfernungen von 20—40 m mit verhältnissmässig oft grossen Geschwindigkeiten folgen, ohne dass Aufläufe eintreten, so kann man nicht in Zweifel sein, dass bei einem ähnlichen Betriebe auf den Gleisen der Stadtbahn, bei welchem jede Gefahr durch seitlichen Fuhrwerks- und Fussgängerverkehr ausgeschlossen ist und die Wagenführer ihre Aufmerksamkeit nur auf den voranfahrenden Wagen zu richten haben, eine Zugfolge in einer Zeit von 20 Sekunden und noch weniger, mit Zugentfernungen von 166—250 m bei Zuggeschwindigkeiten von 30—45 km in der Stunde ohne jede Gefahr durchführbar ist, namentlich wenn das Gewicht der Züge den obigen Annahmen entsprechend vermindert wird.

Es können vielleicht Bedenken entstehen, ob nicht in denjenigen Fällen, in welchen sich ein ausserordentlich starker Verkehr in einer Richtung bewegt und die auf den Zwischenstationen ankommenden Wagen voll besetzt sind, ohne eine Entlastung zu erhalten, noch Ansammlungen auf den Bahnsteigen eintreten. Erwägt man aber, dass jetzt innerhalb fünf Minuten höchstens 450 Personen, bei einer Zugfolge von 20 Sekunden mit Wageneinzelbetrieb in derselben Zeit aber 1 125, also fast die dreifache Personenzahl, befördert werden können und dass während dieser Zeit die Bahnsteigzugänge und die zur Lochung der Fahrkarten erforderliche Zeit, selbst wenn wie vorstehend die Fahrten nur einer Richtung in Rechnung gezogen werden, einen annähernd starken Zudrang auf keiner Station zulassen, so fallen diese Bedenken wohl auch in dem Falle, dass auf mehreren Stationen hintereinander die Bahnsteigzugänge voll ausgenutzt werden.

Die Abwickelung des Verkehres wird in ihrer kurzen Zugfolge eine entfernte Aehnlichkeit mit dem Betriebe eines Paternosterwerkes haben, dessen Hebekasten aus einzelnen Wagen bestehen. Das Hauptwerk, nämlich der Kreis der Stadtbahn, ist mit zwei anderen, dem Nord- und Südring verbunden, deren Wagen während des Umlaufes vom Hauptwerke entnommen und ihm wieder zugeführt werden. Für die Wagen nach Grunewald tritt eine Verlängerung des Hauptwerkes ein. Die Wagen würden mit verschiedenen Farben, je nachdem sie für den Verkehr des Nord- oder Südringes oder der Stadtbahn bestimmt sind, zu bezeichnen sein. An Stelle der zwei Wagenklassen würde das Einklassensystem anzunehmen und die Wagen mit einer genügenden Zahl von Seitenthüren zu versehen sein.

Die baulichen Anlagen würden mit Ausnahme der Anbringung der Zuführungsleitung, welche entweder als Oberleitung oder als Leitungsschiene, je nach Ausfall spezieller Erörterungen über Kosten und Sicherheit, anzunehmen sein Zweckmässig würde sein, statt der bestehenden Verbindungen zwischen den Gleisen der beiden Richtungen in Charlottenburg, Stralau und Grunewald Verbindungskurven anzulegen, damit eine ununterbrochene Fortsetzung der Fahrt, sowie ohne Störung des Rundlaufes ein Ein- und Aussetzen von Wagen bei Verstärkung oder Verminderung des Verkehres leichter möglich wird.

Abgesehen von der wesentlich grösseren Leistungsfähigkeit des Betriebes mit Einzelwagen sind als weitere besondere Vorzüge desselben hervorzuheben:

die ruhige Abwickelung und die damit verbundene Regelmässigkeit des Betriebes;

die Möglichkeit, durch Ablenkung und Einführung einzelner Wagen die Betriebsleistung in den einzelnen Tagesperioden dem Umfange des Verkehres leicht anpassen zu können und dadurch den Prozentsatz der Wagenausnutzung zu vergrössern;

die Verminderung der sehr lästigen Ueberfüllung der Wagenabtheile, die wesentlich geringeren Betriebskosten und eine aus der Verminderung des Gewichtes der Züge sich ergebende Ersparniss bei der Unterhaltung der Gleis- und Bahnanlagen.

Die Möglichkeit, ohne wesentliche Aenderungen und Kosten sich der ferneren Entwickelung des Verkehres auf eine Reihe von Jahren nach und nach anschliessen zu können, ist für eine derartige Anordnung ebenfalls von grossem Werthe. Für die Nord- und Südringstrecken, sowie für den Verkehr nach Grunewald tritt ausserdem der Vorzug einer Vermehrung der Fahrgelegenheiten ohne Erhöhung der Betriebskosten ein.

Die Zahl der zu beschaffenden Wagen für den reinen Stadtbahnverkehr beträgt 200 Stück und werden einschliesslich 25 % Reparaturbestand rund 300 Wagen für den gesammten Stadt- und Ringbahnverkehr erforderlich sein. Die Kosten für Einführung dieser Betriebsart werden nach Abzug des Werthes der anderweitig zu verwendenden jetzigen Betriebsmittel annähernd 9 000 000 *M.* betragen.

Zu erwägen ist vielleicht, ob es unter den vorliegenden Verhältnissen nicht zweckmässig wäre, den Stadtbahnverkehr

von dem der Ringbahnen ganz zu trennen, letzteren auf die Ferngleise zu verweisen und den elektrischen Betrieb zunächst nur für die Stadtbahn mit Ausdehnung der Strecke bis Grunewald einzuführen. In diesem Falle würde auch eine Geschwindigkeit der elektrischen Züge unter 30 km in der Stunde ohne Verletzung der allgemeinen Verkehrsinteressen durchführbar sein und die Kosten der Aenderungen zur Bewältigung des Verkehres noch wesentlich vermindert werden können.

Berlin, im April 1900. Schubert, Geh. Baurath.

Schlusswort der Schriftleitung.

Der Verfasser schildert in anschaulicher Weise und gewiss zutreffend die Schattenseiten, die dem Betriebe von Stadtbahnen mit fahrplanmässig aufeinander folgenden geschlossenen Zügen anhaften. Wir sind auch mit ihm darüber einig, dass eine durchgreifende Abhilfe auf die Dauer nur schwer getroffen werden kann, wenn man durchaus daran festhalten will, immer mehr und mehr Verkehr in einen einzigen Kanal leiten zu wollen. Bei Besprechung des von der Union-Elektrizitätsgesellschaft aufgestellten Entwurfs für die Umwandlung des Dampfbetriebes der Berliner Stadtbahn in elektrischen Betrieb haben wir diese Schwierigkeiten ausführlich gekennzeichnet; zu vergl. S. 1521 Jahrg. 1899 d. Ztg. Wir haben andererseits darauf hingewiesen, dass sich der elektrische Betrieb bei geschlossenen Zügen dem Verkehre besser anpassen könne, als der Dampfbetrieb. Was in dieser Beziehung zu erreichen ist, lehren am besten die mit dem elektrischen Betriebe auf der Unionhochbahn in Chicago gemachten Erfahrungen. Diese Bahn ist in den Nr. 30 und 31 d. J. der Vereinszeitung eingehend beschrieben worden. Dort ist mitgetheilt, dass in den ersten 14 Monaten des Betriebes 80 000 000 Personen über diese 3,4 km lange zweigleisige Bahn geführt worden sind und dass in dieser Zeit täglich mehr als 3 000 Wagen über die Bahn fuhren.

Dieser Verkehr stellt nicht etwa die Höchstleistung der Bahn dar, denn bisher sind erst drei Bahnen an die Schleife angeschlossen, während der in Aussicht genommene vierte Anschluss noch offen ist. Man rechnet darauf, dass sich späterhin gleichzeitig 28 Züge auf jedem der beiden Schleifengleise befinden werden, so dass, wenn gleichmässige Vertheilung der Züge angenommen wird, die Züge noch nicht zwei Zuglängen von einander entfernt sein werden.

Die 28 Züge jedes Gleises führen mindestens 84 Wagen und in diesen rund 4 000 Sitzplätze. Auf jedem Gleiskilometer befinden sich dann also rund 1 175 Sitzplätze, d. i. ungefähr das $3^1/_2$ fache der Berliner Stadtbahn, wenn auf diese, gerechnet von Charlottenburg bis Stralau-Rummelsburg, d. i. auf eine Entfernung von 16,6 km, gleichzeitig 12 Züge, bestehend aus je 10 Wagen mit zusammen 470 Sitzplätzen, im ganzen also rund 5 700 Sitzplätze gerechnet werden. Wenn freilich auch zu berücksichtigen ist, dass die Verhältnisse einer elektrischen Bahn und einer Dampfbahn nicht die gleichen sind und die Entfernung der Haltestellen auf der Schleifenhochbahn $\frac{3,4 \text{ km}}{11}$ = rund 300 m, auf der Stadtbahn $\frac{16,6 \text{ km}}{12}$ = rund 1 400 m beträgt, so ist doch gezeigt, was man mit Hochbahnen alles leisten kann und dass, wenn der Verfasser auf der Berliner Stadtbahn elektrischen Betrieb einführen und die Bahn selbst den erheblichen Aenderungen unterziehen will, deren sie hierzu bedarf, ihm jedenfalls die Möglichkeit geboten ist, ihre Leistungsfähigkeit noch sehr wesentlich zu erhöhen, ohne zum System der Einzelwagen übergehen zu müssen. Auf der Unionschleife brauchen die Züge 14 Minuten, um sie rings zu umfahren; das bedeutet unter den obigen Verhältnissen eine Aufeinanderfolge der Züge in 30 Sekunden Abstand. In der Stunde fahren also an einem bestimmten Punkte eines Gleises 60 Züge vorbei, die zusammen mindestens 180 Wagen und in diesen über 8 000 Sitzplätze über dieses Schleifengleis führen. Diese Zahl reicht an die Höchstzahl des Verfassers von 13 500 Personen in der Stunde noch lange nicht heran, aber dürfte auch für Berlin wohl noch geraume Zeit vorhalten.

Aber der Einzelwagenbetrieb wird auch in der Praxis anders aussehen, als in der Theorie, wo es auf die Beförderung so grosser Massen ankommt, wie der Verfasser sie seiner Betrachtung zu Grunde legt. Wie die Abwickelung des Verkehres auf den Bahnhöfen vor sich geht, wenn an den Bahnsteigen Einzelwagen in so schneller Folge vorfahren, dass mehrere Wagen gleichzeitig an einer Bahnsteigkante halten, hat man in Boston sattsam erfahren. Dort ist es die gewöhnliche Strassenbahn, die im Innern der Stadt auf etwas über 3 km Länge in einen Tunnel gelegt ist, weil die Strassen den Verkehr der Strassenbahnwagen nicht mehr vertrugen. Wenn die Bostoner Verhältnisse mit den vom Verfasser gewollten auch nur theilweise zu vergleichen sind, da ja auf die Berliner Stadtbahn und die Ringbahnen keine Strassenbahnwagen geführt werden sollen, so würde doch ein grosser Theil der Missstände, die sich dort mit Bezug auf die Abwickelung des Verkehres auf den Stationen herausgestellt haben, wohl auch auf der Berliner Stadtbahn mit Sicherheit zu erwarten sein. Jede Unregelmässigkeit im Betriebe muss sich im ganzen stark fühlbar machen; das Leben auf den Bahnsteigen würde noch bunter sein, als es heute ist. Der Verkehrstechniker liebt aber mehr die Ordnung und die Regelmässigkeit, als das Durcheinander.

Der auf S. 1521 Jahrg. 1899 d. Ztg. entwickelte Gesichtspunkt dürfte nur immer wieder das richtige darstellen: das Heil bei Lösung der schwierigen städtischen Schnellverkehrsfrage nicht zu suchen in der Belastung der einzelnen Linie bis zum Uebermaass, vielmehr nach Decentralisation in dem Sinne zu streben, dass zu den alten Schnellverkehrswegen bei Zeiten neue hinzugefügt werden. Dies möchte einer weit ausschauenden Verkehrspolitik mehr entsprechen, als die Ueberfüllung einiger weniger im Stadtinnern vorhandener Kanäle. K.

Zur Verstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen.

Wie die Eidgenossenschaft einerseits wegen der finanziellen Leistungen beim Rückkauf langwierige Kämpfe mit den Gesellschaften und den grösstentheils ausländischen Besitzern ihrer Aktien und Obligationen durchzufechten hat, so ist die Aufgabe beinahe noch schwieriger, allen Ansprüchen des schweizer Publikums und der Bahnangestellten gerecht zu werden bezw. sie abzuweisen, die auf Kosten der mit dem Jahre 1903 ins Leben tretenden Bundesbahnen in überreichlichem Maasse nach allen Richtungen erhoben werden. So verlangt man Vermehrung der Fahrgelegenheiten, grössere Geschwindigkeit der Züge, Herabsetzung der Personen- und Gütertarife, Staffeltarife für einzelne Waarengattungen, z. B. Steinkohlen, Instradirung der Güter nach den kürzesten Linien, feste Anstellung bisheriger Tagelöhner usw. Neuerdings werden Verbesserungen im Pensions- und Hilfskassenwesen angestrebt. Die Angestellten der Nordostbahn unterbreiten deshalb der Direktion einen neuen Statutenentwurf; die Centralbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen sollen nach der schweizerischen „Eisenbahnzeitung“ schon weitgehende Zugeständnisse gemacht haben. Da die Gesellschaften nur noch für ein paar Jahre mit etwaigen Mehrleistungen auf diesem Gebiete belastet werden, so können sie sich jetzt leichter grossmüthig zeigen als der Bund. Das Organ

der schweizerischen „Eisenbahner" glaubt, dass die Statuten der Bundespensionskasse mindestens so günstig sein müssten, wie die den Angestellten günstigsten Statuten einer der an den Bund übergehenden Hauptbahnen. Indess braucht der Bund laut Bundesgesetz über die Erwerbung und den Betrieb der Hauptbahnen vom 15. Oktober 1897 nicht die bestehenden Pensions- und Hilfskassen völlig zu übernehmen, ihre Verwaltung muss auf ihn übergehen, aber er kann sie nach seinem Ermessen auf bisheriger Grundlage, für Rechnung der Mitglieder, weiterführen. Nach Artikel 46 des Gesetzes wird für die Beamten und die ständigen Angestellten der Bundesbahnen eine eigene Pensions- und Hilfskasse errichtet. Die erforderlichen Einlagen sind von den Mitgliedern und der Eisenbahnbetriebskasse zu leisten, wobei die Beiträge der letzteren nicht weniger als die Hälfte der Gesammteinlagen betragen sollen. Den Rest haben die Beamten und Angestellten zu bezahlen. Jedenfalls haben die Angestellten an der Erhöhung der Leistungen starkes Interesse. Die jetzt bei der Nordostbahn gestellten Forderungen gehen dahin, die Altersgrenze, die jedem Mitgliede das Recht auf Pensionirung gestattet, von 60 auf 55 Jahre herabzusetzen. Die Höchstpension, gegenwärtig 60 % des Gehaltes, soll auf 70—75 % erhöht werden, ebenso sollen die Pensionszahlungen an Hinterlassene verbessert werden. Mit Recht hält eine der bedeutendsten schweizer Zeitungen, die „N. Züricher Ztg.", es für fraglich, ob der Bundesrath im Jahre 1903 alle von den Privatbahnen vor „Thorschluss" gemachten Zugeständnisse auch seinerseits gewähren wird. Thatsache ist, dass mit der Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz auch politisch viel Missbrauch getrieben wurde. Besonders von demokratischer Seite wurden verlockende Bilder betreffs aller möglichen und unmöglichen Verkehrserleichterungen, neuer Bahnbauten, Verbesserung der Besoldung und Arbeitsverhältnisse der Beamten usw. gemacht. Wenn der Bund alle diese Versprechungen einlösen wollte, könnten die künftigen „Bundesbahnen" finanziell auf baldigen Bankerott rechnen. Thatsächlich möchte aber die schweizerische Centralregierung bei der Eisenbahnverstaatlichung auch ein gutes Geschäft machen und den nicht glänzenden eidgenössischen Finanzen aufhelfen. So ist bisher die einschlägige Gesetzgebung recht vorsichtig gewesen und hat den weitgehenden Erwartungen keineswegs entsprochen, wie schon die Aktienbesitzer mit ihren allerdings übertriebenen Erwartungen rücksichtslos und schmerzlich zurückgeschreckt wurden; wichtige Eisenbahngesetze, welche in der jüngst hauptsächlich zu diesem Zweck abgehaltenen Märzsitzung des eidgenössischen Parlaments erledigt werden sollten, sind vorerst aufgeschoben worden.

Eine wesentliche Erschwerung der Verstaatlichung ist der Schweiz auch aus der ungünstigen Gestaltung des internationalen Geldmarktes und aus der Vertheuerung des Geldpreises erwachsen. So macht die Frage der Rückzahlung der Obligationsanleihen der zu verstaatlichenden Hauptbahnen jetzt viel mehr Schwierigkeiten, als man vor 3 bis 4 Jahren in der Aera des billigen Geldes und niedrigen Zinsfusses erwartete. Seitdem ist der Zinsfuss um 0,5—1 % gestiegen. Hätten damals die Gläubiger 3,5 % schweizer Rente gern angenommen, vielleicht sogar 3 %, so fällt ihnen dies unter dem wieder üblich gewordenen 4 % Zinsfuss nicht ein. Muss aber die Schweiz die Anleihen baar zurückzahlen, so kann sie sich das Geld nur schwierig und mit starken finanziellen Opfern beschaffen. Nun hat, wie schon gemeldet, die Eidgenossenschaft sich zwei Gutachten von dem schweizer Rechtsgelehrten Professor Huber und dem Strassburger Professor Laband erstatten lassen, welche verneinen, dass mit dem Rückkauf die Anleihen fällig würden und die Obligationen zurückgezahlt werden müssten. Dagegen tritt jetzt in der „Zeitschrift für schweizerisches Recht" der schweizer Professor Heusler auf. Er erklärt das Ergebniss jener Gutachten für sehr zweifelhaft und bedenklich. Der Wortlaut des schweizerischen Obligationenrechts spreche ja beim ersten Anhören dafür. Es erscheine aber als wenig vernünftig, dass eine Aktiengesellschaft, die laut Konzession ihre sämmtlichen Aktien gegen baar verkaufen und also mit einem Schlage alle ihre Verbindlichkeiten tilgen könnte, das Recht haben sollte, ihre Obligationenbesitzer zum Theil noch 50 Jahre warten zu lassen, dagegen ihre Aktienbesitzer sofort zu befriedigen. Man sei während der Rückkaufsberathungen in den maassgebenden Kreisen doch eher der Ansicht gewesen, dass beim Rückkauf die Pfandrechte erlöschen und alle Obligationen fällig werden. Dieser Hinweis ist bezeichnend. Die Eidgenossenschaft darf sich nicht, je nach den Verhältnissen, willkürlich die Verstaatlichung unter Hintansetzung bestehender Rechte erleichtern. In dieser Beziehung waren schon das Stimmrechtsgesetz und das Rechnungsgesetz verdächtig und haben energische Proteste veranlasst. Das hat der schweizerische höchste Gerichtshof selber insofern anerkannt, als er bei der Berechnung des Reingewinns usw. nicht das ad hoc geschaffene Rechnungsgesetz, sondern das früher allgemeine Obligationenrecht anwendbar erklärte.

Auch Professor Heusler ist der Meinung, dass der Staat die Gesetzgebung nicht zu sehr in eigenem Nutzen da gebrauchen darf, wo er im Privatbetrieb gewissermaassen als Wettbewerber auftritt, und dass bei der Verstaatlichung nicht zu sehr eine etwa dem Fiskus günstige Auslegung der Gesetze oder die Klinke der Gesetzgebung überhaupt in Anspruch genommen werden darf. Er erklärt die Aeusserung im Gutachten seines Kollegen Huber für bedenklich, dass allfällige Zweifel der Obligationenbesitzer mittelst eines gesetzgeberischen Erlasses des Bundes beseitigt werden könnten, welcher für die Gerichte verbindlich sein müsste. Mit einer solchen Einladung an die Staatsgewalt, ihre Gesetzgebungshoheit zur Verebnung privatrechtlicher Schwierigkeiten in eigenen Geldgeschäften zu gebrauchen, werde ja den Obligationenbesitzern, welche behaupten, die Schuldübernahme durch den Bund sei keine angemessene Sicherheit, das beste Argument zur Verfügung gestellt.

B.

Linksufrige Neckarbahn Stuttgart-Esslingen-Plochingen.

Bei der grossen Bedeutung, welche dieses Bahnprojekt für Württemberg hat, führen wir aus dem soeben von der Regierung bei der Ständekammer eingebrachten, in Nr. 13 und Nr. 31 d. Ztg. bereits erwähnten Gesetzentwurf das Wesentliche hier an. Das Gesetz enthält in Art. 1 und 2 folgende Bestimmungen:

Zu erstellen ist eine zweispurige, mit dem Güterbahnhofe Untertürkheim durch ein Gleis zu verbindende Bahn auf dem linken Neckarufer von Stuttgart-Hauptbahnhof über Gaisburg, Wangen, Esslingen nach Plochingen zum Anschluss daselbst an die Bahnen nach Ulm und nach Tübingen. Zunächst ist die Strecke von Stuttgart nach Esslingen auszuführen und es werden hierfür bestimmt als erste Rate 600 000 M. Sofern Grunderwerbungen erforderlich werden, sind die Kaufschillinge für die Bauplätze der Gebäude sowie für die Grundflächen der Stationsanlagen wie bisher von der Grundstocksverwaltung zu bestreiten. Zur Deckung des weiteren Aufwandes sind Staatsanlehen unter möglichst günstigen Bedingungen aufzunehmen.

Der eingehenden Begründung ist zu entnehmen: Durch

die Erstellung der Güterbahn Untertürkheim-Münster-Kornwestheim ist es ermöglicht, den Zuglauf auf der Hauptbahnstrecke Stuttgart-Esslingen mit der erforderlichen Sicherheit zu vollziehen und den Anforderungen des in rascher Steigerung begriffenen örtlichen Verkehres zu entsprechen. Die tägliche Gesammtzahl der Züge auf der Strecke Stuttgart-Cannstatt hat sich von 119 im Jahre 1890 auf 175 im Jahre 1899, auf der Strecke Untertürkheim-Esslingen von 79 auf 139 gesteigert. Diese Zunahme ist eine weit raschere als in früheren Jahren. Hält, was anzunehmen ist, die bisherige Verkehrssteigerung an, so wird in wenigen Jahren der Verkehr auf der genannten Strecke einen derartigen Umfang angenommen haben, dass für seine Bewältigung die vorhandenen Einrichtungen nicht mehr ausreichen. Wenn die Eisenbahnverwaltung in der Lage bleiben soll, grösseren Anforderungen des internationalen Verkehres sowie des Vorort- und Nachbarschaftsverkehres zu entsprechen, so darf mit der Ergreifung von Maassnahmen nicht länger gezögert werden, die für die Erfüllung dieser Aufgaben die nöthige Gewähr bieten, da sich über die Strecke Stuttgart-Plochingen ein grosser Theil des gesammten Personen- und Güterverkehrs bewegt. Nur durch Entlastung der beiden bestehenden Hauptgleise der freien Strecke mittelst Ablenkung eines Theiles des Verkehrs auf neue Wege ist Vorsorge möglich. Herbeigeführt könnte die Entlastung werden durch die Erstellung eines dritten und vierten Gleises zwischen Stuttgart und Plochingen. Die Ausführung eines dritten und vierten Gleises zwischen Stuttgart und Cannstatt setzt die Erstellung eines zweiten Tunnels durch den Rosenstein und einer weiteren Neckarbrücke voraus. Diesen Bauanlagen würden keine zu grossen technischen Schwierigkeiten entgegenstehen, auch würden sie keine unverhältnissmässig hohen Baukosten erfordern. Dagegen würde die Erstellung eines dritten und vierten Gleises auf der Strecke Cannstatt-Plochingen, namentlich in Untertürkheim und Esslingen, ungewöhnlich grossen Schwierigkeiten begegnen und sehr bedeutende Kosten verursachen, da schon die Erwerbung des Grund und Bodens mehrere Millionen erfordern würde.

Auch in technischer Hinsicht würde dieses Projekt erhebliche Schwierigkeiten bieten. Die Entlastung der Hauptbahn kann mit grösserem Erfolge und geringerem Aufwande erreicht werden durch den Bau einer Plochingen mit Stuttgart verbindenden Bahn auf dem linken Neckarufer, welche zugleich ein neues Verkehrsgebiet erschliesst und Orte berührt, die in ihrer Entwickelung trotz sonst günstiger örtlicher Verhältnisse zurückgeblieben sind. Für die Ansiedelung der Grossindustrie, die wegen der Steigerung der Preise für Grund und Boden die grossen Städte, namentlich Stuttgart, mehr und mehr meidet, ist das linke Neckarufer zwischen Gaisburg und Plochingen mit seinen günstigen Geländeverhältnissen und seiner dichten Bevölkerung sehr geeignet. Diesem Umstande wird erhebliche Bedeutung beizumessen sein, weil die Einführung mancher Industriezweige namentlich auch davon abhängig ist, ob geeignete, Gleisanschlüsse ermöglichende Bauplätze zur Verfügung stehen.

Auch die Verhältnisse der Bahnhöfe in Stuttgart, Cannstatt und Esslingen weisen auf die Erbauung einer Bahn auf dem linken Neckarufer hin. Wenn die Leistungsfähigkeit der genannten Bahnhöfe besonders hinsichtlich des Güterverkehrs mit dem ungewöhnlich raschen Anwachsen des Verkehrs gleichen Schritt halten soll, so muss die Erweiterung der dem Güterverkehr dienenden baulichen Einrichtungen dieser Bahnhöfe oder deren Entlastung durch Schaffung neuer Anlagen in die Wege geleitet werden. Dies trifft namentlich bezüglich der Stadt Stuttgart zu, deren Hauptgüterbahnhof jetzt schon an der Grenze der Leistungsfähigkeit angekommen ist. Eine Erweiterung desselben wäre mit ganz ungewöhnlich hohen Kosten verknüpft; auch kann sie aus betriebstechnischen Gründen nicht empfohlen werden. Auch auf dem Nordbahnhofe hat der Güterverkehr gleichmässig und in solchem Grade zugenommen, dass im Laufe der letzten Jahre schon mehrere neue Gleisgruppen ausgeführt werden mussten. In wenigen Jahren wird der geplante Ausbau vollzogen sein und es kann alsdann dieser Bahnhof, da er auf drei Seiten von Hauptbahnen begrenzt ist, nicht mehr erweitert werden. Der Westbahnhof endlich ist überhaupt nur in beschränktem Umfange erweiterungsfähig. Hiernach muss für die Bewältigung des Güterverkehres in Stuttgart auf andere Weise gesorgt werden, und es wird dies am zweckmässigsten, einfachsten und billigsten durch die Errichtung eines neuen Güterbahnhofes geschehen. Die Vorstadt Berg, Ostheim, Gaisburg und Gablenberg, ein Gebiet, wo die städtische Gasfabrik sich befindet und jetzt schon verschiedene Industriezweige Fuss gefasst haben und wo neue grosse Anlagen, wie das Schlachthaus und der Viehhof errichtet werden sollen, eignet sich für die Ansiedlung von Industrieanlagen mit Arbeiterwohnungen in hervorragender Weise. Wird hier ein Güterbahnhof eingerichtet, so ist der Stadtgemeinde Stuttgart die Erhaltung grösserer gewerblicher Unternehmungen und die neue Niederlassung solcher auf ihrer Markung gesichert. In Cannstatt liegen ähnliche Verhältnisse vor. Der Güterverkehr dort ist von 116 065 t im Etatsjahre 1890 auf 207 618 t im Jahre 1898 gestiegen. Bei weiterer Steigerung ist die Erweiterung der Anlagen für den Güterverkehr unvermeidlich, ist aber ohne unverhältnissmässig grossen Aufwand nur in beschränktem Umfange ausführbar. Auch in Esslingen droht eine Unzulänglichkeit der Einrichtungen für den Güterverkehr. Von 149 464 t im Jahre 1890 ist dieser auf 218 617 t im Jahre 1898 gestiegen. Bei weiterer Steigerung würde sich eine wesentliche Erweiterung des Güterbahnhofes in nicht zu ferner Zeit als nöthig erweisen. Eine solche wäre bei der zwischen Maschinenfabrik und Stadt eingeklemmten Lage des Bahnhofes mit ganz erheblichem Kostenaufwand verbunden. Den geschilderten vielseitigen Anforderungen kann in wirksamster und verhältnissmässig billigster Weise entsprochen werden durch die Erstellung einer linksufrigen Neckarbahn mit Errichtung grösserer Bahnhöfe in Gaisburg und Esslingen und Herstellung einer Verbindung mit dem Güterbahnhofe Untertürkheim mittelst eines den Neckar überschreitenden Verbindungsgleises, so dass die Inanspruchnahme des Hauptbahnhofes Stuttgart und des Bahnhofes Cannstatt für den Güterverkehr der neuen Bahn vermieden wird. Dieselbe soll als Hauptbahn und zweispurig gebaut, auch sollen Strassenübergänge in Schienenhöhe thunlichst vermieden werden.

Es folgt nun eine Beschreibung der Bahn und die Besprechung zweier Varianten für die Linienführung zwischen Stuttgart und Gaisburg, für die Station Wangen und für die Führung auf der Markung Esslingen. Nach dem von der Regierung empfohlenen Entwurf würde sich die Anlage der linksufrigen Neckarbahn wie folgt gestalten:

Die Bahn legt sich an die rechtsseitige Halle des Bahnhofes Stuttgart an, folgt der Hauptbahn, überschreitet die Ludwigsburger Strasse, die verlegt und unterhalb des Hauptzollamtes unter den Gleisen hindurchgeführt werden soll. Bei der Brauerei zum Englischen Garten biegt die Bahn rechts ab, passirt die königlichen Anlagen und den Stöckachspielplatz auf einem 390,5 m langen und bis zu 10,5 m hohen Viadukt, überführt die Neckarstrasse und erreicht dann die Haltestelle Stöckach. Hierauf tritt die Bahn in einen Einschnitt und dann in den etwa 770 m langen Tunnel unter dem Raitelsberg ein, geht auf einem Damm rechts von der Gasfabrik vorbei und erreicht den Bahnhof Gaisburg auf der Markung Cannstatt. Dieser soll eine Ausdehnung erhalten, dass er für absehbare Zeit auch hohen Verkehrsanforderungen zu entsprechen vermag, und so angelegt werden, dass von ihm aus Gleisverbindungen zur Gasfabrik, dem künftigen Schlachthaus und anderen gewerblichen Anlagen hergestellt werden können. Die Bahn gelangt sodann zur Haltestelle Wangen. Von hier aus zweigt das Verbindungsgleis zum Güterbahnhofe Untertürkheim links ab, passirt die Thalsohle, theils auf dem Damm, theils auf einer Hochwasserbrücke, überschreitet den Neckar und schliesst sich an die schon vorhandene Ausfahrt aus dem Güterbahnhofe Untertürkheim an. Bei der Weiterführung der Bahn soll bei Kilometer 6 + 500 eine Verbindungskurve angeschlossen werden, die die Ueberleitung von Güterwagen von Untertürkheim Güterbahnhof nach Esslingen (linkes Ufer) ermöglicht. Die Bahn erreicht hierauf die Haltestelle Hedelfingen, nähert sich der Staatsstrasse und dem Neckar, schneidet sich, um eine Flussverlegung zu vermeiden, bis zur Spinnerei Brühl in den Bergabhang ein und gelangt zur Haltestelle Weil, die in der Nähe des Rennstalles so angelegt werden soll, dass sie den Verkehr zum Rennplatz zu bedienen vermag und auch die Herstellung eines Verbindungsgleises zur Spinnerei gestattet. Um Strassenkreuzungen in Schienenhöhe zu vermeiden, soll die Strasse nach Esslingen so verlegt werden, dass sie stets rechts der Bahn bleibt. Die Bahn erreicht endlich bei Kilometer 11 + 550 den Bahnhof Esslingen, der auf dem Gelände zwischen Strasse und Neckar angelegt werden soll.

Auch die künftige Fortsetzung der Bahn nach Plochingen ist schon geplant. Die stärkste Steigung der Bahn beträgt 1 : 80, welche Steigung aber nur von geringer Länge ist, der kleinste Krümmungshalbmesser 300 m. Der Gesammtaufwand für die Strecke Stuttgart-Plochingen beträgt ungefähr 14 800 000 ℳ, so dass bei einer Länge von 23,8 km, wobei die beiden Abzweigungen in Wangen eingerechnet sind, auf ein Kilometer ein Aufwand von 621 850 ℳ entfällt. Die Baukosten für die Theilstrecke Stuttgart-Esslingen sind nach dem generellen Voranschlag einschliesslich der Grunderwerbungskosten zu 11 300 000 ℳ geschätzt, worin 500 000 ℳ für die erforderlichen Betriebsmittel mit inbegriffen sind. Auf Grunderwerbung entfallen — abzüglich der Leistungen der betheiligten Gemeinden — etwa 2 300 000 ℳ. Die Länge dieser Strecke bis zum Bahnhofende in Esslingen beträgt 12,3 km. Der Aufwand für die Strecke Esslingen-Plochingen,

für welche Voranschläge noch nicht vorliegen, ist zu 3 500 000 ℳ geschätzt. Die königliche Regierung schlägt vor, zunächst die Theilstrecke Stuttgart-Esslingen mit dem Anschlussgleis Wangen-Untertürkheim Güterbahnhof zur Ausführung zu bringen. Angesichts der grossen Vortheile, welche die betheiligten Gemeinden aus der Bahnanlage ziehen werden, erscheint es gerechtfertigt, denselben Kostenbeiträge anzusinnen. Die Regierung erachtet es den Verhältnissen entsprechend, wenn neben einer angemessenen baaren Beitragsleistung die unentgeltliche Stellung des für die Bahnanlage erforderlichen Grund und Bodens, soweit er zur Zeit schon im Besitz der Gemeinden sich befindet, verlangt wird.

Verkehrsstockungen auf den russischen Eisenbahnen.

Aus allen Theilen Russlands hört man wieder lautes Klagen der Landwirthe, der Getreidehändler auf den Binnenmärkten und ebenso der Ausfuhrgeschäfte an den Hafenplätzen über das fast vollständige Versagen der Leistungsfähigkeit der Bahnen. Es sind das keineswegs ungewohnte, neue Dinge, die dem geduldigen Hörer vorgetragen werden, vielmehr kann mit gutem Rechte gesagt werden: es sind die alten Klagelieder, die alljährlich, fast ist es nicht unberechtigt zu sagen, die während des ganzen Jahres laut werden. Bald kann im Süden nicht die nothwendige Menge an Kohlen fortgeschafft werden, bald lagern im Osten grosse Getreidemengen, kurz an allen Enden fehlt es. Dieser Zustand ist aber in Russland allgemach ständig geworden, und wenn dennoch von Zeit zu Zeit die Klagen ganz besonders laut werden und in die Welt dringen, so ist das die Folge davon, dass die Noth besonders drückend geworden ist und gewinnversprechende Geschäfte nicht geschlossen werden können, weil die Güter weit ab von den Hafenplätzen im Innern des Reiches lagern und nicht fortbewegt werden können. Ja es leidet sogar die Volksverpflegung nicht selten unter den traurigen Verhältnissen. So wirkt die Leistungsunfähigkeit der Eisenbahnen lähmend auf alle wirthschaftlichen Beziehungen des Landes und wird je nach der Bedeutung der Interessen, die berührt werden, verschieden schwer empfunden, wobei natürlich der wirthschaftlich Schwächere besonders getroffen wird. Zu diesen letzteren gehört zur Zeit in Russland zweifellos der Landwirth. Nicht nur, dass in weiten Länderstrichen Missernten tiefe Wunden geschlagen haben, sondern auch die Umstände, unter denen die letzte Ernte eingebracht wurde, waren keineswegs günstig. Kommt nun zu alledem noch hinzu, dass die Eisenbahnen den Dienst versagen, so ist die Lage doppelt schlimm.

„Um dem Uebel abzuhelfen, hat man nun sogenannte Vertheilungsbüros errichtet, deren Aufgabe in der gleichmässigen Vertheilung der Wagen und in der Regelung des Verkehres auf den Eisenbahnen besteht. Solche Büros gibt es unseres Wissens," schreibt die ‚Petersburger Zeitung', „in St. Petersburg, Libau und in Riga. Welchen Einfluss dieselben auf den Verkehr der Ostbahnen haben können, ist uns nicht erfindlich, denn dass Frachtanhäufungen auf dem Kanzleiwege beseitigt werden können, möchten wir um so weniger glauben, als einzelne Büros seit dem Jahre 1897 bestehen, ohne dass deshalb jemals die Klagen über Verkehrsstockungen verstummt wären. Ferner ist bekannt, dass in Charkow seit vielen Jahren ein ‚Vertheilungsbüro' insbesondere für die Steinkohle befördernden Bahnen besteht und dass trotzdem jährlich viele Millionen von Pud Steinkohle nicht befördert werden. Es scheint hieraus hervorzugehen, dass diese Büros vielleicht wohl einen theoretischen, nicht aber einen praktischen Werth haben, was in der Natur der Sache liegt, denn die Leistungsfähigkeit einer Eisenbahn ist an gewisse Grenzen gebunden, die sich auf keine Weise erweitern lassen, ganz abgesehen davon, dass die Eisenbahnverwaltungen eine ausgesprochene Abneigung vor einem lebhafteren Verkehr haben.

Die regelmässig wiederkehrenden Güteranhäufungen auf den Eisenbahnen sind ein Schaden, der am Lebensmark des russischen Getreidehandels frisst und ihm die sichere Grundlage raubt. Wenn die Eisenbahnen schon jetzt nicht ihrer Aufgabe nachkommen können, wie wird es erst da werden, wenn die sibirische Eisenbahn in ihrer ganzen Ausdehnung fertig gestellt sein wird. Die bedeutenden Gütermengen, die man aus Sibirien erwartet, und die grosse Rolle, welche man der sibirischen Eisenbahn als Durchgangsbahn zuschreibt, sollten maassgebende Kreise veranlassen, die Leistungsfähigkeit der Einmündungsbahnen im europäischen Russland rechtzeitig zu erhöhen. Mittel und Wege hierfür gibt es genug. Es wäre doch zu betrübend, wenn das Riesenunternehmen, das eine Milliarde kostet, von vorn herein in der üblichen, nach der Schablone zugeschnittenen Weise betrieben und dadurch in seiner Weltbedeutung hintangehalten werden würde."

Es ist bitter, was das Residenzblatt schreibt, aber es ist zum grössten Theil wahr und trifft daher die Verwaltung gewiss empfindlich oder — sollte es wenigstens. Allerdings liegen die Verhältnisse in Russland so, dass es schwer ist, ohne sehr energische Eingriffe wirksam zu helfen. Es ist alles plötzlich erblüht, namentlich die Industrie, und mit ihr sind naturgemäss die Ansprüche an die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen unverhältnissmässig schnell gewachsen. Eine Rettung aus dieser mehr oder minder bedrängten, fast verzweifelten Lage kann nur durch Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahnen gebracht werden, was wohl schwerlich auf einem anderen Wege als durch Erbauung zweiter Gleise ermöglicht werden könnte.

Dass die sogen. Vertheilungsbüros, die jedoch nur mit den vorhandenen Mitteln wirthschaften, dem Uebel nicht an die Wurzel gehen können, liegt auf der Hand. Es ist daher auch falsch, wenn den vorbezeichneten Büros der Vorwurf gemacht wird, dass sie der Beseitigung der riesigen Getreideanhäufungen auf den Eisenbahnstationen nicht gewachsen seien, denn fast alle grösseren Provinzblätter veröffentlichen Klagen über die geradezu unmöglichen Zustände, die auf den Eisenbahnen herrschen. Sämmtliche Stationen der Rjäsan-Uralskbahn und der Südostbahnen sind von Getreide überschwemmt, das in Speichern, Elevatoren und auch unter freiem Himmel lagert; eine Abnahme der lagernden Vorräthe ist nicht zu bemerken, wohl aber eine lawinenartige Zunahme. Welche grossen Verluste aus solchen Zuständen dem russischen Getreidehandel erwachsen, lässt sich unschwer ermessen. Die Lieferung auf bestimmte Termine ist durchaus unmöglich gemacht, denn die Eisenbahnen übernehmen schon längst keine Gewähr für rechtzeitige Zustellung der zur Beförderung angenommenen Güter.

Die Folgen der Getreideanhäufungen auf den Eisenbahnen machen sich bereits auf den Märkten der Verbrauchsmittelpunkte bemerkbar; das aus dem Schwarzerdegebiet eintreffende Getreide ist fast durchgängig von niedriger Güte, da es vom Felde feucht eingebracht wurde und durch wochenlanges Lagern auf den Eisenbahnen stark verdorben ist. Wenn das schon bei kalter Witterung geschah, so kann bei Eintritt warmer Witterung kein Zweifel über das Schicksal von Millionen Pud Getreide sein — die ungeheuren Massen werden auskeimen, sich erhitzen oder zum mindesten dumpf werden.

Uebrigens ist es von sehr geringem Belang, ob die Vertheilungsbüros oder die Betriebsverwaltung oder sonst irgend eine Instanz die Schuld an den Zuständen trägt; so lange die Ursache zu allem nicht beseitigt wird, kann überhaupt nicht wirksam geholfen werden.

Endlich aber darf nicht vergessen werden, dass Russland erst eben anfängt seine Riesenglieder zu rühren, seine natürlichen Schätze der Industrie zugänglich zu machen und mit den Erzeugnissen derselben den plötzlich erwachten Bedarf theilweise zu decken, den sehr bedeutenden Rest aber von auswärts zu beziehen. Kurz: wie schon jetzt im ersten Entwickelungsstadium die Bahnen versagen, was wird wohl erst beobachtet werden können, wenn die Industrie weiteren Aufschwung nimmt, wenn damit das Bedürfniss nach Korn und Rohmaterialien immer grösser wird, wenn die Industrieerzeugnisse den Verbrauchern zugeführt werden sollen und — die Eisenbahnen nicht wesentlich in ihrer Leistungsfähigkeit erhöht worden sind!

Das Uebel ist nicht neu, und dennoch ist, wenn man nach den Folgen urtheilen darf, nichts durchgreifendes geschehen.

Nachrichten.

Deutschland.

— Ausnahmetarife vom rheinisch-westfälischen Industriegebiet nach dem Emdener Hafen. Infolge eines Rundschreibens des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen vom 10. April, wonach die Eisenbahndirektion Essen beabsichtigt, für die Ein- und Ausfuhr des rheinisch-westfälischen Industriegebietes über Emden Ausnahmetarife einzuführen, um dem Hafen zu Emden den Wettbewerb mit den niederländischen und belgischen, von den dortigen Bahnverwaltungen besondere Vergünstigungen geniessenden Seehäfen zu ermöglichen, hat die Handelskammer zu Duisburg am 12. April folgende Erklärung beschlossen: „Zu dem Rundschreiben vom 10. April d. J. betreffend den Emdener Hafenverkehr gestatten wir uns ergebenst zu bemerken, dass es sich in dieser Frage weniger um eine Bekämpfung der niederländisch-belgischen Häfen, als der deutschen Rheinhäfen handelt, deren eigener Handel und Umschlagverkehr nach den deutschen Nordseehäfen abgelenkt werden soll. Wir haben im Interesse unserer deutschen Rheinhäfen und unserer direkten Rheinseeschiffahrt stets den Anspruch erhoben, dass diesen Häfen die gleichen Ausnahmetarife gegeben würden, die den deutschen Nordseehäfen zum Wettbewerb gegen die holländischen und belgischen Seehäfen gewährt worden sind. Wenn der Emdener Hafen Ausnahmetarife für den Verkehr mit Rheinland und Westfalen erhält, so bereitet er damit den deutschen Rheinhäfen und der deutschen Rheinseeschiffahrt den gleichen Wettbewerb wie die anderen deutschen Nordseehäfen mit ihren Ausnahmetarifen und die niederländisch belgischen Seehäfen mit ihren Vergünstigungen durch Refaktien. Wir melden deshalb auch bei dieser Gelegenheit den Anspruch an, dass die Ausnahmetarife, die etwa Emden gewährt werden sollten, auch auf die deutschen Rheinhäfen Anwendung finden. Wir müssen uns dagegen verwahren, dass durch Ausnahmetarife der Eisenbahnen den deutschen Rheinhäfen ein Verkehr künstlich entzogen wird, der ihnen nach ihrer geographischen Lage zukommt, zumal in ihnen und der deutschen Rheinseeschiffahrt ein grösseres Kapital angelegt ist als im Emdener Hafen."

Dieselbe Frage wurde in einer zu Düsseldorf abgehaltenen Versammlung des „Vereins der Holzindustriellen in Rheinland und Westfalen" eingehend erörtert und darauf folgender Beschlussantrag einstimmig angenommen: „Durch eine einseitige tarifarische Bevorzugung Emdens würden die Wettbewerbsverhältnisse der rheinisch-westfälischen Holzindustrie in einer unzulässigen Weise verschoben und diese Industrie selbst aufs schwerste geschädigt werden, was herbeizuführen als die Aufgabe der königlich preussischen Staatseisenbahnverwaltung nicht erachtet werden kann. Der ‚Verein der Holzindustriellen in Rheinland und Westfalen' erhebt deshalb gegen jede derartige einseitige Tarifmaassregel im Namen der von ihm vertretenen rheinisch-westfälischen Interessen Einspruch."

— Der elektrische Betrieb auf der Wannseebahn kommt vorläufig noch nicht zur Ausführung. Die im Monat März in den Betriebspausen während der Nächte fortgeführten elektrischen Versuchsfahrten sind noch nicht vollständig zum Abschlusse gelangt. Bei der besonderen und neuen Bauart haben sich unter den eigenartigen Verhältnissen in den Einzelheiten der Anlage noch verschiedene Ergänzungen und Abänderungen als nothwendig herausgestellt, zu deren Durchführung und Erprobung noch eine Reihe weiterer Versuchsfahrten erforderlich ist. Der elektrische Wagenzug kommt daher zunächst noch nicht im Rahmen des bestehenden Fahrplans, sondern bis auf weiteres nur für Sonderfahrten in den Betriebspausen während der Nächte zur Beförderung.

— Nebenbahn Ottmachau-Prieborn. Wie die „Schles. Ztg." erfährt, ist die Eisenbahndirektion Breslau vom Minister der öffentlichen Arbeiten mit der Anfertigung der allgemeinen Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Ottmachau nach Prieborn beauftragt worden.

— Vertilgung des Unkrautes auf Eisenbahndämmen, Füllgruben, Erdablagerungsflächen usw. Der bayerische Landwirthschaftsrath hat kürzlich als eine der Ursachen der zunehmenden Verunkrautung der Felder die massenhafte Verbreitung des verschiedenartigsten Unkrautes auf den Eisenbahndämmen bezeichnet. Die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen hat diesen Klagen gegenüber Veranlassung genommen, ihre Oberbahnämter und Eisenbahnbausektionen anzuweisen, der Vertilgung des Unkrauts ein besonderes Augenmerk zuzuwenden; sie bezeichnet in der betreffenden Weisung als wichtigstes Vorbeugungsmittel in erster Reihe die Verwendung vollkommen reinen Saatgutes bei Besamung neuer Bahnböschungsflächen, sodann, neben Abmähen oder Abköpfen des Unkrautes vor der Samenreife, fleissiges Ausstechen bezw. Ausgraben sowie Verbrennen desselben und nach Umständen, soweit es ohne Schädigung der Nutzpflanzen geschehen kann, auch die Anwendung von chemischen Mitteln; endlich wird noch angeordnet, künftighin in besonderen Bedingnissen nicht nur bei Bahnanlagen den Unternehmern der Erdarbeiten die Verwendung nur reinen Samens vorzuschreiben, sondern auch Pächtern von bahnärarialischen Grundflächen die Vertilgung des Unkrautes auf denselben vertragsmässig zur Pflicht zu machen.

— Kohlensubmission der sächsischen Staatsbahnen. Bei der am 28. April d. J. stattgehabten Submission für den Jahresbedarf der sächsischen Staatsbahnen für 1900/1901 wurden der „Voss. Ztg." zufolge seitens der Zechen erheblich höhere Preise gegen das Vorjahr gefordert. Gleichzeitig blieben die Angebote hinter dem Bedarf zurück. Die Mehrforderungen betrugen für den Wagen von 10 t für sächsische Steinkohle 20—25 ℳ, böhmische Mittelkohle 18—24 ℳ, böhmische Nusskohle 16—20 ℳ, oberschlesische Steinkohle 30—35 ℳ, niederschlesische 25 ℳ, Bornaer und Meuselwitzer Braunkohle 4 ℳ.

— Salonkrankentransportwagen der sächsischen Staatsbahnen. Von der sächsischen Staatsbahnverwaltung ist der „Oesterr. Eisenb.-Ztg." zufolge kürzlich ein Salonwagen I. Klasse beschafft worden, der sich durch Bequemlichkeit ebenso auszeichnet, wie durch Eleganz. Der Wagen, aus der Nürnberger Wagenbauanstalt hervorgegangen, ist nach dem Durchgangssystem (Seitengang) erbaut, besteht aus drei Abtheilungen, und zwar einem Salon und zwei Abtheilungen für Begleitung und Dienerschaft. Er ist hauptsächlich zum Krankentransport bestimmt und besitzt daher auch dementsprechende Einrichtungen, wie Koch- und Kühlapparate, eine Uhr und bequemste Lagerstätten. Ganz besondere Sorgfalt hat man auch auf einen ruhigen (stossfreien) Gang des Wagens gelegt; er hat doppeltfedernde Druckgestelle (mit je zwei Achsen) und kann daher auf allen europäischen Bahnlinien mit normaler Spur laufen; alle in Oesterreich, der Schweiz, Italien und Frankreich üblichen Brems- und Signaleinrichtungen sind ihm eigen. Die innere Einrichtung ist bei aller Eleganz so gehalten, dass eine Desinfizirung, wie sie nach jedesmaliger Benutzung gründlichst vorgenommen wird, ohne Schädigung ausgeführt werden kann. Der Wagenbestand der sächsischen Staatsbahnen hat durch diesen Salonwagen eine wesentliche Bereicherung erfahren; der Wagen kommt u. a. aber auch anderen Bahnen zu gute, da man dem Vernehmen nach beabsichtigt, ihn leihweise auch den fremden Bahnen zur Verfügung zu stellen.

— Die elektrischen Bahnen im Königreich Sachsen. Die im königlichen Kommissariate für elektrische Bahnen bearbeitete Statistik dieser Bahnen in Sachsen verzeichnet für das Betriebsjahr 1899 wiederum ein erhebliches Anwachsen der Verkehrsziffern sowie eine beträchtliche Zunahme der elektrischen Betriebsmittel. Ausserdem sind zu den bisher betriebenen Bahnen, von dem Ausbau der Stadtnetze abgesehen, die Lössnitzbahn, die Bahn nach dem weissen Hirsch und Bühlau sowie die Meissener Strassenbahn und mit Schluss des Jahres die Niedersedlitz-Leuben-Laubegaster Strassenbahn hinzugekommen. Es bestanden elektrische Bahnunternehmungen in Dresden, Leipzig, Chemnitz, Zwickau, Plauen i. V., Schandau und Meissen. Die Streckenlänge der elektrischen Bahnen des Königreichs betrug im Jahre 1899 229 km gegen 177,5 km im Vorjahre; die Anzahl der Motorwagenkilometer stieg auf rund 29 154 000 gegen rund 24 400 000 im Vorjahre, die Anzahl der beförderten Personen auf rund 113 600 000 gegen rund 90 580 000 im Vorjahre. Bei diesem Verkehre sind auf 1 000 000 Motorwagenkm, also auf 3 900 000 beförderte Personen, wie im Vorjahre, 4,2 Verletzungen von Personen vorgekommen. Die schweren Verletzungen einschliesslich derjenigen mit tödtlichem Ausgange betrugen, auf die gleiche Anzahl von Motorwagenkilometer bezogen, 2,35 gegen 2,85 im Jahre 1898. Im ganzen sind 1899 70 Personen schwer bezw. tödtlich verletzt worden und 22 hiervon gestorben. Insofern man die statistischen Unfallsangaben zur Beurtheilung des Sicherheitsstandes der Bahnen benutzen will, erscheint es zweckmässiger, die Ziffern der schweren und tödtlichen Verletzungen zusammenzufassen, da die Gesammtsumme beider insofern ein richtigeres Bild von dem Gefahrmaass gibt, als der tödtliche oder nicht tödtliche Ausgang einer schweren Verletzung von Zufälligkeiten abhängen kann, die zu dem Maass der Betriebsgefahr nicht in näherer Beziehung stehen und daher bei gleicher Höhe derselben sehr schwanken können. So hat, wie vorstehend angegeben, von 1898 zu 1899 eine relative Abnahme der schweren und tödtlichen Verletzungen, jedoch eine Zunahme letzterer allein, stattgefunden. Dabei haben die tödtlichen Verunglückungen aber noch nicht die Hälfte des rela-

tiven Maasses von 1896 erreicht. Von allgemeinerem Interesse sind auch verschiedene technische Vervollkommnungen, darunter die Ausbildung besonderer, dreifacher Bremsung für die Bergbahn nach dem Weissen Hirsch, ferner die Einführung elektrischer Wagenheizung auf dieser und der staatlichen Lössnitzbahn, sowie die Vorkehrungen zur erfolgreichen Beseitigung des Säuregeruchs in Akkumulatorenwagen. Die seinerzeit auf Anregung des Regierungskommissars für elektrische Bahnen zuerst in Dresden angewendete und zur Durchführung gebrachte durchgehende magnetische Bremse ist auch auf anderen elektrischen Bahnen Sachsens zu fortschreitender Einführung gelangt, wie das Prinzip dieser Bremse selbst sich gleicherweise in aussersächsischen elektrischen Bahnbetrieben mehr und mehr einführt. („D. Eisenbahnbeamten-Ztg.")

— **Personalnachrichten.** Dem Regierungs- und Baurath Busmann in Bromberg ist die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst und dem Eisenbahn-Bauinspektor Karl Müller in Arnsberg die Stelle des Vorstandes der Werkstätteninspektion daselbst verliehen. — Versetzt sind: die Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren Marcuse, bisher in Köln, als Vorstand der Bauabtheilung nach Rheydt, Wehde, bisher in Heilsberg i. Ostpr., zur Betriebsinspektion 7 in Berlin und Robert Müller, bisher in Elberfeld, als Vorstand der Bauabtheilung nach Wipperfürth. — Ernannt sind: der Regierungs-Baumeister Ameke in Saarbrücken zum Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor und der Regierungs-Baumeister Blindow in Lissa in Posen zum Eisenbahn-Bauinspektor. — Regierungs- und Baurath Herzog, Mitglied der Eisenbahndirektion in Halle a/S, ist gestorben.

Oesterreich-Ungarn.

— **Prioritätsanleihe der Graz-Köflacher Bahn.** In der Generalversammlung der Graz-Köflacher Bahn wurde seitens der Verwaltung die Erklärung abgegeben, dass zum Zwecke der Konsolidirung der finanziellen Verhältnisse neuerliche Verhandlungen mit der Regierung eingeleitet wurden, deren Verlauf erwarten lasse, dass der Gesellschaft die Bewilligung ertheilt werden wird, gegen eine Ermässigung der Kohlentarife ein Prioritätsanlehen in der Höhe von 4 000 000 Kr. aufzunehmen.

Bezüglich der Verwendung des Reingewinnes wurde beschlossen, eine Superdividende von je 7 Kr. auf jede Aktie auszuzahlen, so dass sich die Gesammtdividende für die Aktie auf 27 Kr. stellt.

— Nach dem **Geschäftsberichte der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn** für das Jahr 1899 stellen sich die gesammten Einnahmen nebst dem Gewinnvortrag des Jahres 1898 auf 4 379 151 (+ 58 805) fl. Hiervon entfallen auf das garantirte Erträgniss der österreichischen Linien 2 200 000 fl., auf das garantirte Erträgniss der rumänischen Linien 1 546 070 fl. Nach Abschlag des Erfordernisses für den Prioritätendienst, Bestreitung der 5 % Verzinsung und der Tilgung der Aktien sowie sonstiger Lasten verbleibt ein Reingewinn von 575 785 (+ 28 747) fl., aus dem 3,5 fl. für die Aktie als Superdividende bezahlt werden. Die Gesammtdividende für eine Aktie beträgt 13,5 fl. Die Betriebsergebnisse auf den gesellschaftlichen Lokalbahnen (Bukowinaer Lokalbahnen, Eisenbahn Lemberg-Belzec und Kolomeaer Lokalbahn) waren ungünstiger wie im Vorjahre.

Bezüglich der Bukowinaer Lokalbahnen enthält der Verwaltungsbericht die Mittheilung, dass dieser Aktiengesellschaft vom Eisenbahnministerium nunmehr die Konzession zum Bau und Betriebe der normalspurigen Fortsetzungslinie von Kimpolung nach Dorna-Watra nebst Abzweigung von Pozoritta nach Luisenthal ertheilt wurde. An der Kapitalbeschaffung betheiligt sich der griechisch-orientalische Religionsfonds mit 700 000 fl. (hierunter 20 000 fl. für Ueberlassung von Fondsgrundstücken) und das Herzogthum Bukowina mit 320 000 fl. durch Uebernahme von Stammaktien zum Nennwerthe, so dass das Resterforderniss mittelst eines 4 % Prioritätsanlehens aufzubringen sein wird.

Ueber den Anschluss der Linie Lemberg-Belzec an das russische Eisenbahnnetz bemerkt der Bericht, dass sich die zur Ausführung der Anschlusslinie gebildete Aktiengesellschaft in Moskau gebildet habe. Die geplanten Bahnstrecken sollen am 1. Januar 1902 zur Eröffnung gelangen.

Der Geschäftsbericht enthält ferner die Mittheilung, dass dem Rekurse der Gesellschaft gegen die für das Jahr 1898 vorgeschriebene Erwerbsteuer von 79 807 fl. Folge gegeben worden sei und dass die Höhe der nunmehr auf die Gesellschaft entfallenden Erwerbsteuer sich auf etwa 80 000 Kr. belaufen dürfte.

— **Bozen-Meraner Bahn.** Mit Rücksicht auf den erfreulichen Aufschwung des Verkehrs dieser Bahn dürfte sich die Ausgestaltung der Bahnanlagen als nothwendig erweisen und daher die Verwaltung in die Lage kommen, sich mit der Frage der Bedeckung der nothwendigen Investitionsauslagen zu beschäftigen. Das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" weist darauf hin, dass es nahe liege, diese Angelegenheit mit der Aufbringung des von der Gesellschaft zu übernehmenden Beitrages zu den Kosten der Vintschgauer Bahn zu vereinigen. Bisher war der Beitrag der Bozen-Meraner Bahn zu den Kosten der Vintschgauer Bahn mit 800 000 fl. in Aussicht genommen; doch ist die Frage des endgültigen Beitrages eine offene, da die Betheiligten bisher noch immer in Bezug auf die Aufbringung ihrer Beiträge eine bedauerliche Lässigkeit an den Tag legen. Bei der Behandlung der erwähnten Fragen wird wohl auch die Frage der Ausübung des der Staatsverwaltung konzessionsmässig zustehenden Rechtes der Tarifherabsetzung für die Bozen-Meraner Bahn in Erwägung gezogen werden.

— **Zvolenoves-Smecnaer Eisenbahn.** In der Generalversammlung der Gesellschaft machte der Vorsitzende die Mittheilung, dass die in einer früheren Generalversammlung beschlossene Statutenänderung, derzufolge der jährliche Aktientilgungsbetrag nicht erst aus dem Reinerträgnisse entnommen, sondern vorweg zu Lasten der jeweiligen Jahresrechnung bestritten werden sollte, die staatliche Genehmigung nicht erlangt habe, weshalb für die Erstellung der gesellschaftlichen Rechnungsabschlüsse auch weiterhin die ursprünglichen Statutenbestimmungen maassgebend bleiben; der Verwaltungsrath habe jedoch Anlass genommen, gegen eine etwa hieraus zu Ungunsten der Gesellschaft, insbesondere im Zeitpunkte ihres Eintrittes in die Steuerpflicht, abzuleitende Rechtsauffassung zuständigen Ortes im vorhinein rechtsförmige Verwahrung einzulegen.

— **Bergbahn auf die Höhe des Blocksberg in Budapest.** Der ungarische Handelsminister hat den Beschluss der Stadtbehörde bezüglich der Pläne für die hydraulische Blocksbergbahn genehmigt und die Unternehmer angewiesen, die Einzelpläne auszuarbeiten und sie dem hauptstädtischen Magistrate zu unterbreiten. Die mehrjährige Verzögerung der Verwirklichung dieses nach einem ganz neuem Systeme zu betreibenden Verkehrsmittels, welches die Wasserkraft der den Fuss des Blocksberges bespülenden Donau durch Einbau von unterschlächtigen Turbinen in das Strombett nutzbar machen will, ist in erster Linie auf den Widerstand der Budapester hauptstädtischen Gemeindeverwaltung gegen den im Zusammenhange mit dem Bahnbetriebe beabsichtigten Bau einer grossen Bahnhofsrestauration an der oberen Kopfstation der Linie zurückzuführen. Der Minister empfiehlt der Stadtbehörde, die erbetene Bewilligung zu ertheilen, da der Blocksberg nicht den Verkehr besitzt, welcher genügen würde, um für sich allein ein derartiges Verkehrsunternehmen zu erhalten. Der Verkehr müsse hier künstlich gesteigert werden, und das könne durch eine gut eingerichtete Restauration bewerkstelligt werden. Die Stadtbehörde wird ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht, dass bei solchen und ähnlichen Beschränkungen und Vorbehalten die Privatunternehmer von Verkehrsmitteln, welche für die Entwickelung der Hauptstadt richtunggebend sind, jedoch in naher Zukunft kaum einen erheblichen Ertrag versprechen, vollständig abgeschreckt würden. Solche Unternehmungen wären im Nothfalle selbst materiell zu unterstützen, denn Verkehrsmittel seien mächtige Förderer der Entwickelung der Stadt.

— **Die Aktiengesellschaft zur Verwerthung der Patente des Ingeniörs Theodor Langer** — bekanntlich der Erfinder eines Rauchverzehrapparates für Lokomotiven — hat nach der Meldung einiger Tagesblätter gegen den Genannten eine Strafanzeige erstattet, weil er angeblich Apparate, deren Patente er der Gesellschaft um ungefähr 560 000 fl. verkauft hatte, herstellen und in das Ausland verkaufen liess. Dieser Meldung gegenüber erklärt Herr Langer, dass er infolge der wider ihn von der vorgenannten Aktiengesellschaft erstatteten Anzeige wegen Patentverletzung seinerseits die Verleumdungsanzeige gegen einige Mitglieder der Verwaltung der Gesellschaft einbringe. Herr Langer bemerkt weiter zur Aufklärung, dass die ausländischen Patente, die den Rauchverzehrungsapparat betreffen, nie der genannten Gesellschaft gehörten, dass diese Gesellschaft vielmehr nur Eigenthümerin der österreichischen und ungarischen Patente war, dass es sonach selbstverständlich war, dass er die ausländischen Patente auf eigene Rechnung verwerthen durfte.

— **Kaiserjubiläums-Wohlthätigkeitsverein für Töchter von Bediensteten der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung.** Wie s. Zt. mitgetheilt, wurde Ende 1898 anlässlich des 50 jährigen Regierungsjubiläums des Kaisers der vorgenannte Verein gegründet. In dem nunmehr vorliegenden Bericht der Vereinsleitung wird mit Recht darauf hingewiesen, dass für die Zeit bis Ende 1899 in dem massenhaften Beitritt der Beamten der Staatseisenbahnverwaltung zu dem neuen Verein mit Recht der volle Beweis

dafür zu erblicken sei, dass durch die Gründung dieses Vereins mit den ihm vorgezeichneten Aufgaben einem allseits tief empfundenen Bedürfnisse entsprochen wurde.

Der Verein hat am Tage der Gründung, den 20. Oktober 1898, 12 152 Mitglieder mit dem Gesammtjahresbeitrage von 42 150 Kr. gezählt. Dieser Stand hat sich am 31. Dezember 1898 auf 14 899 Mitglieder mit dem Jahresbeitrage von 50 939 Kr. und am 31. Dezember 1899 auf 16 440 Mitglieder mit dem Jahresbeitrage von 55 522,94 Kr. erhöht. Unter den mit Ende des Geschäftsjahres vorhandenen 16 440 Mitgliedern befanden sich: 5 281 Beamte = 76 % des gesammten Beamtenstandes, 2 819 Unterbeamte = 55 % des gesammten Unterbeamtenstandes, 7 095 Diener = 27 % des gesammten Dienerstandes und 1 245 Arbeiter = 2,5 % des gesammten Arbeiterstandes.

Dem Verein sind als Stifter 48 Personen und Firmen beigetreten und haben, theilweise mit namhafter Ueberzeichnung des satzungsmässig festgesetzten Stifterbeitrages von 500 Kr., dem Vereinszwecke 42 900 Kr. gespendet. Ausserdem gehören dem Verein 45 Förderer mit einem jährlichen Gesammtbeitrage von 2 885 Kr. an.

Zur Stärkung des Vereinsvermögens wurde eine Effektenlotterie veranstaltet, welche ein Reinerträgniss von mehr als 51 000 Kr. ergab. Das Eisenbahnministerium gewährte dem Verein für das Jahr 1899 eine Unterstützung von 4 000 Kr. und stellte auch für die Folge die Bewilligung von Unterstützungen in Aussicht. Was die Erfüllung der dem Verein obliegenden Aufgaben betrifft, so hat derselbe vom 2. Dezember 1898, dem Tage des Kaiserjubiläums, an Töchter von Angehörigen aller Klassen der Staatsbahnbediensteten 15 Heirathsausstattungen zu je 800 Kr. aus Vereinsmitteln verliehen. Der Verein hat für das Schuljahr 1899/1900 16 Töchter von Bediensteten der Staatsbahnen auf seine Kosten in verschiedenen Lehranstalten ausbilden lassen. Ausserdem hat der Centralausschuss für das Schuljahr 1899/1900 14 Stipendien zu 400 Kr., 13 Stipendien zu 200 Kr. und am ersten Jahresgedenktage des Kaiserjubiläums, das ist am 2. Dezember 1899, abermals 15 Heirathsausstattungen zu je 500 Kr. an Töchter von Bediensteten verliehen. Alle diese vom Centralausschusse gewährten Heirathsausstattungen, Stipendien und Stiftplätze erforderten einen Kostenaufwand von 30 034 Kr. Ferner haben die am Sitze der Staatsbahndirektionen bestehenden Lokalausschüsse aus den ihnen vom Centralausschusse zur Verfügung gestellten Geldmitteln 238 Töchtern von Staatsbahnbediensteten Unterrichtsbeiträge usw. gewährt, sowie eine weitere Anzahl von Töchtern der Bediensteten in Kochschulen und anderen Anstalten zur Erlernung verschiedener Erwerbszweige untergebracht.

Das Vermögen des Vereins belief sich Ende 1899 auf 145 650 Kr.

— **Verein „Kommunikation" in Wien.** Dem vom Vorsitzenden in der Generalversammlung erstatteten Jahresberichte ist zu entnehmen, dass der alljährlich wiederkehrende Wagenmangel dem Verein zu einer umfassenden Aktion Anlass gegeben habe. Eine zweite grössere Aktion des Vereins betraf die Schaffung einer Centralstelle für die Abrechnung von Frachtzahlungen, Baarvorschüssen, Nachnahmen usw. Der Bericht fügt hinzu, dass der Eisenbahnminister sich bereit erklärte, den diesbezüglichen Vorschlägen näher zu treten und somit Hoffnung vorhanden sei, dass es gelingen werde, diese Angelegenheit im Interesse der Geschäftswelt zu einem günstigen Abschlusse zu bringen.

— Der **österreichische Eisenbahnbeamtenverein** hat im Vereinsjahre 1899, dem 14. seines Bestandes, eine sehr umfassende Thätigkeit entwickelt und in verschiedenen Standesfragen, so vor allem in Bezug auf die Gehaltserhöhungen bei Staats- und Privatbahnen, erfolgreich gewirkt. Der Verein besitzt eine Unterrichtsabtheilung, durch deren Vermittelung Kinder von Vereinsmitgliedern freie und begünstigte Plätze in Lehranstalten erhalten, eine Unterstützungsabtheilung, eine Rechtsschutzabtheilung, eine Spar- und Vorschussabtheilung, eine Sterbekasse sowie eine Pensionszuschussabtheilung. Nicht zu vergessen ist auch die vom Verein gegründete Kurstiftung, aus welcher kranke Vereinsmitglieder Kurstipendien erhalten. Der Verein ist ferner auf Erweiterung der wirthschaftlichen Begünstigungen für die Mitglieder durch Erwirkung namhafter Preisermässigungen bei Einkäufen und Bestellungen bedacht.

Der Verein gibt bekanntlich auch die Fachzeitschrift „Bahn frei" heraus, welche sich in Fachkreisen wohlbegründeten Ansehens erfreut. In dieser Zeitschrift wurde in einer Reihe von Standesfragen energisch Stellung genommen. Es sei hier nur beispielsweise angeführt die Gehaltserhöhung, die Titelfrage der Techniker, die fachliche Ausbildung der Eisenbahnbeamten, die Eisenbahnhygiene, die Diensteintheilung der Eisenbahnbeamten, die Urlaubsfrage, die Altersversorgung usw. Die Gesammteinnahmen des Vereins beliefen sich im Jahre 1899 auf 21 999 fl., die Ausgaben auf 20 626 fl., das Vermögen beträgt 13 628 fl. Die Zahl der Mitglieder hat sich von 4 274 im Jahre 1898 auf 4 799 erhöht.

— **Unterstützungs- und Rechtsschutzverein österreichisch-ungarischer Lokomotivführer.** Nach dem Rechenschaftsbericht des unter dem Protektorat des Erzherzogs Eugen stehenden Vereins betrug der Mitgliederstand Ende 1899: 5 299 (gegen 4 752 im Vorjahre); die Beiträge der Mitglieder 65 317 (59 571) fl.; die Gesammteinnahmen 72 829 (65 032) fl.; die ausgezahlten Krankenunterstützungen 23 260 (21 609) fl.; die Pensionszuschüsse 1 164 (1 197) fl.; die Kosten für 128 (66) Rechtsschutzfälle 10 880 (5 090) fl.; die Sterbegelder in 69 (71) Fällen 21 500 (21 050) fl.; die Suspensionsunterstützungen in 11 (10) Fällen 353 (171) fl.; die Gesammtausgaben 65 297 (59 914) fl. und der Gebahrungsüberschuss bezw. die Vermögensvermehrung 7 532 (5 119) fl. Seit dem Bestande des Vereins (1. April 1870) wurden bis zum Schlusse des Jahres 1899 insgesammt 935 293 fl. an Mitgliederbeiträgen eingenommen; die Gesammteinnahmen einschliesslich Zinsen betrugen für diese Zeit 1 034 967 fl. Die bis Ende 1899 bestrittenen Kosten betrugen, und zwar für Rechtsschutz 52 858 fl., für Pensionsunterstützungen 109 537 fl., für Krankenunterstützungen 308 537 fl., für Abfertigungen 34 100 fl., für Sterbegelder 310 380 fl., ausserordentliche Unterstützungen 2 291 fl. und für Suspensionsunterstützungen 755 fl., zusammen 818 458 fl. für Unterstützungszwecke. Das Gesammtvermögen beziffert sich zu Ende 1899 auf 121 505 (113 972) fl.

Vereinsausland.

— **Bahnprojekt Warschau-Lodz-Kalisch.** Die letzte Nummer des Journals des russischen Finanzministers veröffentlicht die zum Theil schon bekannten Bedingungen, unter denen der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft der Bau obiger Bahnlinie konzessionirt worden ist. Wir haben bereits in der Nr. 11 S. 155 d. Ztg. eingehend die wirthschaftliche Bedeutung beleuchtet. Was die Finanzirung des Unternehmens und die statutarischen Bestimmungen anlangt, so wird die genannte Eisenbahngesellschaft ermächtigt, die zum Bau der Bahn Warschau-Kalisch erforderliche Summe durch Ausgabe von 125 000 neuen, vom Staate nicht garantirten Aktien zu je 100 R. zu beschaffen (eine Summe, die der augenblicklichen Aktienzahl des Unternehmens entspricht); die darüber hinausgehenden Baukosten werden durch eine 4 %, vom Staate nicht garantirte Obligationsanleihe gedeckt werden. Der Termin der Tilgung der Aktien fällt mit dem Ablauf der Konzession (1932) zusammen, während für die Tilgung der Obligationen eine 60 jährige Frist vorgesehen ist, so dass im Falle der vorherigen Verstaatlichung der Bahn die endgültige Tilgung der Obligationen dem Staate allein obliegt. Die vom Tage der ersten Einzahlung auf die neuen Aktien ab an den Staat zu zahlende Antheilsumme beträgt 525 000 R. (bisher 250 000 R.). Was die Vertheilung des Reingewinnes anbetrifft, so geschieht diese für die Zukunft in nachfolgender Weise: Zuerst werden die Zinsen und die Tilgungsbeträge für die Obligationen sichergestellt, sodann wird die an den Staat zu leistende Zahlung der 525 000 R. in Abzug gebracht; dann erhalten von dem Reste die Aktionäre 8 % Dividende; sodann werden als Tantiemen und Gratifikationen nicht mehr als 1,75 % der Roheinnahmen abgezogen. Der nun verbleibende Rest wird zu gleichen Theilen zwischen Aktionären und Staat getheilt, sofern die Dividende insgesammt nicht 10 % für die ungelöschte und 7 % für die gelöschte Aktie übersteigt, in welchem Falle an dem etwaigen Ueberschusse auf die Aktionäre nur $^1/_3$, auf den Staat jedoch $^2/_3$ entfallen. Der Staat hat sich ferner ausbedungen, dass im Falle der Verstaatlichung auch der Theil des rollenden Materials an ihn übergeht, der auf das Dividendenkonto der Aktionäre beschafft worden war und gegenwärtig einen Werth von 3 527 000 R. hat (diese Bedingung ist neu in die Statuten eingestellt). Sollte die Verstaatlichung vor dem 1. Januar 1915 stattfinden, so wird die an die Aktionäre zu zahlende Entschädigungssumme auf Grund des Durchschnitts der Erträgnisse der sieben Jahre 1893—1899 berechnet werden, wozu dann noch die Summe der zur Zeit des Ankaufs noch nicht gelöschten Aktien kommt, die anlässlich des neuen Bahnbaues ausgegeben worden waren. Für die Zukunft wird die dem Reservekapital zu überweisende Summe nicht mehr 3 % der Reineinnahme, sondern nur 3 % des Reingewinnes betragen.

— **Festsetzung von Regeln für die Erhebung, Abänderung, Ermässigung und Auszahlung von Nachnahmen auf den russischen Bahnen.** Zur Zeit unterliegt, wie die amtliche „Handels- und Industriezeitung" mittheilt, diese Frage einer eingehenden Erörterung im Konseil für Eisenbahnangelegenheiten. Sie ist insofern von grosser Bedeutung, als die Nachnahmeerhebungen in letzter Zeit bedeutend an Ausdehnung zu-

genommen haben und eine hervorragende Rolle in der Reihe der Hilfsmittel zur Erleichterung und Beschleunigung der Handelsbeziehungen einnehmen, da die Nachnahmeerhebung nicht nur als Mittel zur Erlangung von Geld für Waaren, sondern auch zur Regelung von anderen Geldabrechnungen in den Ortschaften, wo der Mangel an Bankgeschäften die Ausgleichung und Uebersendung von Geldsummen erschwert, benutzt wird. Ausserdem hat gegenwärtig auch der Diskont der Nachnahmezahlungen, als eine Form des Personalkredits, sich zu entwickeln begonnen.

— **Die Betriebseröffnung der Ost-Donezer Linie der Süd-Ostbahnen** für den regelmässigen Personen- und Güterverkehr steht für den 1./14 Juni d. J. bevor. Diese Durchgangslinie verbindet die Wolgau-Don Zweigbahn (Station Kriwomusginskaja) mit der Linie Koslow-Woronesh-Rostow in der Nähe von Swerewo (St. Lichaja) und sodann weiter mit der ehemaligen Donezer Bahn bei der Station Kowelewo. Die Gesammtausdehnung der neuen Linie beträgt 322 Werst. Diese Bahn wird voraussichtlich sehr bald eine grosse Bedeutung gewinnen, weil sie die nächste Verbindung zwischen der Wolga und dem Donbecken herstellt. Auch wird durch diese Verbindungsbahn der nächste Weg für die Güter geschaffen, die sich im Stromgebiete der Wolga ansammeln und möglichst bald einen Hafen zu erreichen streben. Im vorliegenden Falle würde Rostow a. D. der Hafen sein, der den grossen Vorzug hätte, durch die vorbezeichnete Bahn der Wolga am nächsten gebracht zu sein. Ob Rostow trotzdem Nowo-Rossiisk am schwarzen Meere mit Erfolg Konkurrenz machen wird, kann allerdings noch bezweifelt werden, weil die Schifffahrt auf dem Asow'schen Meere mit sehr erheblichen Schwierigkeiten infolge des seichten Wassers zu kämpfen hat. Freilich spielt der Entfernungsunterschied und damit die billigere Eisenbahnfracht eine wichtige Rolle, und zwar würde die im vorliegenden Falle zu Gunsten von Rostow ausfallen, das nur 507 Werst von Zarizyn an der Wolga entfernt ist, während diese Entfernung für Nowo-Rossiisk 753 Werst beträgt; aber es ist nicht unwahrscheinlich, dass die Seefrachten auf dem Asow'schen Meere höher sein werden, als von Nowo-Rossiisk auf dem schwarzen Meere.

Wie sich nun auch im Laufe der Zeit die Wettbewerbsverhältnisse zwischen den beiden Hafenplätzen gestalten mögen, so bleibt die Bedeutung der neuen Linien immer eine sehr grosse. Denn sie wird unter allen Umständen einen kurzen, bequemen Abfuhrweg für die Donezkohlen zur Wolga bieten, um auf ihr weiter verschifft zu werden. Damit wird der Kohlenindustrie manches neue Absatzgebiet erschlossen werden, denn bisher fehlte der Donezindustrie ein leistungsfähiger Wasserweg.

— **Annahme und Ausgabe von Postpacket- und Briefsendungen seitens der russischen Eisenbahnstationen.** Wie die amtliche „Handels- und Industriezeitung" mittheilt, werden z. Z. im Ministerium der Verkehrsanstalten Instruktionen und Regeln über die Annahme und Ausgabe von Postpacketsendungen und Briefschaften durch die Vorstände der Eisenbahnstationen ausgearbeitet. Diese Thätigkeit soll nicht nur im Verkauf von Marken, sowie in der Annahme und Ausreichung von einfachen und versicherten inländischen und ausländischen Briefschaften bestehen, sondern auch in der Annahme und Ausreichung von Geld- und Werthpacketen (mit Ausnahme der internationalen), wobei jedoch nur Geldpackete von nicht über 200 R. angenommen werden sollen. Wenn man sich vergegenwärtigt, wie sparsam die Ortschaften gesät sind, in denen Postämter vorhanden sind, wie häufig selbst in stark angesiedelten Dörfern derartige staatliche Einrichtungen überhaupt nicht bestanden, und wenn man andererseits nicht vergisst, wie durch das Wachsen von Handel und Industrie das Bedürfniss nach brieflichem Verkehr zweifellos auch in Russland sehr lebhaft zunehmen muss, so wird man nicht im Zweifel sein können, dass die in Aussicht genommene Vermehrung der Postannahme- und Ausgabestellen ein ganz ausserordentlicher Fortschritt sein würde.

— **Kachetiner Eisenbahn.** Die Frage, betreffend den Bau dieser Eisenbahn, ist in bejahendem Sinne entschieden. Die Ausdehnung der Bahn wird 170 Werst (= 181 km) betragen. Die Bahn wird von der Ausweichestelle Werchnije Owtschaly der Transkaukasusbahn bis zur Ansiedelung Ssakobo im Kreise Signach des Guvernements Tiflis führen. Den Bau der Bahn übernimmt eine „Aktiengesellschaft der Kachetiner Eisenbahn", an deren Spitze Fürst Tschawtschawadse und Ingeniör Simberg stehen.

— **Schüler als Eisenbahnbeamte in Russland.** Die Verwaltung der Weichselbahnen hat sich dazu entschlossen, Absolventen der Mittelschulen als Stationsvorsteher, ihre Gehilfen, Kassirer und Reserveagenten in den Dienst zu nehmen und wandte sich infolge dessen an die Direktoren der in der Nähe der Weichselbahnen belegenen Gymnasien mit dem Ersuchen, die Abiturienten, welche sich dem Eisenbahndienst widmen wollen, darauf aufmerksam zu machen, dass sie dazu Gelegenheit auf den Weichselbahnen finden. Diese Organisation der Bahnverwaltung soll dazu führen, den Bahnen bessere, gebildetere Beamte zu verschaffen und den mittellosen Schülern die Möglichkeit zum Erwerb zu geben. Alljährlich wissen viele Gymnasiasten nicht, was anfangen; um auf die Universität zu gehen, fehlen ihnen die nöthigen Geldmittel, um in höhere Spezialkurse einzutreten, dagegen hat man auch seine Bedenken wegen der schweren Konkursexamina und des Mangels an Vakanzen. Dienststellen im praktischen Leben sind aber für Schüler kaum zu haben. Jetzt hat man wenigstens im Weichselgebiet den armen Schülern einen Weg zum Erwerb eröffnet. Die Bahnverwaltung richtet für die jungen Dienstanwärter einen dreimonatlichen vorbildenden Dienstkursus ein und gedenkt späterhin sechsmonatliche Kurse bei festem Etat zu organisiren, worüber sie bereits ein Projekt dem Ministerium der Verkehrsanstalten vorgestellt hat. Die Kandidaten erhalten während ihrer Lehrzeit schon Gehalt, 30 R. monatlich, das späterhin von ihren Dienstbezügen allmählich abgezogen werden soll. Für die mittellosen Kandidaten kann diese Vergünstigung nur eine wahre Wohlthat sein, meint die „Petersburger Zeitung", aber es fragt sich noch sehr, ob es für den Dienst und seine sichere Handhabung auch eine wahre Wohlthat sein wird?

Zunächst charakterisirt sich der Schritt der Weichselbahnen offenbar als ein Hilfsmittel, um ein besser gebildetes Personal zu gewinnen; ob das aber gelingen wird? Zweifel nach dieser Richtung sind in dem vorliegenden Falle mehr als berechtigt, denn Jünglinge von 18—20 Jahren in verantwortlichen Stellungen ist ein Versuch, der wohl als gewagt bezeichnet werden darf.

— **Syrische Bahn.** Aus Konstantinopel erfährt die „Frkf. Ztg.", dass der Sultan die Forderungen Frankreichs in der Angelegenheit der syrischen Bahn bewilligte. Der Botschafter Constans erhielt ein Jrade übermittelt, wonach der Sultan auf den konzessionsmässigen Weiterbau der Linie Beirut-Damaskus - Rajak nach Biredjik verzichtet und die Konzession zum Weiterbau nur als von Rajak nach Homs-Hamam, ungefähr 200 km, bestehend, umgeändert ist. Da der Sultan ferner an Stelle der kilometrischen Jahresgarantie von 12 500 Frcs., wie sie für die geplante, 500 km lange Linie Rajak-Biredjik bewilligt war, nunmehr eine Jahresgarantie von 15 000 Frcs. auf das Kilometer auf die vorerwähnte verkürzte Linie gewährt, so wird das Syndikat die ohne Garantie arbeitende Linie Beirut-Damaskus zur finanziellen Gesundung führen können. Es bleibt vorbehalten, diejenigen Quellen noch ausfindig zu machen, auf welche die Garantie gegründet werden soll. Die jetzt endgültig angenommenen französischen Forderungen wurden von deutscher Seite auf das wärmste beim Sultan unterstützt.

— **Eisenbahn Peking-Hankau.** Am 28. April d. J. ist von der vorgenannten Bahn ein neuer, 32 km langer Bahnabschnitt, der bei Uan-Tut endet, für den Personenverkehr dem Betriebe übergeben worden.

— **Luxuszüge in Algerien und Tunesien.** Der Inspektor der internationalen Schlafwagengesellschaft Noblemaire macht augenblicklich in Algier Vorstudien für die Einrichtung von Luxuszügen zwischen Oran und Algier und zwischen Algier und Tunis. Diese Züge sollen sich an die ankommenden und abfahrenden Dampfer der Linie Carthagena - Oran und der von einer italienischen Gesellschaft neu zu gründenden Dampferlinie Palermo - Tunis anschliessen. Die Schlafwagengesellschaft würde dann den Luxuszug Paris-Rom bis Palermo führen und so die Möglichkeit eröffnen, Rundreisen in Algerien und Tunesien mit Hinfahrt über Spanien und Rückfahrt über Italien oder umgekehrt ausführen zu können.

Die für die Pariser Weltausstellung bestimmten Pläne der Berliner Hoch- und Untergrundbahn.

Eine kleine, aber sehr interessante Ausstellung hat die Aktiengesellschaft Siemens & Halske zu Berlin in den Räumen des Sitzungszimmers in ihrem Verwaltungsgebäude, Markgrafenstrasse 94, veranstaltet und in liebenswürdiger Weise dieser Tage einem weiteren Kreise unter sachverständiger Führung zugänglich gemacht. Es handelt sich um die Pläne der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn, welche demnächst auf der Pariser Weltausstellung ihren Platz finden sollen. Am meisten gefesselt wird die Aufmerksamkeit zunächst durch die auf dem Sitzungstisch aufgestellten Modelle des eben in der

Ausführung begriffenen Viaduktdreiecks auf dem Gelände zwischen Potsdamer und Anhalter Güterbahnhof und des ebendort erbauten Kraftwerkes für die Lieferung des zum Betriebe der Bahn erforderlichen elektrischen Stromes. Das erstgenannte Modell zeigt deutlicher, als die noch unfertige Wirklichkeit, die sinnreiche Anlage der bald über- und unter-, bald nebeneinander, niemals aber durcheinander laufenden Gleise. Diese Anlage wird es ermöglichen, dass fast gleichzeitig vom Halleschen Thor nach dem Nollendorfplatz und umgekehrt, vom Halleschen Thor nach dem Potsdamer Platz und umgekehrt, von diesem wieder nach dem Nollendorfplatz und umgekehrt Züge unterwegs sein können, ohne dass jemals eine Kreuzung oder Durchschneidung in Schienenhöhe erforderlich ist. Das Modell des Kraftwerkes lässt eine architektonisch schwierige, aber geschickt gelöste Verbindung einer Fabrikanlage mit einem geräumigen und hohen Wohnhause erkennen, durch welches etwa in der Höhe des zweiten Stockwerkes die Hochbahn unter einem mächtigen gewölbten Bogen mitten hindurchgeführt wird.

Die Wände des Sitzungszimmers sind mit Lichtbildern von der Budapester Untergrundbahn und namentlich mit trefflich ausgeführten Aquarellbildern der Berliner Hochbahn bedeckt. Wir sehen da die Bahnhofsanlagen am Stralauer Thor, am Schlesischen Thor, in der Gitschiner Strasse, am Halleschen Thor, an der Potsdamer Strasse (Schnittpunkt der Bülowstrasse) und auf dem Nollendorfplatz. Kein Bahnhofsbild gleicht dem anderen, jedes einzelne aber bietet eine interessante und geschmackvolle Lösung höchst schwieriger Aufgaben mannigfacher Art. Am Schlesischen Thor (Treffpunkt der Skalitzer und Schlesischen Strasse) ist ein Bahnhofsgebäude im Anschluss etwa an den Stil der eben von der Hochbahn verlassenen Oberbaumbrücke in Backsteinbau projektirt; man sieht es den gefälligen Formen des Baues nicht an, dass die Hochbahn ihn nicht in der Mittelachse, sondern in der Diagonale durchschneidet; das Gebäude musste sich an die Form des Platzes anlehnen, um nicht unschön zu sein. Da die Hochbahn über diesen in schräger Richtung hinweggeht und der gegebene Platz ohnehin sehr beschränkt ist, so ergibt sich diese eigenartige und, wie es uns scheint, glückliche Anordnung. In der Gitschiner Strasse wird der Zugang zu der in der Mitte auf dem Viadukt ruhenden Bahnhofshalle auf der nördlichen Seite durch einen bedeckten Gang vermittelt, der direkt aus einem der an der Strasse stehenden Häuser herausführt und die Strasse überbrückt; auf der Südseite liegt an der Strassenecke ein kleiner gefälliger Bau, in dem die Schalterräume sich befinden und eine Wendeltreppe zur Höhe der Bahn emporführt, die dann gleichfalls durch einen über die Strasse führenden bedeckten Gang erreicht wird. Am Halleschen Thor galt es, den Zugang von der Seite der Belle-Alliancebrücke her zu der Bahnhofshalle mit Rücksicht auf die Umgebung einigermaassen monumental zu gestalten, was durch kräftige architektonische Ausbildung des Aufganges, durch mächtige Obelisken und Aufmauerungen erreicht ist. Dem Strassenbild angepasst ist der Bahnhof an der Potsdamer Strasse. Ein elegantes Hallendach in Eisenkonstruktion wird an der Eintrittseite durch gemauerte Pfeiler mit reicher Verzierung getragen. Am interessantesten ist das Bild des Bahnhofes auf dem Nollendorfplatz. Auf den ersten Blick sieht man, dass der Platz durch den Bahnhof nicht verliert, eher gewinnt. Eine elegante, an der Bülowstrasse beginnende Halle erweitert sich nach der Platzseite hin zu einer weiten, etwas flachen Kuppel. Aus diesem Kuppelbau, der anscheinend durchweg aus Eisen und Glas hergestellt ist, tritt die Bahn ins Freie, um sich sogleich zu senken und auf dieser Rampe die an der anderen Seite des Platzes beginnende Kleiststrasse zu erreichen. Damit wird dann die Oberwelt verlassen. Im ganzen machen die sämmtlichen Hochbauten einen durchaus wohlthuenden Eindruck; man erkennt sogleich den Zweck, dem sie dienen; jede Ueberladung ist vermieden, und doch ist dem Schönen sein Recht geworden. Im Gegensatz zu den architektonischen Wunderlichkeiten, die uns an den Hochbauten der Wiener Stadtbahn in einiges Staunen setzen, ist hier alles Gesuchte fern gehalten. Wir glauben, dass der Anblick dieser Bahnhofsbauten viel dazu beitragen wird, um die Sorge zu mindern, mit der noch immer viele Berliner an die Verunstaltung des Stadtbildes durch die Hochbahn denken.

Auch von dem zukünftigen Betrieb der Hoch- und Untergrundbahn kann man sich nach den ausgestellten Abbildungen der Betriebsmittel mit Hilfe einiger von den anwesenden Herren Ingeniören freundlich gegebenen Erläuterungen ein zutreffendes Bild machen. Der Zug besteht aus vier Wagen, die je auf zwei Drehgestellen zu zwei Achsen ruhen. Die beiden Endwagen sind Motorwagen und als III. Klasse eingerichtet, die Mittelwagen II. Klasse sind ohne eigenen Antrieb. Das Aeussere ähnelt am meisten dem bekannten Bilde unserer D-Wagen; nur ist der obere Theil nach Art der Strassenbahngefährte sehr reichlich mit Glasscheiben versehen, das Innere ist durch keine Einbauten beengt, ein breiter Mittelgang ermöglicht raschen Umlauf. Der Ein- und Austritt erfolgt, wie bei den D-Wagen und bei der Wiener Stadtbahn, nur an den Stirnseiten. Nach den Erfahrungen in Amerika zeigt sich, dass auf diesem Wege eine sehr rasche Entleerung möglich ist, sobald das Publikum sich gewöhnt hat, immer in der Fahrtrichtung ein- und auszusteigen. Die Beengung der Gänge durch Handgepäck, die bei unseren D-Wagen das Ein- und Aussteigen so unleidlich macht, fällt ja fort. Die Geschwindigkeit des Betriebes (27 km die Stunde, Aufenthalte 20 - 25 Sekunden) wird eine solche sein, dass man beispielsweise vom Nollendorfplatz zum Potsdamer Platz in etwa 4 Minuten gelangen wird.

Interessant ist unter den übrigen bildlichen Darstellungen auch das älteste, vom verewigten Werner v. Siemens herrührende Projekt der Hochbahn aus dem Jahre 1880. Auf einem schmalen eingleisigen Viadukt bewegt sich ein einzelner Wagen, der etwa den jetzigen kleinsten Pferdebahnwagen in seinen Abmessungen gleicht. Mehr hat der geniale Mann selbst damals dem elektrischen Betriebe noch nicht zumuthen wollen!

Die ganze Ausstellung gibt ein sehr anschauliches und erfreuliches Bild von dem, was Berlin dereinst von seiner Hochbahn zu erwarten hat, und erweckt den lebhaften Wunsch, dass der Zeitpunkt ihrer Betriebseröffnung nicht mehr fern sein möge! In Paris werden die dargebotenen Bilder aber sicher dazu beitragen, die Achtung vor deutschem Können noch weiter zu steigern. v. M.

Allgemeines.

— **Die Stufenbahn auf der Pariser Weltausstellung** beschreibt ein ungeheures Vieleck von 3 400 m. Seine Seiten werden durch das Marsfeld, die Avenue de la Motte Picquet, die Invalidenesplanade und den Quai d'Orsay gebildet. Die Stufenbahn bildet einen in sich geschlossenen Kreis und steht während des Tages niemals still; sie bewegt sich umgekehrt wie der Zeiger der Uhr, läuft also von der Invalidenesplanade über den Quai d'Orsay nach dem Marsfeld. Sie liegt in ihrer ganzen Länge auf einem Viadukt, so dass sie niemals Wegekreuzungen zu überwinden hat und fast überall vollständig waagerecht bleibt. Die Plattform der Stufenbahn stellt sich als eine breite, endlos sich erstreckende Holzbahn dar, welche in drei Bänder getheilt ist. Das eine, auf welchem die von aussen kommenden Fahrgäste die Plattform betreten, ist fest; das zweite rollt mit einer Geschwindigkeit von 4 km die Stunde, das dritte doppelt so rasch, also 8 km die Stunde. Der Geschwindigkeitsunterschied zwischen den drei Bahnen ist also der gleiche und es ist daher klar, dass man mit derselben Leichtigkeit von der festen auf die 4 km-Bahn wie von dieser auf die 8 km-Bahn übertreten kann. Dieser Uebertritt ist leicht und man kann sich dabei noch der Stütze senkrechter Pfosten bedienen, welche in grosser Zahl auf den beiden beweglichen Bahnen angebracht sind. Die Gerüste der Bahnen laufen auf Rollen, welche durch Elektrizität von einem festen Punkte aus angetrieben werden. Die Plattform kann 14 000 Personen gleichzeitig fassen. Am Nachmittag des Ostersonntages sind auf ihr 70 000 Personen befördert worden.

Die Pariser Stufenbahn übertrifft nach dieser Beschreibung sowohl in ihrer Länge, wie in ihrer Leistungsfähigkeit ihre Vorgängerinnen in Chicago und Berlin. Technische Fortschritte sind aber nicht zu verzeichnen. Der Hauptübelstand der bisherigen Stufenbahnen, dass der Fahrgast von einem festen Punkt auf eine sich bewegende Ebene treten, also dieselbe Thätigkeit üben muss, wie beim Betreten eines in Fahrt befindlichen Pferdebahnwagens oder eines sich in Bewegung setzenden Eisenbahnzuges, ist in Paris **nicht** vermieden. Vielleicht sehen wir in nicht zu ferner Zukunft einmal auf einer **deutschen** Ausstellung die in Nr. 13 d. Ztg. beschriebene Epicykelbahn verwirklicht, welche den erwähnten Uebelstand durch eine geistvolle Anordnung vermeidet.

— **Selbstfahrerwesen in Frankreich.** Bei unseren westlichen Nachbarn ist der Automobilsport aufs höchste ausgebildet; dieses nützliche Verkehrsmittel wird aber durch Uebertreibungen zu einer öffentlichen Gefahr. Die Schnelligkeitsleistungen sind ja grossartige; so schreibt der „Figaro“ in einer faustdicken Reklame für die betreffende namhaft gemachte Fabrik: „Den Eilzug auf der Eisenbahn zu übertreffen, welche die schnellsten Züge hat, der Nordbahn, ist ein grosses, nicht alltägliches Ereigniss. Dieser Sieg ist letzthin durch das Motocycle Perfecta erfochten worden, welches bei dem Rennen Paris-Roubaix den Weg in 8 Stunden 48 Minuten zurückgelegt hat, genau in derselben Zeit, welcher der Expresszug braucht, aber mit 10 km mehr.“ Publikum und Behörden sind indess über die Leistungen der Selbstfahrer nicht gleicherweise entzückt wie die Sportswelt; der Verkehr auf den Strassen wird in hohem

Maasse gefährdet, die Unglücksfälle haben sich gehäuft. So hat die französische Regierung die Kommission, welche besonders zur Ueberwachung dieses Transportmittels eingesetzt ist, schleunigst einberufen. Nachdem der Wettlauf Paris-Roubaix recht unglücklich verlaufen, wurde der für den 29. April festgesetzte Wettlauf Paris-Lille untersagt. Der „Temps" fordert, dass alle Wettfahrten auf öffentlichen Strassen zu verbieten seien, sonst wäre keine Sicherheit für Fussgänger und Radfahrer zu erlangen. So „schlägt" der Selbstfahrer auch schon das Fahrrad. Der Präsident des Departements Seine-et-Oise hat bereits alle Wettfahrten für Selbstfahrer an Sonn- und Feiertagen verboten und für solche an Wochentagen eine besondere Erlaubniss vorgeschrieben. Spassig ist, wie der „Figaro" erzählt, dass eine Gemeinde in der Nähe von Paris wegen ihres elenden Strassenpflasters vor übermässig schnell fahrenden Selbstfahrern besonders gesichert sei und ein solches Abwehrmittel auch anderen Orten nahelegt.

— **Der „Telephonograph".** Der Staatssekretär von Podbielski hat sich der „B. B.-Ztg." zufolge im Versuchsamt der Reichstelegraphie eine Erfindung vorführen lassen, die voraussichtlich berufen ist, eine erhebliche Vervollkommnung des Fernsprechverkehrs herbeizuführen. Es handelt sich um einen „Telephonographen", eine Verbindung des Telephons mit einem neu konstruirten magnetischen Phonographen, die es ermöglicht, Ferngespräche, auch solche, die in Abwesenheit des Empfängers aufgegeben werden, durch magnetische Einwirkungen derart festzuhalten, dass sie später beliebig oft wieder abgehört werden können. Die Bedeutung der aus Dänemark kommenden Erfindung erstreckt sich indessen weit über dieses Anwendungsgebiet hinaus. Durch die Verwendung der Magnetophonographie wird es möglich, die Wirkung des vorher fixirten Schallbildes zu vervielfältigen, die Laute zu verstärken, so dass bei Einschaltung solcher Vervielfältiger die Fernsprechlinien weit über das bis jetzt mit Erfolg erreichbare Maass ausgedehnt werden können. Ein Hauptvorzug des neuen Systems besteht ferner darin, dass es die gleichzeitige Leitung mehrerer Ferngespräche mittelst desselben Drahtes zulässt. Ausser dem Staatssekretär des Reichspostamtes, dem Ministerialdirektor Sydow und anderen höheren Beamten der Postverwaltung waren Geheimer Regierungsrath Professor Slaby, sowie als Vertreter der in Bildung begriffenen Deutschen Telephonographen-Gesellschaft Direktor Genest bei der interessanten Vorführung, die Prof. Dr. Strecker leitete, anwesend. In amtlichen und technischen Kreisen wird der Erfindung eine grosse Bedeutung beigemessen.

Die Eisenbahngesetzgebung und nichttechnische Litteratur des Jahres 1899.

(Fortsetzung aus Nr. 30.)

III. Bürgerliches Recht.

Es kann nicht Zweck dieser Uebersicht sein, alle neuen Ausgaben des Bürgerlichen Gesetzbuchs hier anzuführen. Die Zahl derselben wäre zu gross, zudem liegt ein Bedürfniss dafür nicht vor, da jeder Buchhändler eine Reihe von Ausgaben auf Lager hat und somit jeder Interessent leicht selbst die Wahl treffen kann. Anders verhält es sich mit den Ausführungsgesetzen. Diese haben dadurch eine besondere Bedeutung für die Eisenbahnen, dass sie das ganze, bedeutsame Nachbarrecht enthalten; bei Grenzlinien wird es aber vielfach nothwendig sein, dieses Recht der Nachbarstaaten auch zu kennen, so dass es gerechtfertigt erscheint, hier die neuen Ausgaben aufzuzählen:

a) Preuss. Ausführungsgesetz. Textausgabe 228 S. Berlin. Heymann. (1,80 ℳ)
b) Dasselbe, mit Materialien. 990 S. Berlin. Heymann. (8 ℳ)
c) Dasselbe, bearbeitet von Waldow. (2 ℳ)
d) Dasselbe, bearbeitet von Crusem und Müller. 266 S. (2,50 ℳ)
e) Dasselbe, bearbeitet mit Nebengesetzen von Clemens. Köln.
f) Becher und Meyer, das bayerische Ausführungsgesetz mit Kommentar. München. Schweitzer.
g) Adam, Württembergisches Ausführungsgesetz. (2 ℳ)
h) Sächsisches Ausführungsgesetz, Text mit Verweisungen. Leipzig. Rossberg.
i) Brandis, Dr., Sächsisches Ausführungsgesetz. (1 ℳ)
k) —, Braunschweigisches Ausführungsgesetz. (1 ℳ)
l) Aron, Elsass-lothringisches Ausführungsgesetz. Strassburg. Heinrich. (6 ℳ)
m) Molitor, Elsass-lothringisches Ausführungsgesetz. Strassburg. Trübner.

Aus dem Gebiete des Bürgerlichen Gesetzbuchs und sonstigen bürgerlichen Rechts verdienen folgende Arbeiten hier Erwähnung:

a) Coermann, Quer durch das B. G.-B. (Verdingung, Verjähjährung). (Z. d. V. d. E.-V. 1899 S. 1614.)
b) Hilse, Dr. K., Die Behandlung zurückgebliebener Gegenstände. (Deutsche Strassen- u. Kleinb.-Ztg. Nr. 13.)
c) Schelcher, W., Die rechtliche Natur und Wirkungen der Eisenbahnkonzessionen in Sachsen. Freiberg i. S. Craz & Gerlach.
d) Eger, Dr., Der Rechtscharakter der Strassen- und Kleinbahnkonzession. (Deutsche Strassen- u. Kleinb.-Ztg. Nr. 9.)
e) Koppen, A, Die rechtliche Natur der Enteignung, insbesonnere nach preuss. R. Cassel. Vandenhoek & Ruprecht.
f) Verleihung des Enteignungsrechts für Elektrizitätsanlagen. (Mittheil. d. V. d. Strassen- u. Kleinb.-Verw. S. 320.)
g) Blass, H., Das Rechtsgut der Elektrizität in Civil- und Strafrecht. Zürich. Schulthess.
h) Meili, Die elektrischen Stark- und Schwachstromanlagen in der Gesetzgebung. Zürich. Orell Füssli. (1,20 ℳ)
i) Eger, Dr., Die Zustimmung des Wagenunterhaltungspflichtigen zur Benutzung öffentlicher Wege durch Kleinbahnen. (Mittheil. d. V. d. Strassen- u. Kleinb.-Verw. S. 107, 165, 197.)
k) Bering, R., Zum Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875. Düsseldorf. Schwann.
l) Rötelmann, Kreuzungen von Strassen- und Kleinbahnen mit Haupt- und Nebenbahnen. (Mittheil. d. V. d. Strassen- und Kleinb.-Verw. S. 299.)
m) Löwe, Wer trägt die Kosten schienenfreier Uebergänge? (Z. d. V. d. E.-V. 1899 S. 529.)
n) Oudendijk, Das Telegraphenwegegesetz und die elektrischen Bahnen. (Mittheil. d. V. d. Strassen- u. Kleinb.-Verw. Nr. 10.)
o) Friedrichs, Das Gesetz betr. die Anlegung und Veränderung von Strassen und Plätzen. 4. Auflage. Berlin. Guttentag.
p) Köhne, Der öffentlich-rechtliche Entschädigungsanspruch der Anlieger an Strassen bei deren Veränderung. (Archiv f. öfftl. R. XIII H. 4.)
q) Hilse, Dr. K., Das vertragliche Benutzungsrecht an Staatsstrassen für Gleise. (D. Strassen- u. Kleinb.-Ztg. Nr. 36.)
r) —, Vererbbarkeit der durch die Bahngenehmigung verliehenen Rechte. (D. Strassen- u. Kleinb.-Ztg. Nr. 35.)
s) Müller, Ueber den gewerberechtlichen Charakter des Betriebes der Schlaf- und Restaurationswagen. (Oesterr. Ztschr. f. Verw. Wien. Jahrg. 32 Nr. 15.)
t) Borcherdt, Das Miethrecht nach dem B. G.-B. (2,75 ℳ)
u) Fuld, Dr., Die Vertragsstrafen nach dem B. G.-B. (Sächs. Archiv f. Civilr. u. Prozess, Bd. 9, Heft 6.)
v) Emerich, Kauf- und Werklieferungsvertrag. Jena. Fischer.
w) Labowsky, N., Eigenes Verschulden bei Schadensersatzansprüchen. Berlin. Struppe & Winkler.
x) Sächsische Brandversicherungsgesetze. 6. Auflage. Leipzig. Rossberg. (2,40 ℳ)

Mit der Rechtstellung der Beamten befassen sich:

a) Kappelmann, Die Haftpflicht der öffentlichen Körperschaften für schädigende Handlungen ihrer Beamten in Ausübung der öffentlichen Gewalt. (Preuss. Verw.-Bl. XX Nr. 46.)
b) Hobrecht, Streifzüge in das B. G.-B.: Sondervorschriften für Behörden und Beamten. (Preuss. Verw.-Bl. XX Nr. 37.)
c) Baethke, Dr., Begriff der Dienstzeit im Pensionsgesetze. (Deutsche Juristenztg. Nr. 15.)
d) Die Disziplinarbefugniss der Subalternbeamten der preussischen Staatsbahnen. (Deutsche Verkehrsbl. Nr. 42.)
e) Feldscharek, Dr., Das Pensionsstatut der Kaiser Ferdinand-Nordbahn. Wien.
f) Geser, Dr., Die civilrechtl. Haftbarkeit der Beamten aus Amtshandlungen. Freiburg. Univ.-Buchhdl.

Dem Strafrecht gehören an die Arbeiten:

a) Grossmann, Dr., Zur Geschichte und Natur des Bahnpolizeirechts in Sachsen. Freiberg. Maukisch.
b) Zum § 316 Strafgesetzbuchs. (Deutsche Beamtenztg. Nr. 35.)

Aus anderen Rechtsgebieten sind zu erwähnen:

a) Coermann, Die neue Militärtransportordnung. (Z. d. V. D. E.-V. 1899 S. 340.)
b) Dehn, Eisenbahn und Post. (Z. d. V. D. E.-V. 1899 S. 705.)
c) Köhler, Die Eisenbahnverkehrskontrole II in Köln. Selbstverlag des Verfassers.
d) Hilse, Dr. B., Der Schutz des gewerblichen Arbeitsverhältnisses. (Ztschr. f. d. ges. Lokal- u. Strassenb.-Wesen S. 72.)
e) Wilhelmi, Gewerbeordnung nebst Ausführungsanweisungen. 15. Auflage. Berlin. Guttentag. (Taschengesetzsammlung.)
f) Neukamp, Dr., Die Reichsgewerbeordnung. Berlin. Siemenroth & Troschel.
g) Kolisch, Gewerbeordnung. Bd. I. Hannover. Helwing.

(Schluss folgt.)

Bücherschau.

— Gemeinsame Abrechnungs- und Ausgleichstellen der Eisenbahnen, ihre Organisation, Vortheile und Nachtheile vom Standpunkte der Vereinfachung der Arbeit. Vom k. k. Regierungsrath August Ritter von Löhr, Abtheilungsvorstand in der Direktion der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1899. Im Selbstverlage des Verfassers.

Für den im bevorstehenden Sommer in Paris zusammentretenden internationalen Eisenbahnkongress ist auch die Frage gemeinsamer Abrechnungs- und Ausgleichstellen auf die Tagesordnung gesetzt, und der oben genannte Herr Verfasser hat in Vorbereitung der Erörterung dieses Gegenstandes den von ihm zu erstattenden Bericht schon jetzt der Oeffentlichkeit übergeben. Bei dem Umfang und der Schwierigkeit dieses Themas werden die Fachgenossen Herrn Regierungsrath Löhr dankbar sein, dass er ihnen das von ihm gesammelte reichhaltige Material schon jetzt in übersichtlicher Anordnung zugänglich gemacht hat.

In einer Einleitung über die Veranlassungsgründe der Abrechnung stellt er diese nach der Reihenfolge ihrer finanziellen Bedeutung wie folgt zusammen: die Beförderung von Personen und Gütern im direkten Verkehr, die aus diesem Verkehr entspringenden Leistungen für Beschädigungen und Lieferfrist-Ueberschreitungen, die Geschäftsführung von Verkehrsverbänden und Vereinen, den Uebergang von Betriebsmitteln — Wagen und Maschinen — sowie von Personalen auf fremde Bahnen, die Reparatur und Instandsetzung fremder Wagen, sowie schliesslich auch die gegenseitige Versicherung gegen Schäden im Betriebe. Sodann gibt er eine umfassende Darstellung der in den verschiedenen Ländern bestehenden Abrechnungsmethoden für den Personen- und Güterverkehr, wobei namentlich das englische Clearinghousesystem, ferner die österreichisch-ungarischen Einrichtungen und die Abrechnungsstelle des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen mit ihrem Dienstbetrieb eine eingehende Würdigung erfahren. Hieran schliessen sich Darstellungen des schweizerischen, belgischen, französischen, russischen, schwedisch-norwegischen und spanischen Abrechnungswesens, und auch die aussereuropäischen Länder finden in kurzen Notizen Berücksichtigung.

Bei der Erörterung des Wagen-Abrechnungswesens gelangt der Verfasser zu dem Ergebnisse, dass das zur Zeit noch überall bestehende System, vermöge dessen der Lauf der übergehenden Wagen von der Abgangs- bis zur Bestimmungsstation und zurück kontrolirt wird, höchst zeitraubende und dadurch kostspielige Arbeit verursacht, ohne einen entsprechenden Nutzen zu gewähren. Er befürwortet daher auf das lebhafteste das bereits von verschiedenen Verwaltungen geltend gemachte Bestreben nach Erzielung einer einfacheren Methode und hält diese Vereinfachung in der Weise für durchführbar, dass nicht die Gebühren jedes einzelnen Wagens, sondern nur die Summe der von den Wagen einer Verwaltung auf fremden Strecken zugebrachten Tage festgestellt bezw. zum Ausgleich gebracht und die verbleibende Passivleistung aller Wagen mit einem der Verzinsung und Amortisirung des Anschaffungskapitals entsprechenden Satze vergütet wird. „Das ist freilich," fügt er hinzu, „ein grundstürzender Vorschlag, der mir aber das für sich zu haben scheint, dass er ungeheuere, überflüssige Arbeit erspart und doch das finanzielle Interesse jeder Verwaltung wahrt. Freilich müssten noch Bestimmungen getroffen werden, welche eventuellen Missbrauch der Wagen (ungebührliches Zurückhalten und Benutzen derselben) hintanzuhalten geeignet sind."

Die Gesammtergebnisse seiner Darlegungen stellt der Verfasser in einem besonderen Abschnitt unter der Ueberschrift „Die typischen Organisationsformen des Abrechnungsdienstes, ihre Vortheile und Nachtheile" zusammen, wobei er die unverkennbaren Vorzüge, welche eine möglichst straffe Centralisation, wie sie das englische System und die theilweise auch in Frankreich und Italien eingeführte Form „der gemeinschaftlichen Kontrole" bietet, unzweideutig hervortreten lässt. Gleichzeitig aber erkennt er an, dass eine unmittelbare Uebertragung fremdländischer Einrichtungen in ihrer Gesammtheit auf ein anderes Bahngebiet so ohne weiteres nicht thunlich ist, weil ja die Abrechnungsmethode jeder einzelnen Verwaltung in organischem Zusammenhange steht mit ihren übrigen Einrichtungen. Wohl aber werden sich unter Umständen einzelne Einrichtungen, die sich in dem einen Lande bewährt haben, auch auf andere Gebiete ohne Schwierigkeiten übertragen lassen. In diesem Sinne erscheinen die Ausführungen des Verfassers in hohem Grade beachtenswerth, welche dem in Mitteleuropa noch durchweg üblichen schwerfälligen und kostspieligen System des Baarausgleichs der Saldos das in Russland und England eingeführte System des Bankausgleichs gegenüberstellen. Dank der hier gegebenen Anregung ist denn ja auch neuerdings dies letztere System im österreichisch-ungarischen Inlandsverkehr zur Durchführung gelangt.

Wir zweifeln nicht, dass die zahlreichen vom Verfasser gegebenen zweckmässigen und nützlichen Vorschläge im Kongress auf einen fruchtbaren Boden fallen und damit wichtige und praktisch werthvolle Ergebnisse zeitigen werden. H.

— Elektrische Strassenbahnen 1900. Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft Berlin. Diese Gesellschaft, die grösste aller elektrischen Fabrikgesellschaften Deutschlands — arbeitet sie doch selbst mit einem Aktienkapital von 60 000 000 ℳ, dazu mit annähernd 14 500 000 ℳ Anleihekapital und fast 18 000 000 ℳ Rückstellungen und die mit ihr verwandten und befreundeten schweizerischen, spanischen, italienischen, russischen, südamerikanischen usw. Gesellschaften mit rund 260 Millionen in Mark umgerechnetem Kapital — hat wieder einmal durch eine ihrer glänzenden Veröffentlichungen Kunde davon abgelegt, welche Stellung sich die deutsche Elektrotechnik im allgemeinen und die vorgenannte Gesellschaft im besonderen weit über Deutschlands Grenzen hinaus, ja auf dem ganzen Erdball errungen hat. Die Firma hat zur Jahrhundertwende durch dieses mit besonderem Aufwand aufs prächtigste ausgestattete, dem Umfange nach nicht weniger als 400 Seiten bildliche Darstellungen mit dem zu deren Verständniss erforderlichen Text enthaltende Album vor Augen geführt, dass sie besonders auch im Bau elektrischer Strassenbahnen unter den führenden mit den ersten Platz einnimmt und an den auf diesem Gebiete liegenden wirthschaftlichen Fortschritten den hervorragendsten Antheil genommen hat. Und mit einem jetzt bis auf 13 000 Köpfe herangewachsenen Personal, das in den vier Fabriken in der Ackerstrasse, Brunnenstrasse, Schlegelstrasse in Berlin und in Oberschöneweide beschäftigt ist, kann man solches wohl behaupten. Die Weltstellung der Firma ist auch äusserlich dadurch bekundet, dass der Text des Werkes in drei verschiedenen Sprachen — ausser auf deutsch noch auf französisch und englisch — beigegeben ist. Im Bau und Betrieb sind bis heute 66 Bahnen oder Bahnerweiterungen, umfassend rund 1 300 km Gleise und 2 300 Motorwagen. In Vorbereitung sind weitere 20 Bahnen oder Erweiterungen.

Die ersten 50 Seiten des Buches behandeln die elektrischen Strassenbahnen im allgemeinen, ihre verschiedenen Betriebsweisen — darunter kurz auch den gemischten Betrieb, dieses „nothwendige Uebel, um elektrischen Betrieb manchmal überhaupt genehmigt zu erhalten" —, das Material und die Apparate für Bahnen mit oberirdischer Stromzuführung nach der Bauart der Firma (Oberbau, Kraftwerk, Stromleitungsanlage, Tragwerk, Zubehör und Wagenpark). Den Hauptheil des Buches bilden die Abbildungen und Beschreibungen der im Betrieb befindlichen Strassenbahnen. Sie sind erläutert durch Lagepläne, Linienrisse und schaubildliche Darstellungen in reichster Fülle und in gediegenster Ausführung, die von einem kurzen erläuternden Text und den wichtigsten statistischen Angaben begleitet sind. In ähnlicher Weise sind die im Bau befindlichen Strassenbahnen behandelt, sodann in einem Anhang die elektrischen Lokomotiven und einige Sonderausführungen elektrischer Bahnen. Die einfachste elektrische Lokomotive ist der gewöhnliche Motorwagen, der zum Ziehen von Erdtransportwagen, Sprengwagen usw. benutzt werden kann. Für den Verschubdienst auf der unterirdischen Verbindungsbahn zwischen den beiden Fabriken Ackerstrasse und Brunnenstrasse, sowie auf dem Fabrikhof Brunnenstrasse sind eigentliche elektrische Lokomotiven in Benutzung. Auch anderweit sind mehrfach elektrische Lokomotiven in Dienst gestellt, auch für Verschubzwecke auf Vollbahnen: Eine Bahn eigener Art ist die zur Verbindung zweier Verwaltungsgebäude in Berlin eingerichtete kleine Hochbahn, die, 180 m lang, aus dem ersten Stock des einen Gebäudes in den zweiten Stock des anderen geführt ist; ihre grösste Steigung ist 1 : 18. Sodann ist die durch den bei Treptow angelegten Spreetunnel geführte elektrische Bahn besprochen und schliesslich über alle Bahnen ein Register mit technischen Daten beigegeben.

— Alphabetisches Wörterverzeichniss für die Rechtschreibung bei der Reichspost- und Telegraphenverwaltung. Von Oscar Nitschke, Oberpostassistent. Berlin, im Selbstverlage. Preis 2 ℳ.

Der Verfasser bezeichnet sein Buch als ein Hilfsbuch für Post- und Telegraphenbeamte, doch kann dasselbe auch weiteren Kreisen als praktisch und brauchbar empfohlen werden. Die deutsche Rechtschreibung ist seit unvordenklicher Zeit eins der umstrittensten Gebiete. Während bei den Franzosen und Engländern die Schreibweise jedes einzelnen Wortes bereits seit dem 18. Jahrhundert unabänderlich feststeht, hat sich für die deutsche Sprache eine einheitliche Rechtschreibung immer noch nicht herausgebildet. Dieser an und für sich wenig erfreuliche Zustand der Unsicherheit ist bei uns seit dem Jahre 1880 aber noch unerquicklicher geworden, in welchem der Kultusminister von Puttkamer eine neue Rechtschreibung für die preussischen Schulen einführte, alsbald aber Fürst Bismarck den Beamten seines Geschäftskreises ein Abweichen von der bisherigen Schreibweise bei Ordnungsstrafe verbot. Jetzt ist durch das am 1. Januar d. J. in Kraft getretene Bürgerliche Gesetzbuch die Schreibweise einer

grossen Zahl bisher zweifelhafter Worte für alle Folge festgestellt, indem alle im privatrechtlichen Verkehr gebräuchlichen Fachausdrücke ihre bestimmte Rechtschreibung erhalten haben. Gewiss war es daher ein glücklicher Gedanke des Verfassers, das hierdurch gebotene Material in alphabetischer Reihenfolge zu sammeln und diesem Verzeichnisse ausserdem eine grosse Anzahl anderer Worte einzufügen, deren Rechtschreibung bislang noch schwankend und unsicher ist. Hierbei ist diejenige Schreibweise zu Grunde gelegt, welche das betreffende Wort in den amtlichen Erlassen der Reichspostverwaltung hat, und wo diese versagten, hat sich der Verfasser an die vom Allgemeinen Deutschen Sprachverein gekrönte Preisschrift des Professor Heintze „Gut Deutsch“ und das Wörterbuch des Gymnasialdirektors Duden gehalten. Der Anhang enthält eine Sammlung schätzenswerther Regeln der Wortbildung, Wortbeugung und Satzlehre, gegen welche besonders oft gefehlt wird. Was der Verfasser über den Gebrauch der Fremdwörter sagt, ist sehr beherzigenswerth, kann allerdings ebenso wenig wie der vorhergehende Theil des Anhanges auf Vollständigkeit Anspruch machen. Bei der Besprechung der schwankenden Regeln über die einheitliche Schreibung der Fremdwörter meint der Herr Verfasser, „die Behörde“ bezeichne den K-Laut in Fremdwörtern meist durch k, in „Inspector, Director, Direction“ habe „die Behörde“ jedoch das c beibehalten. Wir müssen ihm hier insofern widersprechen, als sowohl das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten, wie die preussischen Eisenbahnbehörden die drei in ihrem Geschäftsbereich sehr häufigen Worte stets mit dem k schreiben. Wir glauben, dass in der deutschen Schreibung von solchen Fremdwörtern, die bei uns vollkommen eingebürgert sind und nicht mehr entbehrt werden können, noch viel weiter gegangen werden muss, als vom Herrn Verfasser empfohlen wird und als bisher üblich war. So gut wie man nicht mehr „Bureaux“ schreibt, sondern allgemein Bureaus, ist es folgerichtig, den Rest der französischen Schreibweise zu entfernen und „Büro, Büros“ zu schreiben, wie es in dieser Zeitung seit Anfang des neuen Jahrhunderts geschieht. Wir hoffen, dass sich diese Schreibweise ebenso einbürgern wird, wie die: „Speditör“, „Ingeniör“ u. a.

Im übrigen scheint uns das handliche, 204 Seiten starke Büchlein wohl geeignet, in vielen Zweifelsfällen auf dem Gebiete der Rechtschreibung rasche und zuverlässige Auskunft zu ertheilen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebenen Strecken:

Bischweiler - Oberhofen (3,65 km) der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen,

Neuenkirchen (Oldbg.) - Hesepe (10,21 km) und Holdorf (Oldbg.)-Damme (7,29 km) der oldenburgischen Staatseisenbahnen,

Zwönitz-Scheibenberg (26,12 km) der sächsischen Staatseisenbahnen

sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

K. k. Staatsbahndirektion in Stanislau. An der Linie Lemberg-Itzkany zwischen den Stationen Bukaczowce und Bursztyn ist die Personenhaltestelle Martynów und an der Linie Stryj - Husiatyn, zwischen den Stationen Monasterzyska und Jezierzany, ist die Personenhaltestelle Czechów eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

K. k. Staatsbahndirektion Pilsen. Die an der Strecke Prag-Furth i/W. gelegene Station Blisowa-Bischofteinitz führt fortan die Bezeichnung Blisowa.

K. k. Staatsbahndirektion Prag. Die an der Strecke Gmünd - Prag gelegene Station Sudomeric hat die Bezeichnung Sudomeric-Nemysl und die an der Strecke Tschischkowitz-Obernitz gelegene Personenhaltestelle Schiedowitz hat die Bezeichnung Schiedowitz-Noymitz erhalten.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1083 vom 24. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der bayerischen Staatseisenbahnen auf Auslegung des § 16 Abs. 2 des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 30. April d. J.).

Nr. 1188 vom 1. Mai d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, betreffend gemeinsame Abfertigungsvorschriften für den Güterverkehr (abgesandt am 2. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Frankfurt a. M. etc.-bayerischer Güterverkehr.

In dem ab 1. April l. J. gültigen Nachtrag III zum Frankfurt a. M. etc.-bayerischen Gütertarif vom 1. Mai 1898 sind folgende Berichtigungen vorzunehmen:

1. Die Tarifentfernung für den Verkehr zwischen Obernau und den sämmtlichen Bahnhöfen in Frankfurt a. M. und Frankfurt a. M.-Sachsenhausen (Seite 5 des Nachtrags III) beträgt 50 km (statt 288 km), die Tarifentfernung für den Verkehr zwischen Obernau und Gustavsburg 76 km (statt 314 km).
2. **Auf Seite 19 des Nachtrags III ist unter Ziffer 2 auf Seite 74—81 des Tarifs (statt auf Seite 81) zu verweisen.**
3. **Auf Seite 24 des Nachtrags III ist unter Ziffer 3, 2. Absatz nachzutragen,** dass die daselbst bei den Stationen Roth a/Sand bis Wunsiedel (Zeile 11 bis 1 von unten) verzeichneten Anstossfrachtsätze für den Verkehr mit der Station Mannheim Industriehafen (M. J.) gelten.

München, den 30. April 1900. (1074)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet etc. nach Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen.

Ausnahmetarif 6 vom 15. Oktober 1899.

Der Frachtsatz Vogelheim-Empel wird in 0,19 ℳ und der Frachtsatz Vogelheim-Engelskirchen in 0,34 ℳ berichtigt.

Der letztere tritt erst vom 15. Juni d. J. ab in Kraft.

Essen, den 30. April 1900. (1075)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Infolge Hochwasser war der Güterverkehr nach der diesseitigen Station Schönpriesen-Umschlagsplatz vom 8. bis inkl. 22. April l. J. eingestellt.

Wien, am 24. April 1900. (1076)

3. Güterverkehr.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

1. Im Verkehre der preuss. Staatsbahnen mit den Stationen Bensheim und Darm-

stadt Hauptbhf. der Main-Neckarbahn, Mannheim der badischen Staatsbahnen sowie mit Saargemünd und Scheidt bei St. Ingbert der pfälzischen Bahnen können mit sofortiger Gültigkeit in der Zeit bis zum 15. September 1900 zur Beförderung von Gegenständen von mehr als 10,5 m Länge in Ermangelung von SS- oder HH-Wagen andere für den Zweck geeignete lange offene Wagen mit einem, nöthigenfalls auch zwei Schutzwagen ohne Erhebung der tarifmässigen Schutzwagengebühr verwendet werden.

2. Die im Tarifheft Nr. 1, Nachtrag V vorgesehenen Entfernungen für den Verkehr zwischen Königsee (Thür.) des Bezirks Erfurt und den Stationen Bensheim und Darmstadt Hauptbhf. der Main-Neckarbahn werden mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. um je 1 km ermässigt.

3. Am 1. Juli 1900 treten im Verkehr zwischen den Stationen Goldbeck, Osterburg und Seehausen i. Altm. des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg einerseits und den Stationen der Main-Neckarbahn, pfälzischen Bahnen, Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, badischen Staatsbahnen, Bregthalbahn, Kaiserstuhlbahn und württembergischen Staatsbahnen andererseits erhöhte Entfernungen in Kraft. Ausgenommen hiervon ist der Verkehr der vorgenannten drei Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg mit den Stationen Bensheim und Darmstadt Hauptbhf. der Main-Neckarbahn und Mannheim der badischen Staatsbahnen, für welchen die Erhöhungen bereits am 20. Juni 1900 in Kraft treten.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 30. April 1900. (1077)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppentarif VI und Staatsbahnwechseltarife mit der Gruppe VI.

Mit der am 1. Mai d. J. stattfindenden Eröffnung der Strecke Corbach-Frankenberg sind die an derselben gelegenen Haltestellen Ederbringhausen, Herzhausen, Itter, Schmittlotheim und Viermünden in die obigen Tarife einbezogen worden.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Verkehrsbüreau.

Cassel, den 30. April 1900. (1077a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 1. Juli 1900 werden die in den Verbandstarifen vorgesehenen Bestimmungen, Frachtsätze und Entfernungen für die Stationen: Burgsolms, Diez, Ems (Bad), Fachingen, Fulda, Gelnhausen, Gersfeld, Guntersau, Jossa, Limburg, Lindenbach, Löhnberg, Nassau a. d. Lahn, Runkel, Salmünster = Soden, Steinau, Wächtersbach und Weilburg der k. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. aufgehoben.

Soweit ein Verkehrsbedürfniss besteht, werden nach Möglichkeit zum gleichen Zeitpunkte — eventuell zu einem späteren Termine — neue Frachtsätze in den Tarifen für den rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverband bezw. für den Verkehr mit Galizien und der Bukowina im galizisch-norddeutschen Eisenbahnverbande zur Einführung gelangen.

München, den 29. April 1900. (1078)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr.

Am 1. Mai d. J. wird die Station Bünde (Westf.) des Direktionsbezirks Münster als Empfangsstation in den Ausnahmetarif für Petroleum und Naphta (Tarifklasse 1) mit den für Herford bestehenden Frachtsätzen aufgenommen, soweit diese niedriger sind als die für Bünde (Westf.) bestehenden Sätze der Wagenladungsklasse B.

Münster, den 27. April 1900. (1079)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Halle-bayerischer Verbands-Güterverkehr.

Am 16. Mai d. J. tritt der Nachtrag 7 zum Tarife, Theil II, in Kraft. Derselbe enthält neben den seit Herausgabe des Tarifnachtrags 6 im Verfügungswege zur Einführung gebrachten und veröffentlichten Tarifmaassnahmen, Ergänzungen und Aenderungen des Vorworts, der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, der besonderen Tarifvorschriften über die ausnahmsweise Behandlung einiger Beförderungsgegenstände, sowie der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Aenderung von Stationsnamen, Neudruck der Kilometertafel I, Einbeziehung einiger Stationen der bayerischen Staatseisenbahnen, der Stationen Seesen und Wolfenbüttel der braunschweigischen Landeseisenbahn, sowie der Station Marienborn des Direktionsbezirks Magdeburg für Sendungen von und nach Stationen der Kleinbahn Marienborn-Beendorf und Aenderungen und Ergänzungen einiger Ausnahmetarife, u. a. Einrechnung eines Zuschlags von 0,01 ℳ für 100 kg zu den Sätzen des Rohstofftarifs für die Stationen der Neuhaldensleber und der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn. Ausserdem enthält der Nachtrag die Aufhebung der direkten Verkehrsbeziehungen zwischen Gemünden bayerische Staatsbahn (Ortsverkehr) und einigen westlichen Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg, Aufhebung der besonderen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 für Holz der Abtheilungen A und E, Berichtigungen und die durch unsere Bekanntmachung vom 16. März d. J. bereits veröffentlichten erhöhten Tarifentfernungen für die Stationen Düsedau, Eichstedt i. Altm., Geest=Gottberg, Goldbeck, Osterburg und Seehausen i. Altm. Die letzteren Entfernungen treten indess nicht, wie veröffentlicht, am 1., sondern erst am 16. Mai d. J. in Kraft. Soweit im übrigen Erhöhungen eintreten, erhalten dieselben erst vom 16. Juni d. J. ab Gültigkeit.

Die besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen der Nachtrag auch erhältlich ist.

Magdeburg, den 28. April 1900. (1080)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung
und namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 15. Mai d. J. tritt im Tarif, Theil II, Heft 1 ein neuer Frachtsatz des Spezialtarifs III zwischen Weisswasser B. N. B. einerseits und Krölpa=Ranis, K. E.-D. Erfurt, andererseits in Höhe von 101 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 29. April 1900. (1081)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.

Vom 5. Mai d. J. ab werden die Stationen der Neubaustrecke Callies-Falkenburg des Direktionsbezirks Bromberg in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 30. April 1900. (1082)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlenverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Frachtsatz des Ausnahmetarifs vom 1. November 1898 für die Stationsverbindung Dachwig=Recklinghausen in 0,88 ℳ abgeändert.

Essen, den 28. April 1900. (1083)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rechtsrheinisch-hessischer Güterverkehr (Gruppen VI/VII) und Rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.

Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag XI zum Gütertarif in Kraft; er enthält die Entfernungen für die neuen, an der Strecke Corbach-Frankenberg (Hessen-Nassau) gelegenen Stationen Ederbringhausen, Herzhausen, Itter, Schmittlotheim und Viermünden sowie eine Anzahl, infolge Eröffnung der genannten Strecke gekürzter Entfernungen für Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Elberfeld und Essen, ferner eine Aenderung der Stationstariftabelle für die Kerkerbachbahn, die Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 für die Stationen Aschaffenburg, Hanau Nordbhf., Ostbhf., Westbhf. und Kastel sowie derjenigen des Ausnahmetarifs 9 S für die Stationen Broich, Dorsten, Frintrop, Kettwig v. d. Br., Osterfeld Süd, Recklinghausen, Speldorf, Ueckendorf=Wattenscheid und Volmarstein, ausserdem eine Ergänzung des Ausnahmetarifs 9 S und einige sonstige Aenderungen und Berichtigungen.

Die für die Stationen Ahden, Brenken, Büren, Wewelsburg und Tudorf auf Seite 3 des Nachtrags aufgeführten neuen Anstossentfernungen treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der Strecke Geseke-Büren in Kraft.

Die Entfernungen für die Stationen Ederbringhausen, Herzhausen, Itter, Schmittlotheim und Viermünden, sowie die übrigen gekürzten Entfernungen werden fortan auch der Frachtberechnung für Kohlen und Koks etc. von den im rheinisch-westfälisch-hessischen Kohlentarif enthaltenen Versandstationen, und zwar unter Benutzung der Sätze des Rohstofftarifs, zu Grunde gelegt.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Essen, den 30. April 1900. (1084)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.
Reexpedition in Györ.

Den Lagerhäusern der Aktiengesellschaft der Waarenmagazine der königl. Freistadt Györ wird im Elbeumschlagsverkehr auf Grund des Elbeumschlagtarifes für Ungarn vom 1. August 1899 ab 15. Mai 1900 die Reexpeditionsbefugniss zuge-

standen und zwar für: Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Mahlprodukte in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, ferner für Klee-, Esparsetten- und Luzernensamen in Wagenladungen von mindestens 5 000 kg im Verkehre mit folgenden Relationen:

Budafók, Budapest d. v., den Stationen der Strecken Györ-Budapest, Kelenföld, Siófók-Tetény und Szekesfehérvar-Nagy-Igmánd.

Wien, am 28. April 1900. (1085)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, namens der betheiligten Bahnen.

4. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung eines Wasserbehälters von 50 cbm Inhalt auf Bahnhof Stumsdorf soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Maass, Skizze und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ (baar) bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung eines Wasserbehälters für Bahnhof Stumsdorf“

versehen, zu dem auf

Sonnabend, den 19. Mai 1900, Vormittags 11 Uhr,

anberaumten Verdingungstermine einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermine.

Magdeburg, im April 1900. (1086)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung eines flusseisernen Wasserbehälters von 200 cbm Inhalt auf Bahnhof Oschersleben soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Zeichnung und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 1,50 ℳ (baar) bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung eines Wasserbehälters für Bahnhof Oschersleben“

versehen zu dem auf

Sonnabend, den 12. Mai 1900, Vormittags 11 Uhr,

anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im April 1900. (1087)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung einer Lokomotivdrehscheibe

von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Hattingen und deren betriebsfähige Aufstellung ausschl. Erd- und Maurerarbeiten ist zu vergeben. Die Ausführung der Drehscheibe soll nach den Musterzeichnungen Blatt 33 und 33 a bis 40 der preuss. Staatseisenbahnen erfolgen. Zeichnungen und Lieferungsbedingungen mit Gewichtsberechnung und Angebotbogen liegen im Amtszimmer der unterzeichneten Inspektion, Bismarckstrasse Nr. 1, zur Einsicht offen und können auch zu folgenden Preisen von hier bezogen werden, und zwar:

Bedingungen mit Angebotbogen nebst Zeichnung Blatt 33 (Gesammtanordnung) = 1 ℳ. Zeichnungen Blatt 33 a bis 40 (Einzelheiten) = 30 ₰ für jedes Blatt; die Beträge sind post- und bestellgeldfrei in baarem Gelde einzusenden.

Angebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung einer Lokomotivdrehscheibe“ bis zum Eröffnungstermin, 22. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, hierher einzusenden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Essen, den 28. April 1900. (1088)
Königl. Eisenbahn-Maschineninspektion 2.

Für die Wasserstationsanlage auf der Haltestelle Uderwangen der Neubaustrecke Löwenhagen-Gerdauen soll die Anfertigung, Lieferung und vollständige betriebsfähige Aufstellung von zwei Wasserkrähnen öffentlich vergeben werden. Die Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserm Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt Nr. 55 a, Zimmer 133 und in dem Abtheilungsbüreau zu Friedland zur Einsicht der Bewerber aus. Verdingungshefte mit angehefteten Zeichnungen werden von dem Centralbüreau hierselbst für 1,60 ℳ für ein Heft postfrei abgegeben. Angebote sind unter Benutzung des gegebenen Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Lieferung von 2 Wasserkrähnen auf der Haltestelle Uderwangen“ bis spätestens zum Termin, den 18. Mai, Vormittags 11 Uhr, uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Königsberg, den 18. April 1900. (1089)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Bekanntmachung auf Lieferung von ungefähr 85 Stück fertigen Wagendecken. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin, Dienstag, den 29. Mai 1900, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion — Gartenstrasse 106 — einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen im Zimmer 64 des Verwaltungsgebäudes aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ postpflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes des Oberschlesischen Bahnhofes statt. Zuschlagsfrist bis 20. Juni 1900.

Breslau, den 29. April 1900. (1090)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung. Für die Wasserstationsanlage auf der Haltestelle Uderwangen der Neubaustrecke Loewenhagen-Gerdauen soll die ca. 531 m lange, 200 mm im Lichten weite Krahnleitung einschl. der erforderlichen Erd- und Nebenarbeiten öffentlich vergeben werden. Die Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserm Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt Nr. 55 a, Zimmer 133 und in dem Abtheilungsbüreau zu Friedland/Ostpr. zur Einsicht aus. Verdingungshefte mit angehefteten Zeichnungen werden von dem Centralbüreau hierselbst für 1,60 ℳ für ein Heft postfrei abgegeben. Angebote sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Krahnleitung auf der Haltestelle Uderwangen“ bis spätestens zum Termin, den 19. Mai, Vorm. 11 Uhr, uns einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen. (1091)

Königsberg i/Pr., den 21. April 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
der Lieferung von 3 000 000 kg Portlandcement am
Montag, den 21. Mai 1900, Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 9. Juni 1900. Bedingungen nebst Angeboten werden gegen Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) vom Rechnungsbüreau hier, Thielenplatz 4, abgegeben.

Hannover, den 28. April 1900. (1092)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für den Bau zweier Bahnüberführungen, sowie einer Stützmauer im Zuge der neuen Personenzugstrecke Gräbschner Chaussee-Maria-Höfchen bei Breslau soll: a) die Herstellung der Erd- und Maurerarbeiten, b) die Lieferung von rund 600 Tausend Hartbrandziegeln (Klinker), c) die Anfertigung und Lieferung der Granitwerksteine und Abdeckplatten im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden. Angebote sind versiegelt, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum Eröffnungstermin für a) am 18. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr, für b) am 18. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, für c) am 18. Mai d. J., Vormittags 12 Uhr, der unterzeichneten Bauabtheilung einzusenden, wo auch die Zeichnungen zur Einsicht ausliegen. Verdingungsunterlagen können gegen postfreie Einsendung von je 50 ₰ in Baar bezogen werden. (1093)

Breslau, Brüderstr. 32, den 30. April 1900.
Königl. Eisenbahn-Bauabtheilung.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptwerkstätten zu Breslau und Lauban angesammelten Materialabgänge als Kupfer-, Rothguss- und Messingspäne, Weissmetall-Blechschrott, Eisenschrott, Stahlschrott, Abfälle von Tuchen und Säcken, eine Drehscheibe, sowie drei noch brauchbare Centesimalwaagen werden zum öffentlichen Verkauf ausgeboten. Angebotsbogen nebst Verkaufsbedingungen liegen im Zimmer 5, Gartenstrasse 111 III zur Einsicht aus, können auch von dort gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in Baar bezogen werden; Briefmarken werden nicht angenommen. Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf alter Werkstattsmaterialien“ sind uns bis zum Eröffnungstermin, Mittwoch, den 30. Mai d. J., Vormittags 9 Uhr, einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 1. Mai 1900. (1094)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 36 | 9. Mai 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Die Eisenbahnen im Handwörterbuch der Staatswissenschaften.

Der III. Band des für jeden, der sich mit staatswissenschaftlichen Fragen beschäftigt, unentbehrlichen Handwörterbuches von Conrad, Elster, Lexis und Löning ist vor kurzem in der 2. Auflage erschienen und enthält die für die Leser dieser Zeitung vor allem wichtigen Aufsätze über die Eisenbahnen. Das grosse Gebiet ist in sechs von einander unabhängige Abschnitte getheilt; im ersten behandelt Professor G. Cohn-Göttingen die Geschichte und Bedeutung der Eisenbahnen, im zweiten Geh. Regierungsrath Fritsch-Berlin das Eisenbahnrecht. Professor Rosenthal-Jena hat das Frachtrecht, Wirkl. Geh. Oberregierungsrath Dr. A. v. d. Leyen-Berlin die Politik, Dr. C. von Neumann-Budapest das Tarifwesen und Assessor Wiedenfeld-Berlin die Statistik der Eisenbahnen bearbeitet. Es liegt in der Natur und dem Zweck des Handwörterbuches, namentlich auch in der Beschränkung des Umfanges, dass mehr oder weniger nur Abrisse, Hinweise, Orientirungen gegeben werden können. Dennoch hat die Kunst der Verfasser es zu Wege gebracht, dass sich das ganze mit Genuss liest und dass weder die Eigenart des Schriftstellers verloren geht, noch es an Anregungen fehlt zum Nachforschen und Weiterführen des Gebotenen. Der reiche Inhalt der 110 Seiten, die von den Eisenbahnen handeln, lässt uns durchaus vergessen, dass wir dies alles in einem Werk mit dem bescheidenen Titel eines Handwörterbuches finden.

Gehen wir nun auf das einzelne ein, so liess sich von einem Schriftsteller, wie G. Cohn, schon eine Leistung erwarten, die weit über eine trockene Aufzählung einzelner geschichtlicher Daten und schematischer Gesichtspunkte hinausgeht. Wir erfahren, wie Spurwege (bekanntlich noch heute der holländische Ausdruck für die Eisenbahnen) schon bei den Griechen im Gebrauch waren, wie die bekannten englischen Schienenbahnen des 18. Jahrhunderts dem Gütertransport einzelner Gesellschaften und Unternehmer dienen, wie es dann zum ersten Mal im Jahre 1801 vorkommt, dass durch Parlamentsakte die Genehmigung zum öffentlichen Betriebe einer Eisenbahn (railway und tramway noch gleichbedeutend gebraucht) ertheilt wird. Nach einem flüchtigen Rundblick auf die Entwickelung der Eisenbahnen ausserhalb Deutschlands verweilt Cohn natürlich bei dem vaterländischen Eisenbahnwesen am ausführlichsten. Welch' einen Blick auf die Zustände unseres Verkehrswesens wirft es, wenn wir lesen, dass im Jahre 1805 im Münsterlande der „alte Vincke", damals noch Kammerpräsident, später Oberpräsident von Westfalen, wegen der schlechten Wege es vorzog, bei Eröffnung des Cleve-Märkischen Landtages im Jahre 1805 die 4³/₄ Meilen lange Strecke von Münster nach Hamm zu Fuss zurückzulegen! Nur langsam fasst der Gedanke an Eisenbahnen in Deutschland Wurzel. Die Wirksamkeit Harkort's, List's, Franke's wird mit knappen Strichen gekennzeichnet. Zunächst ist es der private Unternehmungsgeist, der in Preussen, in Sachsen und Bayern die ersten grossen Linien schuf, während in Württemberg, Baden und Hannover (übrigens zu allererst in Braunschweig) der Staat die ersten Bahnen baute.

Cohn fasst die Bedeutung der Eisenbahnen dahin zusammen, dass aus ihrer Technik Vortheile folgen, welche die Geschwindigkeit, Massenhaftigkeit, Regelmässigkeit und Wohlfeilheit der Beförderung betreffen. Wenn er die innerhalb der Schranken der Sicherheit und Oekonomie erreichte höchste Stundengeschwindigkeit auf nur 70—80 km beziffert, so dürfen wir darauf hinweisen, dass in Deutschland nach der Bahnbetriebsordnung eine Geschwindigkeit von 90 km mit Genehmigung der Landespolizeibehörde zulässig ist, dass unsere grossen internationalen Schnellzüge in Norddeutschland diese Geschwindigkeit auch häufig erreichen und dass nach der Ansicht unserer erfahrensten Techniker nichts im Wege steht, diese Geschwindigkeit auf etwa 100—120 km zu erhöhen, mit der von einzelnen Zügen in Frankreich schon jetzt gefahren wird. In Bezug auf die Preise der Personenbeförderung spricht Cohn seine Ansicht dahin aus, dass eine fernere Verwohlfeilerung in den nächsten Jahren bevorstehe, wenn sie auch den überspannten Ansprüchen der neuesten Reformagitation nicht werde entsprechen können. Diese Ansicht wird gegenüber den letzten Vorgängen in den deutschen Parlamenten kaum bestehen können; die Erklärung des preussischen Ministers der

öffentlichen Arbeiten in Verbindung mit den steigenden Ansprüchen an die Staatskasse, den steigenden Preisen der Löhne wie der Materialien lässt für Norddeutschland ein baldiges Fallen der Fahrpreise weder wahrscheinlich noch auch besonders erwünscht erscheinen. Cohn unterlässt es nicht, auch an dieser Stelle für die Eisenbahnen gegen die Wasserstrassen eine Lanze einzulegen. Wir wollen hier nicht mit ihm richten; zweifellos richtig ist es, wenn er mit Ulrich den Unterschied in der finanziellen Behandlung der Eisenbahnen, die hohe Ueberschüsse liefern, und der Wasserstrassen, bei denen an eine Verzinsung kaum gedacht wird, betont. Wenn er zur Bestätigung seiner den Kanälen ungünstigen Ansicht behauptet, dass der neueste Versuch mit dem Seekanal von Manchester nach Liverpool als Konkurrenzunternehmen gegen die Eisenbahnen ein einziges grosses Fiasko sei, so müssen wir ihm entschieden widersprechen. Nach den letzten hierüber vorliegenden Mittheilungen (vergl. Nr. 63 S. 1063 und Nr. 69 S. 1149 vor. Jahrg. d. Ztg.) entwickelt sich der Manchesterkanal sogar sehr günstig, seine Lage verbessert sich ständig, und die Erträge lassen schon eine geringe Verzinsung des Anlagekapitals zu. Diese Entwickelung hat seitdem noch weitere Fortschritte gemacht.

Interessant sind Cohns Bemerkungen über die Wirkungen der Eisenbahnen auf die Umgestaltung des menschlichen Zusammenlebens. Er sieht hier viel Licht, aber er verkennt keineswegs einige Schattenseiten dieser Wirkung. „Unzweifelhaft," sagt er, „wirken die Eisenbahnen als ein mächtiges Werkzeug des Fortschrittes, indem sie zu intensiverer Anspannung, zu konzentrirterer Leistung der Gesammtkräfte eines Volkes, zu grösserem Wetteifer, zu ausgebreiteterer Theilnahme an dem Kollektivleben führen. Aber nicht übersehen werden darf die Kehrseite dieser Umwälzung . . . Es ändern sich auch sittliche Bedingungen des alten Zusammenlebens, deren Beseitigung zunächst als ein schwerer Verlust zu betrachten ist. An die Stelle alter Sitte und Gewohnheit, alten Zusammenhanges und alter Rücksicht . . . . tritt in dem neuen Leben die Ungebundenheit des Kampfes um die Existenz, die Jagd nach Erwerb und Glück, das Bewusstsein des Kontrastes zwischen der Minderzahl der grossen Loose und der Mehrzahl der Nieten." Freilich erblickt Cohn in dieser Wandlung schliesslich eine Weckung der Volksmassen; er erinnert an das harte Wort von Marx und Engels, dass die arbeitenden Klassen dem „Idiotismus des Landlebens" entrissen werden. „Aber zunächst geht diese Aenderung durch grosse Opfer an individuellem Wohlbefinden, an menschlicher Zufriedenheit, am Einklang des Zusammenlebens hindurch. Erst langsam, überwiegend erst in einer fernen Zukunft, werden friedliche Ordnungen für die neuen grossen Verhältnisse sich herausbilden . . . ."

Cohn schildert das bedenkliche Zudrängen der Bevölkerung zu den industriellen Bezirken und den grossen Städten, erkennt dann aber auch an, dass die Eisenbahnen selbst den Zweck erfüllen, manchen Missständen, die sie erzeugen, wieder abzuhelfen. So wird der Zustand der erwähnten Zusammendrängung erleichtert durch die Ausbildung des Lokalverkehres, durch die Einrichtungen der Vorortzüge, der Arbeiterfahrkarten usw. Ungemischter ist das Lob, das Cohn den Eisenbahnen für ihre Wirksamkeit im Dienste des Staats- und Nationallebens zollt, indem sie die Zusammenfassung der politischen und militärischen Kräfte, die Steigerung des Bewusstseins von der Einheit und Zusammengehörigkeit, die höhere Verwirklichung des Staatsgedankens fördern. Nur kurz behandelt er die Umgestaltung des Güterverkehres durch die Eisenbahnen, indem er zum Schluss auf die volkswirthschaftliche Tragweite des einem besonderen Aufsatz überwiesenen Tarifwesens hinweist. Unter dem Stichwort „Organisation und Oekonomie" werden die durch die monopolistische Natur der Schienenstrasse gebotene Centralisation der Eisenbahnverwaltung und die Misserfolge des freien Wettbewerbes u. E. etwas gar zu kurz behandelt; die verdienstvolle Arbeit schliesst mit einer kurzen Erörterung der verschiedenen Arten der Eisenbahnen.

In dem folgenden Aufsatze über das Eisenbahnrecht gibt Fritsch nach einer Vorbemerkung über den Begriff und die Quellen eine Darstellung des im Deutschen Reiche und in Preussen geltenden Eisenbahnrechts im Abriss unter fortlaufender Berücksichtigung des österreichischen, schweizerischen und französischen Rechts sowie unter vielfachen Hinweisen auf den Rechtszustand anderer Länder. Zwar ist der Grundsatz, dass Eisenbahnen bauen und betreiben darf nur der Staat und wer vom Staate die Erlaubniss dazu erhalten hat, in fast allen Ländern geltende Rechtsanschauung; aber die Einflussnahme des Staates ist in den einzelnen Ländern sehr verschieden geregelt, wie von Fritsch anschaulich dargestellt wird. Er schildert in allgemeinen Zügen sowohl die staats- wie die privatrechtlichen Verhältnisse des Eisenbahn-Baues und Betriebes und geht dann zu Einzelheiten aus der Organisation und Finanzverwaltung sowie dem Betriebe im engeren Sinne über. Bei der Bauverwaltung der im Betriebe befindlichen Bahnen streift er die Fragen des Bahneigenthums und des Rechtsverhältnisses zwischen der Eisenbahn und den Anliegern. Im ganzen zeigt sich hier besonders die Schwierigkeit, in kurzem Abriss das ungeheure Feld des Eisenbahnrechts zu umschreiben. Der Versuchung, einzelne der zahllosen und schwierigen Rechtsfragen eingehender zu behandeln, hat Fritsch widerstanden. Vielleicht hätte er aber doch schärfer, als es geschehen ist, einzelne Begriffe und Rechtssätze hervorheben sollen. Eigenartig ist, was der Verfasser in einem Schlussabschnitt über das „Ende der Eisenbahnen" sagt. Unter dieser etwas geheimnissvollen Bezeichnung versteht er die bei einer etwaigen Beseitigung der Eisenbahnanlage entstehenden Rechtsverhältnisse. Fritsch ist der Ansicht, dass die Betriebspflicht den Inhalt habe, dass ohne Einwilligung des Staates der Privatunternehmer den Betrieb nicht einstellen könne. Begründet ist diese Rechtsansicht nicht weiter; es hätte wohl ein Interesse, die Frage einmal eingehend zu untersuchen. In der Schweiz hat erst vor einigen Monaten die von der Jura-Simplonbahn betriebene Bahn Bière-Apples-Morges das Schauspiel einer durch finanzielle Schwierigkeiten herbeigeführten mehrwöchentlichen Betriebseinstellung geboten, und in einem kleineren deutschen Staat hat vor einigen Jahren wenig daran gefehlt, dass die Landesvertretung der Regierung die Mittel zur Fortführung einer bereits im Betriebe befindlichen Bahn verweigerte. Die Frage, ob die Regierung auf Grund des Art. 43 der Reichsverfassung zur Weiterführung des Betriebes rechtlich verpflichtet war und also die nothwendigen Betriebsausgaben ohne Zustimmung der Volksvertretung hätte leisten dürfen, ist damals infolge rechtzeitiger Verständigung nicht zum Austrag gekommen — aber solche Fälle können sich wiederholen, und die Rechtsfrage ist interessant. Wir unsererseits stehen nicht an, die Frage zu bejahen, weil eine dem öffentlichen Verkehr übergebene Eisenbahn, auch wenn sie Privatbahn ist, doch die auch von Fritsch anerkannte Eigenschaft einer der Staatsaufsicht unterliegenden, öffentlichen Zwecken dienenden Verkehrsstrasse hat; sie kann einseitig weder durch einen Akt des Privatbesitzers noch durch einen einzelnen Faktor der staatlichen Gesetzgebung zum Stillstand gebracht worden. Insbesondere nicht innerhalb des Geltungsgebietes der deutschen Reichsverfassung, da nach Art. 43 und 44 das Reich dafür Sorge zu tragen hat, dass die Eisenbahnverwaltungen die Bahnen jederzeit in einem die nöthige Sicherheit gewährenden baulichen Zustande erhalten usw. usw., was alles sinngemäss einen vom Reich auszuübenden Zwang auf Erfüllung der Betriebspflicht zur Voraussetzung hat.

Der Fritsch'schen Abhandlung waren dadurch verhältnissmässig enge Grenzen gesetzt, dass gerade die wichtigsten Fragen des Eisenbahnrechts im Staatswörterbuch besonders behandelt sind, so das Enteignungsrecht, die Fragen der Haftpflicht, der Eisenbahnbesteuerung und vor allem das Eisenbahnfrachtrecht. Diesem ist die folgende, von Prof. Rosenthal-Jena verfasste Arbeit gewidmet. Sie beginnt mit den Rechtsquellen, unter denen das Betriebsreglement des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen mit Recht als Ausgangspunkt einer von den Grenzen des Staatseigenthumes und der Staatsgebiete unab-

hängigen Gestaltung des Eisenbahngüterverkehres bezeichnet wird, das zu einer weitgehenden Einheitlichkeit in den Bau- und Betriebseinrichtungen führte. So entstand das Berner Internationale Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890 über den Eisenbahnfrachtverkehr: „dieser völkerrechtliche Vertrag, dessen Inhalt sich im wesentlichen deckt mit den Frachtrechtbestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuches, schafft die langersehnte Rechtseinheit für eine wichtige Materie und bildet den verheissungsvollen Anfang der Entwickelung eines Weltverkehrsrechts". Rosenthal betont die Rückwirkung des Internationalen Uebereinkommens auf das deutsche Handelsgesetzbuch und die deutsche Verkehrsordnung, die nun durch jenes zum Range einer wirklichen Rechtsquelle erhoben ist, deren Inhalt der Vorrang vor den allgemeinen Frachtrechtsbestimmungen des Handelsgesetzbuches zuerkannt wurde. Als Hauptgrundsätze des Eisenbahnfrachtrechts stellt der Verfasser den Transport z w a n g und die Transport g e m e i n s c h a f t dar.

In dem Abschnitt über den Frachtvertrag wird die Bedeutung des Frachtbriefes, der, wie wir erfahren, im inneren Verkehr weder in Frankreich, noch in Belgien, noch in der Schweiz allgemein vorgeschrieben ist, erörtert. Dass der Umfang des Schadensersatzes nach dem Internationalen Uebereinkommen sowohl wie nach dem deutschen Handelsgesetzbuch und der Verkehrsordnung nicht mehr in Gestalt eines Normalsatzes schablonenhaft fixirt ist, wie im alten Handelsgesetzbuch, sondern dass an die Stelle des Normalsatzes der gemeine Handelswerth oder der gemeine Werth des Gutes getreten ist, begrüsst Rosenthal mit Freude. Am Schluss des Aufsatzes wird der Bedeutung des Berner Centralamts als eines neuen gemeinsamen völkerrechtlichen Organs gebührend gedacht.

Die sowohl äusserlich umfassendste wie auch sachlich interessanteste Abhandlung ist die nun folgende v. d. Leyen's über die E i s e n b a h n p o l i t i k. Es war nicht ganz leicht, das Gebiet von dem zu trennen, das schon anfangs Cohn in seiner eigenartigen und geistvollen Weise durchstreift hat. Aber gleich die Begriffsbestimmung v. d. Leyen's gibt einen sicheren, festumgrenzten Boden: „Die Eisenbahnpolitik ist die Lehre von den Grundsätzen, nach denen die Verwaltung der Eisenbahnen im Staate zu regeln ist." Ein minder überzeugter Anhänger des Staatsbahngedankens würde vielleicht in diesem Satze an Stelle des Wortes „die Verwaltung" gesagt haben: „Die Angelegenheiten", aber Recht hat v. d. Leyen insofern, als der Staat auch da, wo er nicht besitzt, das Recht und die Pflicht hat, die Eisenbahnverwaltung als eine öffentliche Angelegenheit zu regeln. Die v. d. Leyen'sche Arbeit schildert zunächst in kurzen Zügen die Entwickelung, die die Eisenbahnpolitik genommen hat, das siegreiche Durchdringen des Staatsbahnsystems in Deutschland, namentlich in Preussen, das sich seit der Mitte der 70 er Jahre an die Spitze einer Bewegung gesetzt hat, der Ungarn, Oesterreich, Dänemark, Russland, neuerdings die Schweiz und Belgien gefolgt sind, während in Frankreich der Kampf augenblicklich unentschieden fortdauert. Bei der Besprechung der Systemfrage hebt v. d. Leyen die Vorzüge der Staatsbahnverwaltung in einem Staate mit kräftiger Regierung, tüchtigen Beamten und guten Finanzen hervor. In Bezug auf die Verwendung der Ueberschüsse betont er, dass es sich empfiehlt, einen erheblichen Theil ausschliesslich zu Eisenbahnzwecken zu verwenden, die Ueberschüsse guter Jahre zurückzulegen, um sie zur Ausgleichung von Mindererträgen schlechter Jahre benutzen zu können, und so die Schwankungen der Ueberschüsse für den Staatshaushalt weniger fühlbar zu machen.

Einen ausgezeichneten Ueberblick gibt v. d. Leyen in dem wichtigsten und interessantesten Abschnitte seiner Arbeit über die Eisenbahnpolitik der hauptsächlichsten Staaten der Erde. Aus einer Fülle grossen Wissens und reicher Arbeit wird uns hier ein Auszug geboten, der doch den Vorzug selbständig abgerundeter Darstellung hat. Fast in allen Ländern zieht der Kampf zwischen gemeinwirthschaftlicher und privatwirthschaftlicher Eisenbahnpolitik in den verschiedensten Formen und Abschnitten an uns vorüber. Von allen wichtigen Ländern Europas ist England allein dem reinen Privatbahnsystem treu geblieben, während in seinen Kolonien die Staatsbahnen blühen und die Privatbahnen vom Staate reich unterstützt werden. „Keine Bahn der Welt hat vielleicht bedeutendere staatliche Beihilfen erhalten, als die grosse kanadische Ueberlandbahn, die allerdings dazu bestimmt ist, auch den staatlichen, insbesondere den militärischen Interessen des Mutterlandes zu dienen. Bildet sie doch ein wichtiges Mittelglied einer auf ausschliesslich englischem Gebiet liegenden Heerstrasse von England nach Asien." Unter den Staaten, die Afrika mit Eisenbahnen versorgen, weil sie dort Kolonien besitzen, kann v. d. Leyen Deutschland leider noch nicht aufführen, da die Anfänge der Usambara- und der Windhoekbahn noch zu unbedeutend sind. Hoffen wir, dass es damit bei der nächsten Auflage des Werkes anders aussieht! — Den Schluss der Darstellung macht Amerika, dessen Eisenbahnverhältnisse in wirthschaftlicher Hinsicht unserer Kenntniss durch v. d. Leyen's Arbeiten hauptsächlich erst erschlossen sind. Er erkennt die Bemühungen des Bundesverkehrsamts (Interstate Commerce Commission), Ordnung in die Willkürzustände zu bringen, voll an, sieht aber in den letzten Jahren das allmähliche Verzagen dieser Behörde. Die gefährlichen Tarifverbände (pools) hat man verboten, dadurch aber nur die noch grössere Gefahr heraufbeschworen, dass die Eisenbahngesellschaften sich mehr und mehr miteinander verschmelzen und so zu immer grösserer Macht gelangen.

In dem folgenden Aufsatz über das E i s e n b a h n t a r i f w e s e n gibt C. v. Neumann einen Ueberblick über die bestehenden unendlich mannigfachen, allerdings in dem Rahmen der Aufgabe kaum im einzelnen darstellbaren Einrichtungen des Tarifwesens, insbesondere aber eine klare Entwickelung der Grundbegriffe. Wenn er sagt, dass „die systematische Zusammenstellung des zu entrichtenden Entgeltes für die unter verschiedenen Bedingungen erfolgenden Leistungen der Eisenbahnen" Eisenbahntarif genannt werde, so stimmt er zwar mit den Begriffsbestimmungen von Ulrich und Rank ziemlich überein, wir glauben aber doch, dass es richtiger ist, zu sagen, dass man unter Eisenbahntarif den festgesetzten Entgelt für die Transportleistungen der Eisenbahnen verstehe und mit diesem Namen auch Zusammenstellungen dieser Transportpreise bezeichne. Die Neumann'sche Darstellung der Organisation des Tarifwesens, insbesondere der Tarifhoheit und der staatsrechtlichen und privatrechtlichen Organisation zeigt, wie flüssig im ganzen dieser Stoff noch ist, wie wenig sichere und feste Grundsätze bestehen. Erst durch das internationale Frachtrechtübereinkommen ist für die internationalen Tarife wenigstens die Pflicht der Veröffentlichung der Tarife und das Verbot geheimer Begünstigungen und damit eine gemeinsame Grundlage des modernen Tarifwesens erreicht. Wenn Neumann zu den privatrechtlichen Organisationen des Tarifwesens auch den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen zählt, so ist dies doch nur bei einer sehr allgemeinen Auffassung des Begriffes richtig. Mit eigentlichen T a r i f fragen hat sich der Verein kaum je beschäftigt, auch für die Vereinseinrichtung der zusammenstellbaren Rundreisehefte gibt es keine gemeisamen T a r i f bestimmungen; gerade in Bezug auf die einzurechnenden Grundpreise besteht hier keine Einheit, nur die ganze Einrichtung und die Benutzungsbestimmungen sind einheitlich geordnet. — Die Neumann'sche Arbeit enthält ferner eine Darstellung der ökonomischen Grundlagen der Gütertarife, der verschiedenen Systeme, der Tarifbegünstigungen, der wichtigeren bestehenden Gütertarife. Alles das konnte natürlich nicht erschöpfend behandelt werden — beispielsweise ist die seit einigen Jahren in Deutschland eingeführte ermässigte Stückgutklasse nicht erwähnt —, aber die Uebersicht ist doch für die Orientirung werthvoll. Dass über die Höhe der englischen Gütertarife nicht wenigstens einige Zahlenangaben gemacht sind, wird man freilich bedauern.

In der Darstellung der Personentarife spielt, wie von dem ungarischen Schriftsteller kaum anders zu erwarten, die des ungarischen Zonentarifes eine gewisse Rolle. Herr v. Neumann befleissigt sich aber einer anerkennenswerthen Unparteilichkeit;

der Zweck, den Fernverkehr zu heben, habe durch den Zonentarif nur unvollkommen erreicht werden können, da die Grenze des ungarischen Fernverkehrs über die 14. Zone (226 km und mehr) in den Hauptrichtungen (West und Nordwest von Budapest) kaum hinausreiche. Dem Nachbarverkehr werde vorgeworfen, dass er die Fernzüge mit lokalen Reisenden überhäufe, dem ganzen Tarife, dass er steif sei, keine Deklassifikation zulasse und durch Umsteigen und verschiedenartige Kombinationen zur Ausspielung (Umgehung) des Tarifes anreize. Der Vortheil des Tarifes bestehe in seiner Einfachheit, in der Vereinfachung des Fahrkartenwesens und in der allgemeinen Herabsetzung der Fahrpreise, welche freilich auch ohne Zonensystem zweckentsprechend durchgeführt werden könne. Unerfreulich berührt in dem Neumann'schen Aufsatz die unleidliche Durchsetzung des Deutschen mit geschmacklosen und völlig überflüssigen Fremdwörtern. „Tour und retour" für „hin und zurück" wird man doch von guten deutschen Schriftstellern nicht mehr angewendet finden, und das ist aus diesem Aufsatze leider nur ein Beispiel unter hunderten! Im Ungarischen, das sich durch stolze Reinheit auszeichnet, würde eine Verwendung solcher Fremdwörter nicht möglich sein!

Den Schluss des Eisenbahnabschnittes macht die Wiedenfeld'sche Abhandlung über die Eisenbahnstatistik, die viel mehr enthält, als eine trockene Zahlenzusammenstellung. In der Einleitung gibt der Verfasser ein sehr anschauliches Bild von der Bedeutung, der Geschichte und den Mängeln der internationalen Eisenbahnstatistik. Diese letzteren wird man um so schmerzlicher empfinden, je öfter und länger man mit ihren Einzelheiten sich zu beschäftigen hat. Auf diese Mängel, die nur durch internationale Abmachungen behoben werden können und deren Beseitigung recht eigentlich Sache eines zu gründenden Welteisenbahnvereins wäre, kann nicht oft genug hingewiesen werden! Je mehr sich die Eisenbahnen der Erde zu einem nur durch die Weltmeere getrennten Netze verdichten, um so dringender tritt die Nothwendigkeit einer brauchbaren internationalen Eisenbahnstatistik auf. Die ersten verdienstvollen Anfänge einer solchen finden wir in den regelmässigen Veröffentlichungen des preussischen „Archivs für Eisenbahnwesen", aus denen auch Wiedenfeld seine Mittheilungen über die Eisenbahnen der Erde schöpft. Sehr sorgfältig sind aus den verschiedensten amtlichen Quellen die Nachrichten über die Eisenbahnen der fremden Erdtheile zusammengestellt. Ueberall finden sich interessante Bemerkungen und Vergleiche eingestreut. Obgleich bei den Mittheilungen über die Eisenbahnen Europas naturgemäss nur im ganzen allgemein zugängliche Zahlen benutzt sind, liest man auch diesen Theil infolge einer glücklichen Verbindung zwischen Text und Zahlen mit grossem Interesse und schöpft aus ihm reiche Belehrung. Eine eigenartige Berechnung finden wir über den Reinertrag der preussischen Staatseisenbahnverwaltung nach drei verschiedenen Methoden. In der einen der drei aufgestellten Tabellen zeigt Wiedenfeld, dass bei Anwendung allgemeiner Grundsätze der Reinertrag der Staatseisenbahnverwaltung, der im Nettovoranschlage für 1899 unter Berücksichtigung des Extraordinariums auf 177 000 000 *M.* berechnet wurde, 254 000 000 *M.* betragen würde, so dass der Eisenbahnreinertrag an den Gesammtstaatseinnahmen mit 47 % betheiligt wäre, während dieser Antheil nach dem Nettovoranschlage nur 38 % beträgt. Zum Schlusse folgt eine kurze, aber inhaltreiche Betrachtung über die Entwickelung des deutschen Güterverkehrs auf Grund der eigenartigen und werthvollen „Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen nach Verkehrsbezirken geordnet", wie sie seit 1885 auf Grund mühevoller Aufzeichnungen der Eisenbahnen im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegeben wird.

Mit diesen wichtigen Zahlen schliesst die Abhandlung und damit auch der den Eisenbahnen gewidmete Abschnitt des Handwörterbuches. Auch unsere Wanderung ist zu Ende und hinterlässt eine lebhafte Befriedigung über den reichen Inhalt, freilich aber auch die Empfindung einer Lücke in unserer Eisenbahnlitteratur, in der es kein erschöpfendes, die Gesammtheit der Erscheinungen des Eisenbahnwesens in seiner volkswirthschaftlichen und staatsrechtlichen Bedeutung umfassendes Werk gibt. Freuen wir uns um so mehr, dass in dem vorliegenden Sammelwerk die Elemente gegeben sind, aus denen etwa sich dieses noch fehlende Hauptwerk der Eisenbahnlitteratur aufbauen könnte. Die einzelnen Bausteine zu einem solchen sind überreich vorhanden, es fehlt nur an dem sichtenden, schöpferischen und umfassenden Geist, der es errichtet. Hoffen wir, dass uns das neue Jahrhundert dieses Werk und diesen Geist bringt. Auch er wird dereinst den Mitarbeitern des Handwörterbuches der Staatswissenschaften zu lebhaftem Danke für ihre Eisenbahnbeiträge verpflichtet sein.

v. M.

Bau der Verbindungsstrecke zwischen der grossen sibirischen Eisenbahn und der chinesischen Ostbahn.

Ueber den Bau und die begleitenden Umstände, die den Bau dieser grossen Bahn nicht nur interessant, sondern auch sehr lehrreich erscheinen lassen, wird im allgemeinen viel geschrieben, aber grösstentheils von Personen, die über die Dinge nur an der Hand von zweifelhaften Zeitungsartikeln berichten. Ob das, was die Spalten der Zeitungen füllt, zutreffend ist, ob daselbst nur Thatsachen wiedergegeben sind, wie sie sich wirklich abgespielt haben, oder ob sie zur Erreichung bestimmt vorgesteckter Ziele gefärbt worden sind, das ist natürlich schwer von vorn herein zu erkennen; erst wenn auch gegnerische Stimmen laut werden, gelingt es zuweilen, die Wahrheit von der Dichtung zu unterscheiden. Es ist unter solchen Umständen nicht leicht, sich ein zutreffendes Bild von den Zuständen beim Bau der grossen sibirischen Bahn zu machen, es muss daher mit besonderer Genugthuung begrüsst werden, wenn von sachverständiger Seite aus eigener Anschauung und Mitarbeit ein Bericht vorliegt. Diesen Voraussetzungen entspricht ein Artikel der „Rigaschen Industriezeitung, Organ des technischen Vereins zu Riga", in welchem Ingeniör K. Ipsberg, z. Zt. in Sibirien in Timoschkino, seine Erfahrungen und Beobachtungen beim Bau der vorbezeichneten Verbindungsbahn, an dem er als Abtheilungsbaumeister mitgearbeitet, niedergelegt hat. Wir bringen im nachfolgenden das Wesentliche der interessanten Veröffentlichung, die in vieler Beziehung belehrend ist.

Am 6./18. Dezember v. J., schreibt K. Ipsberg, wurde die Verlegung des Hauptstranges zwischen den Stationen der Transbaikalbahn Myssowaja am Baikalsee und Strjetensk an der Schilka beendet; im Januar 1900 erfolgte die Eröffnung dieser etwas über 1 000 Werst langen Eisenbahn für den zeitweiligen Verkehr, und im Sommer 1900, nach Fertigstellung der 284 m langen Brücke über die Selenga, steht ihre endgültige Eröffnung für den Betrieb bevor. Damit hat die grosse sibirische Eisenbahn in der ursprünglich angelegten Richtung ihren Endpunkt erreicht; denn seit der Bestätigung des Statuts der „Gesellschaft der chinesischen Ostbahn" am 16./28. Dezember 1896 wurde ihre anfänglich geplante Fortsetzung von Strjetensk, der Schilka und weiter hauptsächlich dem Amur folgend, bis Chabarowsk, dem Endpunkte der Ussuribahn, aufgegeben und statt dessen zu der etwa 850 Werst (= 907 km) kürzeren, billigeren und in kürzerer Zeit zu vollendenden Verbindung zwischen der Transbaikaleisenbahn und Wladiwostok geschritten. Diese Bahn nimmt ihren Weg durch die Mandschurei und zerfällt in drei, in der Richtung von Westen nach Osten aufeinanderfolgende Abschnitte: 1. die Verbindungsbahn von der Transbaikalbahn zur Westgrenze der chinesischen Provinz Hei-lun-

Zagan; 2. die chinesische Ostbahn bis zur Ostgrenze der chinesischen Provinz Girin nebst einer Zweigbahn nach Port-Arthur, und 3. die Verbindungsbahn von der ostchinesischen Bahn zur Ussuribahn.

Der Verfasser berichtet sodann über den Bau usw. der Verbindungsbahn, und zwar zunächst über die Vorarbeiten, die gerade für diesen Theil der sibirischen Bahn mit ganz ausserordentlicher Sorgfalt ausgeführt sein sollen. Es bestand Anfangs (1895) die Absicht, die Verbindungsbahn von der Station Onon, am Vereinigungspunkte der Flüsse Ingoda und Onon beginnend, über den Nertschinskischen Bergrücken —, die Wasserscheide zwischen Onon und dem Argun — die Staniza Staro-Zuruhaitui am Argun, dem russischen Grenzflusse, ferner über den Gebirgsrücken des grossen Chingan — der Wasserscheide zwischen dem Argun und der Ssungari — etwa 100 Werst südlich von Zizikar bis zur Station Nikolskoje, auf der 102. Werst der Ussuribahn, fortzuführen.

Diese Vorarbeiten hatten zur Aufgabe, die Möglichkeit der Uebergänge über den Gebirgsrücken Adun-Tschelon (bekannt durch seinen Reichthum an Topasen, Turmalin, Bergkrystall, Achat usw.), den Nertschinskischen Rücken und den sehr wenig bekannten grossen Chingan zu prüfen und die ungefähre Länge der neuen Linie festzustellen und trugen mehr den Charakter einer Rekognoszirung. Die Länge der Linie Onon-Zuruhaitui-Nikolskoje ergab ungefähr 2 000 Werst.

Allein der sehr gebirgige Charakter, den die Bahn durch eine derartige Linienführung erhalten hätte und die Kosten, die dadurch entstanden wären, veranlassten die Bauleitung, eine andere Richtung aufzusuchen.

Viel günstigere Ergebnisse hatten die Vorarbeiten des Jahres 1897, die vom Ingeniör Adrianoff vorzüglich geleitet wurden, dem eine Abtheilung Militärtopographen durch vorläufige Aufnahme von Gegenden, in denen möglicher Weise Varianten geplant werden konnten, nützliche Dienste leistete. Derselbe verlegte den Abzweigungspunkt westlich, auf die 806. Werst — von Myssowaja aus gerechnet — der Transbaikalbahn, in die Nähe der Poststation Kaidalowa an der Ingoda, und die Vorarbeiten ergaben eine Linie, die ungeachtet dessen, dass die Baulänge dieser Linie um 50 Werst (= 53 km) länger ist als die Linienführung Onon-Zuruhaitui, dennoch geringere Baukosten als die letztere aufweist. Zugleich kürzt aber die Linie Kaidalowo - chinesische Grenze die Transitlänge um 50 Werst ab, und da ferner infolge einer glücklichen Wahl der Uebergangspunkte über die Wasserscheiden die Strecken mit Gebirgsbahncharakter gegenüber der Linienführung Onon-Zuruhaitui bedeutend verkürzt wurden, was natürlich eine Verkürzung der virtuellen Länge der Linie zur Folge hat, so kann sie im Betriebe leistungsfähiger sein, als die Linienführung, wie sie im Jahre 1895 geplant war.

Die Vorarbeiten erforderten einen Kostenaufwand von 965 R. für die Werst, d. h. für 1 km 1 954 *M.*

Ueber die Linienführung selbst schreibt Herr Ipsberg, dass das durchschnittene Land im Gebiete der Quellflüsse des Amur: der Ingoda, des Onon mit den Nebenflüssen Borsja, Turga und Aga und des Argun, der im Oberlaufe den Namen Hailar führt, in einer Höhe über dem Meeresspiegel von 300—400 Faden (= 630—840 m) liegt. Die Wasserscheiden haben alle die Richtung von Südwest nach Nordost und erreichen in ihren nördlichen Theilen Höhen bis zu 600 Faden (= 1 260 m) über dem Meeresspiegel, während nach Südwest sich das Gelände senkt. Die Zweigbahn zur chinesischen Grenze nimmt ihren Anfang 104 Werst östlich von der Stadt Tschita bei der Transbaikalbahn, welche dem linken Ufer der Ingoda folgt, überschreitet die letztere mit einer 88 Faden (= 185 m) langen Brücke, überwindet die 454 Faden (= 953 m) hohe Wasserscheide zwischen der Ingoda und der Aga, sowohl beim Auf- als auch beim Abstieg mit zulässigen stärksten Gefällen 0,0174 und kleinsten Krümmungsradien von 150 Faden (= 315 m).

Die Züge zwischen den Stationen Undurga und Mir müssen nach beiden Richtungen mit zwei Lokomotiven befördert werden. Auf dieser Gebirgsstrecke, die eine Länge von 29,3 Werst (31,3 km) hat, sind die grössten Erdarbeiten geleistet: die Einschnitte gehen bis zu Tiefen von 7 Faden (14,7 m) und die Dämme erreichen Höhen bis zu 13 Faden (= 27,3 m). Die meisten Einschnitte sind in hartem Gestein auszuführen (Granit, Diorit, Granitporphyr, Basalt und verschiedene Konglomerate) und die vielen Schluchten erfordern zahlreiche Kunstbauten, unter denen ein gemauerter Durchlass von sehr bedeutender Länge vorkommt. Die Ueberschreitung der Wasserscheide Aga-Onon wird ohne grosse Schwierigkeiten mit stärksten Gefällen 0,0094 und kleinsten Radien von 150 Faden (= 315 m) bewerkstelligt; in gleicher Weise werden die folgenden unbedeutenden Wasserscheiden Onon-Turga und Turga-Borsja (über den Adun - Tschelon) überwunden. Grosse Erdarbeiten, meist in hartem Gestein, entstehen beim Hinabstieg zum Onon, der mittelst einer 180 Faden (= 378 m) langen Brücke überschritten wird, und beim Hinaufstieg aus dem Ononthal. Die Bäche Aga und Turga erhalten jeder eine Brücke von 25 Faden (= 52,5 m) und die Borsja eine solche von 40 Faden (= 84,0 m) Spannweite Die Ueberschreitung der Wasserscheide zwischen der Borsja und dem Argun erfordert wiederum bedeutende Erdbewegung, und zwar zur Hälfte auch in hartem Gestein. Auf der 324. Werst überschreitet die Linie die chinesische Grenze und geht in die chinesische Ostbahn über; dabei umgeht sie den Fluss Argun, welcher gegenüber dem See Dalainor einen nach Süden konvexen Bogen beschreibt.

Traurig sieht es in diesen z. Zt. noch weltverlassenen Länderstrichen mit Land und Leuten aus. Die Bahn führt in ihrer ganzen Ausdehnung durch vollständig öde Gegenden; auf der 324. Werst (= 346 km) langen Strecke werden nur 40 Dessjätinen (= 43,7 ha) Ackerland enteignet; hier wohnen nur Buräten und — in den Grenzdistrikten — Kosaken, von denen die ersteren sich ausschliesslich, die letzteren hauptsächlich mit Viehzucht und nur in ganz geringem Maasse mit Ackerbau beschäftigen. Bewohnte Ortschaften liegen 30 bis 50 Werst (= 32—53 km) von der Linie ab; nur an der Ingoda, am Onon und an der Borsja trifft man Dörfer in der Nähe der Bahnlinie an.

Das Klima ist vollständig kontinental und die mittlere Jahrestemperatur beträgt trotz der südlichen Lage — das Gebiet liegt auf demselben Breitengrade wie Frankfurt a/M. — und obgleich das südliche Transbaikalien mehr sonnenklare Tage hat, als die Riviera, nur $-2^3/_4$° C. Der Boden bleibt ewig gefroren, was auf die Kosten und die Ausführungszeit der Erdarbeiten natürlich von grossem Einfluss ist. Im Winter fällt fast gar kein Schnee und dabei beträgt die Temperatur monatelang —20 bis —40° C. Die Niederschläge im Jahre betragen, für ganz Transbaikalien gerechnet, 290 mm, im südöstlichen Transbaikalien jedoch nur wenig über 200 mm, und zwar entfallen davon über 200 mm auf die Sommermonate. Die Brückenöffnungen können hier daher nicht nach Maassgabe des Frühlingshochwassers bemessen werden, denn die höchsten Wasserstände der Flüsse treten im Juli- und Augustmonat auf. So fand die grossartige Ueberschwemmung der Ingoda im Jahre 1897, die der Transbaikalbahn einen Schaden von etwa 7 000 000 R. (= 15 100 000 *M.*) zufügte, in den letzten Tagen des Julimonats statt.

Wegen des vollständigen Mangels an Obst und Gemüse herrscht unter den Bewohnern vielfach der Skorbut. All diese Umstände erschweren den Bahnbau ungemein. Dazu kommt noch, dass die örtliche Bevölkerung, die Buräten und Kosaken, sich sehr wenig zur Arbeit eignet, ausgenommen zum Transport von Nahrungsmitteln und Baumaterialien. Die meisten Arbeiter, wie Tischler, Zimmerleute und Maurer, werden aus Russland herbeigeschafft. Die Chinesen nehmen in beträchtlicher Anzahl am Bau theil, namentlich beschäftigen sie sich mit Ziegel- und Kalkbrennen und theilweise mit Steinmetzarbeiten; mit letzteren sind zum grossen Theil Italiener beschäftigt. Auch Gefangene und Soldaten werden in grosser Anzahl zur Arbeit herangezogen.

An Baumaterial bietet das Land Holz, Steine und Lehm in grosser Menge von sehr guter Beschaffenheit. Dagegen fehlt Sand, und die von den Chinesen hergestellten Ziegel sind trotz des ausgezeichneten Rohmaterials zum grossen Theile minderwerthig. Es ist auch alles, was an Ort und Stelle gewonnen werden kann, nicht übermässig theuer, dagegen kostet z. B. eine Tonne Portlandcement 22 R. (= 47,52 *M.*), 1 Pud (= 16,38 kg) Kalk 50 Kop. (= 1,08 *M.*) usw.

Was die Leistungsfähigkeit der Bahn anlangt, so ist für deren Berechnung in Aussicht genommen, dass 3 Paar durchgehende Militärzüge in 24 Stunden von 18 000 Pud Bruttolast (ohne Lokomotive) (= 295 t) und im Bestande von 60 Achsen verkehren sollen. Es soll möglich sein, 5 Paar Züge in 24 Stunden verkehren zu lassen, und zwar 2 Paar gemischte Güterzüge mit einer mittleren Geschwindigkeit von 20 Werst (= 21,34 km) in der Stunde, 2 Paar Güterzüge mit 12 Werst (= 12,80 km) und 1 Paar Arbeiterzüge mit 12 Werst in der Stunde. Zwischen den Stationen sind jedoch Haltestellen in der Entfernung von höchstens 12 Werst vorgesehen, damit die Durchlassfähigkeit bis auf 14 Paar Züge in 24 Stunden erhöht werden kann.

Die zulässigen stärksten Gefälle und kleinsten Krümmungsradien auf den ebenen Strecken betragen 0,0094 und 150 Faden (= 315 m), auf den Gebirgsstrecken 0,0174 und 150 Faden.

Ein grosser Fortschritt beim Bau der Verbindungsbahn ist auf Grund der wenig erfreulichen Erfahrungen, die bei den bisher für den Betrieb eröffneten Strecken gemacht worden sind, zu verzeichnen; man hat sich entschlossen, für den Oberbau Stahlschienen von 28 Fuss Länge und vom Gewicht 24 Pfund auf den laufenden Fuss (= 31,50 kg auf das laufende Meter) zu verwenden. Auf der Transbaikalbahn wurden noch Schienen einer leichteren Art, 18 Pfund auf den laufenden Fuss (= 23,62 kg auf das laufende Meter), verlegt. Die Entfernung der Stationen von einander beträgt 30 bis 40 Werst (= 32—43 km) mit Ausweichestellen auf je 12 Werst. Die grösste Entfernung der Wasserstationen von einander beträgt 66 virtuelle Werst (= 70,4 km), wobei diese Entfernung als höchste Leistungsfähig-

keit einer sechsrädrigen Kompoundlokomotive mit 330 Kubikfuss Tenderinhalt und bei einer mittleren Geschwindigkeit von 20 Werst (= 21,3 km) in der Stunde bei einem Zuggewicht 18000 Pud (= 295 t) mit Lokomotive und Tender angenommen ist. Die eisernen Wasserbehälter werden in Grössen von 4 oder 8 Kubikfaden (= 38,84 oder 77,68 cbm) hergestellt.

Die Stationsgebäude, Wohnhäuser, Kasernen und Wärterhäuser werden aus Holz erbaut, ebenso die Hilfslokomotivschuppen an den Endpunkten der Gebirgsstrecken, während für die Hauptlokomotivschuppen und Werkstätten Ziegelsteine verwendet werden.

Die Baukosten der hier besprochenen Baustrecke sind für die Beschaffung des Rollmaterials mit 2727600 R. und für die Vorarbeiten sowie für die Bauausführung mit 21899289 R. veranschlagt, doch ist der Herr Berichterstatter der Meinung, dass diese Beträge unter keinen Umständen ausreichen, vielmehr werden nach seiner Meinung rund 29000000 R. oder 90000 R. für die Werst Bahnlänge (oder für 1 km 182193 ℳ) erfordert

Die Verbindungsbahn ist somit bisher der theuerste Abschnitt der grossen sibirischen Eisenbahn und wird wohl nach Vollendung des grossen Werkes nur von der Baikalumgehungsbahn in Bezug auf die Herstellungskosten übertroffen werden.

Den Schluss der Veröffentlichung, die hier trotz des grossen Interesses, das die Ausführungen verdienen, nur auszugsweise bezw. dem Inhalte nach kurz wiedergegeben ist, bildet die Mittheilung einiger Besonderheiten beim Bau, die in den klimatischen Verhältnissen ihre Begründung finden. Dahin gehören die Gründungen und die Wasserversorgung. Verhältnissmässig häufig wird die Gefriergründung angewendet, die nur mit Benutzung der natürlichen Kälte während der Wintermonate ausgeführt wird. Die nöthige Fundamenttiefe wird durch Aushebung der Erde in gefrorenem Zustande bei offener Baugrube erreicht, wobei zur Beschleunigung der Arbeit auch eiserne Röhren in den Boden der Baugrube getrieben werden. In die Röhren wird mittelst eines einfachen Gebläses kalte Luft der Umgebung hineingetrieben. Die Aufmauerung des Fundamentes geschieht in heizbaren Baracken. Bei einer mittleren Temperatur der Wintermonate von —25° C. kann man auf diese Weise selbst stark wasserführende Schichten ohne jegliche Wasserhaltung durchdringen. So z. B. ist auf der Transbaikal-Eisenbahn ein Pfeiler der Brücke über die Tschita, einen linken Nebenfluss der Ingoda, auf diese Weise mitten im Flusse, der im Winter bis zum Boden zu gefrieren pflegt, gegründet worden. Bei grösseren Tiefen (etwa von 2 Faden = 4,26 m an) werden Senkkästen erforderlich, um einem etwaigen Einbruch der gefrorenen Seitenwände infolge von Wasserdruck und Rissebildung durch Frost vorzubeugen.

Wegen des hier überall anzutreffenden ewig gefrorenen Bodens verdienen die Gründungen noch besondere Aufmerksamkeit, denn während sonst gewöhnlich die Frostgrenze bei Gründungen von Wichtigkeit ist, ist es hier von grosster Bedeutung, die jährliche Auftaugrenze festzustellen. Dieselbe erreicht nach den Beobachtungen dieses und des vorigen Jahres eine Tiefe von 1,25 bis 1,50 Faden (= 2,7 bis 3,2 m). Die Fundamentsohlen müssen daher auf diese Tiefe verlegt werden, um gegen ein Auftreiben durch Frost geschützt zu sein.

Grosse Schwierigkeiten bietet die Versorgung der Stationen mit der erforderlichen Menge Wasser. Von den 15 Wasserstationen der Zweigbahn kann nur eine einzige mit Aussicht auf Erfolg Wasser aus einem Flusse beziehen, nämlich Onon; alle anderen von der Bahn überschrittenen Wasserläufe frieren während des Winters vollständig bis auf den Grund zu. Auch ist die Anlage langer Leitungsrohre des ewig gefrorenen Bodens wegen so gut wie ausgeschlossen. Demselben Schicksal des vollständigen Durchfrierens, wie die Flüsse, sind auch die meisten in der Nähe der Bahn liegenden Seen verfallen, ausserdem aber ist ihr Wasser wegen des Salzgehaltes zur Verwendung nicht geeignet. Die Wasserentnahme aus den wenig anzutreffenden Süsswasserquellen erfordert gleichfalls lange Rohrleitungen. Deshalb kommt hier durchweg die Wasserentnahme aus Brunnen in Anwendung, die in möglichst unmittelbarer Nähe der Wasserthürme angelegt werden. Die Rohrleitungen aus dem Brunnen zum Wasserthurm liegen in heizbaren, gemauerten oder hölzernen Gallerien. Die Heizung derselben geschieht vom Maschinenhause aus. Auch eine Heizung der Brunnen ist vorgesehen, entweder durch Hinabführen eines Dampfrohres bis unter den Stand des Wassers oder durch bebesondere im Brunnen angebrachte Oefen. Zu alledem kommt dann noch, dass der Boden hier sehr salzhaltig ist*) und daher auch die meisten Brunnen ein mehr oder weniger salziges Wasser, „Gudschir"-haltiges, wie die örtliche Bezeichnung hierfür lautet, liefern, was ein weiteres Hinderniss bei der Wasserversorgung ist. Doch selbst wenn man von der Beschaffenheit des Wassers ganz absehen könnte, so sind gegenwärtig nur wenige Brunnen vorhanden, die bezüglich der erforderlichen Wassermenge den Anforderungen zu entsprechen vermögen, die an ihre Leistungsfähigkeit gestellt werden müssen, so dass man sich aller Wahrscheinlichkeit nach dazu wird entschliessen müssen, ganze Systeme von Brunnen oder Gallerien in wasserführenden Schichten zur Versorgung eines Brunnens anzulegen.

Auch soll in Erwägung gezogen worden sein, das einer Süsswasserquelle entstammende Wasser mittelst eines Wehres aufzuspeichern und während des Winters, wenn das Wasser bis zum Boden gefroren ist, die nöthige Wassermenge durch Schmelzen des Eises zu gewinnen. Es ist dies jedoch nur ein Projekt, das bisher noch nicht zur Ausführung gelangt ist.

Das Unternehmen, das Russland mit dem Bau der grossen sibirischen Bahn zur Ausführung bringt, ist wegen seiner räumlichen Ausdehnung an und für sich so gewaltig, dass es schon aus diesem Grunde allgemein die Aufmerksamkeit auf sich zieht. Wenn man nun hierzu noch durch Berichte der an dem Bau Betheiligten hört, mit welchen Schwierigkeiten die Durchführung des grossen Werkes verbunden ist, weil die Natur auf Schritt und Tritt sich gewissermaassen dem Bau und der Durchführung des späteren Betriebes entgegenstellt, so wird man unwillkürlich zu einer Bewunderung für das technische Können der Gegenwart mit fortgerissen, das selbst unter den widrigsten Verhältnissen der Kultur dennoch neue Wege zu bahnen vermag. Freilich ist die Energie derjenigen, die das durchführen, was die Wissenschaft gefunden, nicht minder gross, wenn man erwägt, unter welchen Verhältnissen gearbeitet werden muss.

---

*) So befindet sich z. B. nicht weit von dem Orte Tschindant II in der Nähe der mongolischen Grenze ein See, in dem sich fast jedes Jahr Kochsalz niederschlägt und dessen Gewinnung den örtlichen Bewohnern eine beträchtliche Einnahme abwirft, und zwar enthält er neben Kochsalz noch viele Auslaugungsprodukte vulkanischer Gesteine und reichlich Glaubersalz.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Anstellungsverhältnisse der preussischen Eisenbahn-Bau- und Betriebs- sowie der Eisenbahnbauinspektoren des Maschinenbaufaches**, über welche schon am 27. April beim Etat der allgemeinen Bauverwaltung verhandelt war (vergl. Nr. 34 S. 517 d. Ztg.), kamen am 3. d. Mts. im preussischen Abgeordnetenhause nochmals zur ausführlichen Verhandlung. Der Centrumsabgeordnete Schmidt-Warburg hatte mit dem Abg. Krieger der freisinnigen Volkspartei den Antrag gestellt: „die königliche Staatsregierung zu ersuchen, dafür Sorge zu tragen, dass den in der Eisenbahnverwaltung beschäftigten Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren und Maschineninspektoren eine die Dauer von fünf Jahren überschreitende Zeit der diätarischen Beschäftigung bei der Festsetzung des Besoldungsdienstalters in Anrechnung gebracht werde.“ Daneben hatten die Abgg. Krieger, Rickert und Genossen beantragt: „die königliche Staatsregierung zu ersuchen, diejenige Anzahl Bauinspektorstellen in der allgemeinen Bauverwaltung zu schaffen, welche nothwendig ist, um die jetzt vorhandene Wartezeit der Regierungsbaumeister von 12 Jahren auf ein Höchstmaass von zehn Jahren zurückzuführen.“ Die Budgetkommission beantragte, beide Anträge abzulehnen. Die mündliche Begründung brachte nach der erschöpfenden Behandlung in der Sitzung vom 27. April wenig neues. Die nationalliberalen Redner, unter ihnen auch der Abg. Macco, betonten die günstigere Stellung der Juristen in der Eisenbahnverwaltung. Herr Macco erklärte, das Bedürfniss an Baubeamten in der Eisenbahnverwaltung sei nicht gedeckt. Von den seit 1883 bewilligten Eisenbahnkrediten seien 298000000 ℳ noch nicht zur Verwendung gelangt. Durch die Kanalpläne würden die Bauaufgaben des Staates immer grösser. Die Erfindungen mehrten sich fortgesetzt, die Technik trage zum Kulturfortschritt in bedeutendem Maasse bei. Die technischen Beamten in der Bau- und Eisenbahnverwaltung seien für diesen Beruf viel tüchtiger als die Juristen. Das sei auch eine wirthschaftliche Frage für den Staat, denn mit tüchtigen technischen Beamten könne die Verwaltung viel billiger arbeiten als mit den Juristen.

Er musste sich hierauf vom Minister der öffentlichen Arbeiten eine sehr eingehende Abfertigung gefallen lassen. „Es ist immer davon die Rede gewesen“, sagte der Herr Minister, „es wäre ein grosser Mangel an Bautechnikern vorhanden. Das ist zur Zeit doch nur in sehr beschränktem Maasse der Fall. Auch die ungünstige Konjunktur, die augenblicklich in der Bautechnik bezüglich ihres Avancements herrscht, kommt keineswegs daher, dass seiner Zeit zu wenig Leute angenommen sind, sondern sie ist einzig und allein dadurch herbeigeführt, dass in der Vergangenheit zu viel Baumeister eingestellt sind; infolgedessen ist das Avancement so ausserordentlich verlangsamt worden, und es ist dann Anlass genommen, künstliche Mittel anzuwenden, um das Avancement zu verbessern. Zur Zeit liegt die Sache so — und das bitte ich nicht zu vergessen —, dass, wenn auch die doppelte Anzahl von Baumeistern und Bauinspektoren arbeiten, darum die einzelnen Bauprojekte nicht wesentlich rascher gefördert worden wären; denn Sie vergessen, dass es nicht blos der eine Faktor des Bautechnikers ist, der nöthig ist, um die Projekte zu fördern, sondern dass noch zwei andere Faktoren hinzukommen, die mindestens ebenso wichtig sind. Der zweite Faktor ist der Faktor Geld und der dritte ist der Faktor Arbeiter. Sie werden mir zugeben, dass die beiden Faktoren es durchaus dringend erforderlich machen, dass ein gewisses Maass in der Förderung der Bauthätigkeit eingehalten wird, und das geschieht zum Wohle des Landes.

M. H., zweitens mache ich darauf aufmerksam, namentlich den Ausführungen des Herrn Macco gegenüber, dass die Stellung der Bautechniker in der Staatseisenbahnverwaltung sich von Jahr zu Jahr verbessert hat. Vor 1895 hatten wir 133 höhere technische Stellen; jetzt haben wir 178. Vor 1895 war ein grosser Theil der Stellen, die jetzt ausschliesslich in technischer Hand sind, in der Hand von Administrativen. Es sind bei der Neuorganisation die Bau- und Betriebsinspektionen geschaffen worden, die eine selbständige Stellung für die Bautechniker bieten und die sehr vielen dieser Herren angenehmer und wünschenswerther sind als die Stellung in den Direktionen: einmal weil sie vollständig selbständig stehen, einen eigenen selbständigen und interessanten Verwaltungsbezirk haben, und zweitens deswegen, weil sie fast durchgängig mit Dienstwohnungen ausgestattet sind.

M. H., was ich damals gesagt habe, nämlich, dass es mein Bestreben sein würde, thunlichst einen Parallelismus zwischen Technik und Administration in der Eisenbahnverwaltung durchzuführen, dieses Programm habe ich durchaus innebehalten, und zwar, wie das nicht anders sein konnte, zum Nachtheil der administrativen Beamten, für die seit der Zeit weniger geschehen konnte als für die Techniker. Das wird auch von den einsichtigen Technikern meiner Verwaltung durchaus anerkannt. Ich bedauere sehr, dass der Herr Abg. Macco seine langjährige Berührung mit der Eisenbahnverwaltung nicht besser ausgenutzt, sich nicht eingehendere Kenntniss von der Eisenbahnverwaltung verschafft hat, als das anscheinend der Fall ist. Er würde dann wissen, dass das, was technisch ist, sich auch in technischen Händen befindet, dass es aber weder im Interesse der Technik noch im allgemeinen Landesinteresse ist, wenn administrative, juristische Dinge, Tarifangelegenheiten usw. in Hände gelegt werden, die dafür nicht ausgebildet sind. Dafür brauche ich keinen Mann auf die Technische Hochschule zu schicken, um später in Tarifangelegenheiten Dezernent zu werden. Das wäre meines Erachtens ein Missbrauch, den man mit der technischen Vorbildung treiben würde.“

Trotz dieser Ausführungen kam einer der Antragsteller, Abg. Dr. Krieger, nochmals auf die Behauptung zurück, dass die Gleichstellung der Techniker mit den Juristen noch immer nicht erfolgt sei. Es müsste einmal ein Techniker an die Spitze der Verwaltung gestellt werden und nicht immer ein Jurist. Eine Vermehrung der Bauinspektorstellen sei eine Nothwendigkeit. Es ist wünschenswerth, dass die Baubeamten eine Zeit lang in kommunalen Verwaltungen thätig sind; sie erhalten aber aus Mangel an Personal keinen Urlaub, es werde ihnen vielmehr gleich anheimgestellt, aus dem Staatsdienst auszuscheiden. Redner suchte ziffernmässig nachzuweisen, dass die Zahl der etatsmässigen Bauinspektorstellen in den verschiedenen Zweigen der Bauverwaltung zu klein sei.

Der Herr Minister nahm hierauf nochmals das Wort, berichtigte, dass z. Zt. nicht 3, sondern 4 Eisenbahndirektionspräsidenten Techniker seien, dass bei jeder der 21 Direktionen ein Oberbaurath thätig sei, dem in der Regel die Vertretung obliege, wenn der Präsident Administrativbeamter sei. Er ging dann näher auf die Verhältnisse in der allgemeinen Bauverwaltung ein, in der z. Zt. 415 Baumeister vorhanden, aber nur 280 im Staatsdienst gebraucht würden, alle anderen seien zu anderer Beschäftigung beurlaubt. Zum Antrag Krieger und Genossen selbst erklärte er, dass er von dem Standpunkt der Staatsregierung ebenso unannehmbar wie der Antrag Schmidt sei. Eine ganz andere Frage sei es — und da sei er gern bereit, die Hand zu bieten —, ob nicht nach Benehmen mit dem Finanzministerium im nächsten Etat auf anderem Wege eine Abhilfe geschaffen werden könne für wirklich vorhandene Bedürfnisse und Nothstände.

Schliesslich betonte der freikonservative Abg. Dr. Arendt nochmals die Nothwendigkeit, die Dauer der diätarischen Beschäftigung abzukürzen und auf diesem Wege führe der Antrag Schmidt schliesslich auch zur Vermehrung der etatsmässigen Stellen. In Bezug hierauf gaben der Unterstaatssekretär Lehnert und der Geheimrath Dombois als Vertreter des Finanzministers entgegenkommende Erklärungen ab. Schliesslich wurde der Antrag Schmidt mit grosser, der Antrag Krieger mit knapper Mehrheit angenommen.

— Die **Aufbesserung des Gehalts der preussischen Eisenbahn-Betriebssekretäre** durch Hinaufrückung des Höchstgehaltssatzes von 3 000 auf 3 300 *M.* bis zur Erreichung des Höchstgehalts von 21 auf 18 Jahre bildete den Gegenstand eines von Mitgliedern aller Parteien unterstützten, vom Centrumsabgeordneten Prinzen v. Arenberg eingebrachten Antrages, der am 3. d. Mts. im Abgeordnetenhause zur Verhandlung kam. Der Antrag lautete dahin: „die Regierung zu ersuchen, in den nächstjährigen Etat das Gehalt der Eisenbahn-Betriebssekretäre mit 1 500 bis 3 300 *M.* und einer Aufsteigefrist von 18 Jahren einzustellen.“ Die Budgetkommission beantragt, den Antrag abzulehnen und mehrere Petitionen von Eisenbahn-Betriebssekretären durch den Beschluss für erledigt zu erklären.

Der konservative Abg. v. Pappenheim sprach gegen den Antrag, indem er auf die finanziellen Folgen und die Berufungen aus allen Beamtenkreisen hinwies. Die folgende Rede des Ministers der öffentlichen Arbeiten lassen wir nunmehr wörtlich mit unbedeutenden Auslassungen folgen:

„M. H., die Staatsregierung steht auch heute noch auf demselben Standpunkt, den sie im vorigen Jahre bei Gelegenheit der Gehaltsaufbesserung der Beamten eingenommen hat und der damals auch von der grossen Mehrheit des Hohen Hauses, des Landtages überhaupt, vollständig getheilt ist, nämlich dem Standpunkt, dass die Frage der Aufbesserung der Beamtenbesoldungen für absehbare Zeit abgeschlossen ist. M. H., die Staatsregierung kann auch nach der gewissenhaftesten Prüfung aller Verhältnisse und bei allem Wohlwollen für ihre Beamten aller Kategorien nicht die Ueberzeugung gewinnen, dass die Beamtenbesoldungen an sich zur Bestreitung einer den Verhältnissen der betreffenden Beamten angemessenen Lebenshaltung nicht ausreichen oder dass ein Missverhältniss zwischen den einzelnen Beamtenkategorien innerhalb derselben Verwaltung oder zwischen anderen Ressorts zur Zeit besteht und die Beamtenbesoldungen also absolut oder relativ unrichtig bemessen seien. Es ist zur Verbesserung der Lage der Beamten sowie zur gerechten Ausgleichung der Besoldungsverhältnisse zwischen den verschiedenen Beamtenklassen in den letzten Jahren so viel geschehen, wie niemals zuvor, und das, m. H., in einer Zeit, in der bei uns im Lande der Mittelstand, dem doch ein grosser Theil dieser Beamten zuzurechnen ist, der Mittelstand in Stadt und Land allgemein und in immer steigendem Maasse darüber klagt, dass seine Wirthschaftslage heruntergeht und unsicher wird. Demgegenüber ist die Lage der Staatsbeamten sowohl in Bezug auf die Höhe des Einkommens wie auf die Sicherheit des Einkommens eine geradezu bevorzugte. M. H., es sind bekanntlich im Jahre 1890/91 und im Jahre 1899 die Gehälter der Unterbeamten, im Jahre 1897/98 auch die Gehälter der mittleren und höheren Beamten fundirt worden; von Jahr zu Jahr sind die Etatsstellen vermehrt. In den letzten drei Jahren sind allein bei den Staatsbahnen 22 000 neue Etatsstellen geschaffen. 22 000! Die Revision der Klasseneintheilung der Orte hat im Jahre 1897 einer nicht geringen Anzahl von Beamten erhöhte Wohnungsgeldzuschüsse gebracht. Es sind unter Berücksichtigung der wirthschaftlichen Lage der Beamten in den besonders theuren Industriebezirken Stellenzulagen von über 3 000 000 *M.* in den Etat gebracht worden. Berücksichtigt man alle diese Verbesserungen, so ergibt sich, dass die heute in der Eisenbahnverwaltung beschäftigten Beamten 35 500 000 *M.* mehr erhalten, als sie erhalten würden, wenn jene Verbesserung nicht eingetreten wäre. Es geht daraus doch meines Erachtens mit Evidenz hervor, dass weder der Ressortminister noch der Finanzminister ein hartes Herz und eine geschlossene Hand den Beamten gegenüber gehabt hat. An diesen Einkommensverbesserungen nimmt jeder Beamte aller Kategorien, ob hoch, ob niedrig, theil. Im Durchschnitt kommen auf den Kopf 270 *M.*, d. h. 14 % seines Einkommens.

M. H., man hätte nun wohl mit Recht erwarten können, dass infolge dieser Erhöhungen der Besoldungen die Bestrebungen der Beamten auf Verbesserung ihrer äusseren Lage einigermaassen zur Ruhe kommen würden. M. H., das Gegentheil ist geschehen, wie Herr v. Pappenheim vorhin sehr richtig ausgeführt hat. In den Fachzeitschriften der einzelnen Beamtenkategorien, in einem grossen Theil der politischen Presse wird lebhafter denn je zuvor für die Erhöhung der Beamtenbesoldungen eingetreten, die Zahl der Petitionen ist

ganz ausserordentlich gestiegen. M. H., ich bitte mir das nicht zu verargen, aber ich möchte doch auch darauf hinweisen, dass in den Parlamenten, Reichstag und Landtag, sich bereits Spezialanwälte für die einzelnen Kategorien der Beamten ausgebildet haben. M. H., ich habe sogar in einem Handbuch der Parlamente schon gelesen, dass das unter die besonderen Eigenschaften der betreffenden Herren zu rechnen ist. Es ist so weit gekommen — mit rühmlichen Ausnahmen, muss ich anerkennen —, dass die einzelnen Beamtenkategorien es für ihre Pflicht gegen Weib und Kind und gegen sich selbst erachten, nur ja nicht aufzuhören und locker zu lassen in dem Wettbewerb um die Steigerung der Beamtenbesoldungen. Dass das nicht ohne den allernachtheiligsten Einfluss auf die Disziplin und die Ordnung in den Verwaltungen bleiben kann, liegt auf der Hand. Und, m. H., die Aufrechterhaltung der straffen Disziplin, namentlich in der Eisenbahnverwaltung, liegt nicht blos im Interesse der Verwaltung, sie liegt im Interesse des ganzen Landes. In keiner Verwaltung liegt das so klar auf der Hand und ist so deutlich zu erfassen, wie gerade in der Eisenbahnverwaltung, und welche Früchte diese fortlaufende Behandlung der Besoldungsfrage zeitigt, das hat der Herr Abg. v. Pappenheim Ihnen vorhin schon an einzelnen Beispielen sehr klar ausgeführt. Noch sind das, wie ich gerne anerkenne, Ausnahmen, es liegt an Ihnen, sie nicht zur Regel werden zu lassen.

Dass es unmöglich ist, alle Wünsche zu erfüllen, die seitens der Beamten vorgetragen werden ihren Vorgesetzten und in noch viel höherem Maasse dem Landtage, liegt auf der Hand; dass sie aber auch wirklich zum Theil von kaum glaublicher Naivität in ihren Ansprüchen ausgehen, davon möchte ich den Herren ein Beispiel geben.

Unter den Petitionen liegt auch eine Petition der Bremser und Schaffner vor. Darin wird beansprucht, statt des jetzigen Gehalts von 900—1 200 M. mit einer Aufrückungsperiode bis zum 21. Jahre ein Gehalt von 900—1 500 M. in 15 Jahren zu bewilligen. Die Annahme dieses Vorschlages würde der Staatskasse ungefähr 4 500 000 M. kosten. Nun bezieht schon gegenwärtig der Bremser im Durchschnitt 1 050 M. Gehalt, 210 M. Wohnungsgeldzuschuss, 310 M. Nebeneinnahmen aus dem Zugdienst; macht in Summa 1 570 M. Daneben bezieht er in den theureren Industriegebieten auch noch eine Theuerungszulage, wenigstens in den allermeisten Fällen, von 60—80 M. M. H., rechnen Sie das zusammen und sehen Sie sich einmal in Stadt und Land um, was denn ein Handwerksmeister, was ein Bauer für ein Einkommen hat, und mit wie wenig Sorge um sein täglich Brot nun der Beamte zu kämpfen hat; dass er nebenbei noch eine ganze Reihe von Vortheilen geniesst, dass er beispielsweise, ohne dafür irgend ein Opfer zu bringen, Pensionirung, Wittwen- und Waisengelder, dass er freie ärztliche Behandlung geniesst, seine Angehörigen freie Arznei; wenn Sie das alles berücksichtigen, wird die Differenz zwischen der wirthschaftlichen Lage der Beamten, die sich in dieser Kategorie in der Regel aus den Arbeitern rekrutiren, gegenüber der wirthschaftlichen Lage der Klassen, die ich vorhin genannt habe, noch viel mehr in die Augen springen. Derartige Beispiele könnte ich Ihnen noch eine ganze Reihe vorführen. Ich bin mir wohl bewusst, dass es eine sehr schwere Pflicht ist für den Ressortminister, eine derartige Stellung einzunehmen; es würde für mich sehr viel dankbarer, sehr viel einfacher und sehr viel erfreulicher sein, wenn ich allen Wünschen der Beamten nachkommen könnte; aber ich würde meine Pflicht als Staatsminister auf das gröblichste verletzen. Wenn wir so verfahren würden, so würde das Ende einer geregelten und vernünftigen Finanzwirthschaft bald herbeigekommen sein. Nur das, was jetzt in diesem Jahre petitionirt wird, würde einen Aufwand von über 36 000 000 M. erfordern. Und, m. H., sind Sie denn der Meinung, dass damit nun die Sache ein Ende hätte? Nach den bisherigen Erfahrungen können Sie das unmöglich annehmen. Und es wäre auch unrecht, wenn es damit ein Ende hätte, denn es würde eine ganze Reihe von Beamtenklassen Ihnen nachweisen, dass nur ihre Bescheidenheit, ihre alte, angestammte Beamtenauffassung sie verhindert hat, ihrerseits auch zu petitioniren und Anträge zu stellen. Sie können dreist die doppelte Summe nehmen, die dann herauskommen würde, um auch diesen, dann gerechten Ansprüchen Ihrerseits zu willfahren.

Die Budgetkommission hat eingehend und gründlich die Sache bei jeder einzelnen Position geprüft, hat die absolute und relative Richtigkeit der jetzt gewährten Besoldung erwogen und ist auf Grund dieser Prüfung nach langen Verhandlungen zu dem Ergebniss gekommen, bei dem Hohen Hause die Ablehnung zu beantragen.

Das, m. H., war der Moment, wo auch ich ein klares Wort sprechen musste. Das ist geschehen, und ich kann Ihnen aus meiner vollsten Ueberzeugung und bei all' demjenigen Wohlwollen, welches der Ressortchef seinen Beamten gegenüber haben muss, und welches ich, ohne mich zu überheben, wohl auch für mich beanspruchen kann auf Grund dessen, was in den neun Jahren, während welcher ich an meiner Stelle stehe, für die Beamten geschehen ist, nur dringend empfehlen, sich dem Antrage Ihrer Budgetkommission anzuschliessen."

Nachdem der freikonservative Abg. Dr. Kelch die an die Petitionen geknüpften Befürchtungen als übertrieben bezeichnet und darauf hingewiesen hatte, dass die Regierung selbst sich bei dem Abschluss der Besoldungsverbesserungen die spätere Ausgleichung einiger Ungleichheiten vorbehalten habe, beantragte er schliesslich, diejenigen Petitionen, welche sich auf Vereinigung der mit Anwärtern für Eisenbahnsekretärstellen besetzten Betriebssekretärstellen mit den Stellen der Eisenbahnsekretäre zu einer Klasse und auf Vermehrung der Stellen für Eisenbahnsekretäre beziehen, der Regierung zur Erwägung zu überweisen.

Geheimer Ober-Finanzrath Belian legte hierauf unter eingehender Darstellung der Funktionen der Eisenbahnsekretäre und der Eisenbahn-Betriebssekretäre die Gründe dar, weshalb es unmöglich sei, die Eisenbahn-Betriebssekretäre vor anderen Beamtenklassen zu bevorzugen. Die Budgetkommission habe diese Gehaltserhöhung mit 12 gegen 6 Stimmen abgelehnt. Er bitte das Haus dringend, ebenfalls die Ablehnung zu beschliessen. In den Anforderungen der Beamten müsse endlich einmal Ruhe eintreten.

Ein Beschluss wurde noch nicht gefasst, da Vertagung des Hauses eintrat.

— **Benutzung von Güterzügen durch Aerzte usw.** Da bei der seit vorigem Jahre im Bereiche der preussischen Staatsbahnen versuchsweise zugelassenen Benutzung der Güterzüge durch Aerzte, Thierärzte und Hebeammen Missstände bisher nicht hervorgetreten sind, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die Beibehaltung dieser Einrichtung bis auf weiteres angeordnet.

— **Abänderung der preussischen Mustersatzungen für Betriebskrankenkassen.** Während nach diesen Satzungen bisher für die Familienangehörigen eines in einem Krankenhause untergebrachten Kassenmitgliedes ein Krankengeld von nur der Hälfte des nach § 10 Abs. 1 der Satzungen sich ergebenden Krankengeldes gewährt werden durfte, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten jetzt genehmigt, dass in solchen Fällen ein Krankengeld über die Hälfte bis zu drei Viertel des erwähnten Betrages gewährt werden darf, sofern die Vermögenslage der Krankenkasse eine solche Erhöhung der Kassenleistungen unbedenklich zulässt.

— **Erhöhung des Ladegewichts der vorhandenen Ve- und Vel-Wagen** (bedeckte Vieh-Etagenwagen). In der Berathung des preussischen Staatsbahn-Wagenverbandes in Berlin am 7./8. Dezember v. J. ist der Beschluss gefasst worden, allmählich das Ladegewicht der vorhandenen Ve-Wagen auf 12,5 t und der Vel-Wagen auf 15 t zu erhöhen, soweit die Bauart der Wagen dies ohne erhebliche Kosten zulässt. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher die nachgeordneten Eisenbahndirektionen beauftragt, zu berichten, welche wesentlichen Abänderungen an den Wagen bei Erhöhung des Ladegewichts vorgenommen werden müssen, und welche Kosten erwachsen werden, wenn das Ladegewicht bei sämmtlichen vorhandenen Ve- und Vel-Wagen erhöht wird, und wenn es nur bei den Wagen erhöht wird, die innerhalb der nächsten 10 Jahre nicht zur Ausmusterung gelangen.

— **Eisenbahnunfall bei Grossheringen.** Amtlicher Meldung zufolge gerieth am 3. d. Mts. Vormittags 10 Uhr 45 Minuten ein von Kösen in den Bahnhof Grossheringen einfahrender Güterzug infolge vorschriftswidriger Handhabung der Sicherheitseinrichtungen auf ein Stumpfgleis und entgleiste an dessen Ende. Dabei wurde der Lokomotivführer Naumann aus Weissenfels getödtet und drei weitere Zugbeamte wurden leicht verletzt.

— **Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.** Die Generalversammlung genehmigte den Jahresabschluss und setzte die Dividende auf 8,5 % fest. Die Kapitalserhöhung von 6 000 000 M. wurde genehmigt, der Mindestkurs auf 103 bestimmt. Nach Mittheilung des Vorsitzenden kann für das laufende Jahr kein höheres Erträgniss erwartet werden, da die Betriebskosten steigen und die Westfalia-Transporte wegfallen.

— **Aus der württembergischen Abgeordnetenkammer.** Der Gesetzentwurf betreffend die Beschaffung von Geldmitteln für Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials, dessen Einbringung wir in Nr. 16 S. 245 d. Ztg. berichteten, ist von der Kammer einstimmig angenommen worden. Nach dem Gesetz sollen 7 820 000 M. zur Verwendung kommen, wovon 1 250 000 M. Mitteln des Etats für 1899 entnommen werden sollen, wogegen zur Deckung des übrigen Aufwands von 6 570 000 M. Staatsanlehen aufzunehmen sind. Gefordert wird die Beschaffung von 20 Lokomotiven und 15 Tendern und von 400 Güterwagen. Aus der Verhandlung ist folgendes anzuführen. Der Berichterstatter Abg. Stockmayer bemerkt, die Kommission habe die Forderungen

nicht zu beanstanden gefunden, sie rechne auch damit, dass noch weitere Forderungen folgen werden. Erfreulich sei, dass ein Theil der Kosten aus laufenden Mitteln bestritten werde. Ministerpräsident Dr. Freiherr von Mittnacht führte nach dem Bericht des Staatsanzeigers u. a. aus, er habe schon bei der Berathung der Einrichtung eines Reservefonds der Staatseisenbahnen erklärt, „wenn der Verkehrszuwachs höhere Einnahmen bringe, aber auch eine Vermehrung der Betriebsmittel nothwendig mache, dass dann die Kosten dieser Vermehrung nicht hauptsächlich auf Anlehensmittel verwiesen werden sollten, sondern dass auch die laufende Verwaltung in höherem Maasse, als es jetzt üblich sei und geschehe, an diesen Kosten theilnehmen müsste“. Wenn die Kommission und das Hohe Haus sich mit diesem Standpunkt einverstanden erklären können, so könne ihm dies nur zur Befriedigung gereichen. Warum man nicht schon früher in dieser Beziehung vorgegangen sei, das habe der Berichterstatter damit richtig erklärt, dass bisher die Finanzlage der Staatseisenbahnen es eben nicht zugelassen habe.

Ueber die Rechnungsergebnisse der Staatseisenbahnen für 1899 theilt der Ministerpräsident folgendes mit: Es haben im Jahre 1899 die Einnahmen betragen aus dem Personenverkehr 17 960 000 ℳ; mehr gegenüber dem Etatssatz 1 190 000 ℳ. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr haben betragen 31 460 000 ℳ; gegenüber dem Etatssatz mehr 1 190 000 ℳ. Die Einahmen aus sonstigen Quellen sind zu schätzen auf 5 220 000 ℳ; mehr gegenüber dem Etatssatz 1 040 000 ℳ. Zusammen die Einnahmen 54 640 000 ℳ; dem Etatssatz gegenüber mehr 3 420 000 ℳ. Die Ausgaben betragen im ganzen, einschliesslich der Anschaffungskosten für 400 Güterwagen mit 1 250 000 ℳ: 37 340 000 ℳ; mehr gegenüber dem Etatssatz 2 751 900 ℳ; mithin muthmaasslicher Reinertrag nach Verweisung der 400 Güterwagen auf die laufenden Mittel 17 300 000 ℳ; mehr gegenüber dem Etatssatz 668 100 ℳ. Die Generaldirektion sei der Meinung, dass wahrscheinlich die Einnahmen sich noch etwas höher, die Ausgaben etwas niedriger herausstellen werden, so dass das Schlussergebniss ein noch günstigeres wäre. Wenn man die Kosten für die 400 Güterwagen mit 1 250 000 ℳ nicht auf die laufenden Mittel verweisen würde, so würde dem Reservefonds der Staatseisenbahnen im ersten Jahre seines Bestehens der Betrag von mindestens 2 250 000 ℳ zufliessen, d. h. nahezu die Hälfte seines gesetzlichen Höchstbetrages. Unter diesen Umständen werde als nachgewiesen angenommen werden dürfen, dass ein finanzielles Bedenken bei dem Vorschlage der Regierung nicht wohl erhoben werden könne.

Der Präsident der Generaldirektion Staatsrath von Balz bemerkte auf Anfragen des Abg. Henning u. a., die neue Lokomotivwerkstätte in Esslingen werde mit dem 1. Juli d. J. eröffnet werden. Allerdings sei die vollständige Inbetriebsetzung nicht sofort möglich, das könne nicht auf einen Tag gemacht werden. Die Arbeit in der neuen Werkstätte werde rascher als bisher von statten gehen, sie werde vielfach leistungsfähiger sein, denn es seien die neuesten Arbeitsmaschinen angeschafft worden. Die Frage, ob neue Lokomotivremisen nöthig werden, könne er ebenfalls bejahen. Es seien vorerst solche in Crailsheim, Untertürkheim und Calw in Aussicht genommen. Was die Kohlennoth betreffe, so könne er die beruhigendste Auskunft geben. Die Verwaltung habe bis jetzt nicht die mindeste Schwierigkeit gehabt und vom Ruhr- und Saargebiet alle Bestellungen erhalten. Die Eisenbahnverwaltung sei auf längere Zeit durch vortheilhafte Verträge gedeckt. Für den Serpollet-Dampfwagen habe sich der Abg. Henning von Anfang an lebhaft interessirt. Er könne bestätigen, dass der zweite im Lande gebaute Wagen noch nicht habe ausgebessert werden müssen. Dass man mit dem ersten Wagen auf den Versuch angewiesen gewesen sei, sei ja selbstverständlich; ohne diesen Versuch hätte man die jetzigen Ergebnisse nicht. Der Wagen sei absichtlich so sehr als möglich aus- und abgenützt worden, eben um Erfahrungen zu machen. Jetzt sei auch das ältere Fahrzeug recht rentabel geworden. Die Ausbesserungskosten haben sich um 30 % ermässigt. Die Zeit, wo er nicht benutzt werden konnte, sei von $1/3$ auf $1/6$ zurückgegangen. Sodann habe der Vorredner den Preis der I. und II. Klassewagen mit 44 000 ℳ beanstandet. Es sei dies kein anderer Preis, als ihn andere Verwaltungen auch bezahlen müssen. Der Abg. Gunsser bemerkte, die württembergische Industrie werde mit Freuden die Vermehrung des Wagenparks begrüssen. Er danke der Eisenbahnverwaltung, dass sie in jeder Weise bestrebt sei, Verbesserungen einzuführen.

— **Gemeinschaftsvertrag über die Main-Neckarbahn.** In der badischen zweiten Kammer erklärte der Minister v. Brauer: obgleich Preussen den anlässlich der hessisch-preussischen Eisenbahngemeinschaft mit Baden bezüglich der Main-Neckarbahn geschlossenen Instradirungsvertrag in loyalster Weise erfüllt habe und der bei der Main-Neckarbahn für den badischen Antheil erfolgte Betriebsausfall nicht die befürchtete Höhe erreicht habe, müsse die badische Regierung doch erwägen, ob nicht die Auflösung des gegenwärtigen Gemeinschaftsvertrages Hessens, Preussens und Badens bezüglich der Main-Neckarbahn ins Auge zu fassen sei; der Eintritt Badens in die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft für den badischen Antheil an der Main-Neckarbahn sei ausgeschlossen.

— **Benutzung des Nord-Süd-Expresszuges durch Hilfsmannschaften bei einem Brande.** Als am 4. d. Mts. in der Ortschaft Kirchberg bei Rosenheim ein grosser Brand ausgebrochen war, eilten von allen Seiten die Feuerwehren zu Hilfe. Jene von Brannenburg und Flintsbach entschlossen sich im Hinblick auf die grosse Gefahr, den Nord-Süd-Expresszug, der eben in Sicht kam, durch Haltsignal zwischen Fischbach und Brannenburg zu stellen, und wurde dann auf freier Strecke der Expresszug von ungefähr 20 Feuerwehrleuten nebst ihren Geräthen bestiegen. Der Expresszug, der ohnehin schon verspätet war, erhielt hierdurch und durch das nochmalige Anhalten in Raubling, wo die Hilfsmannschaft ausstieg, im ganzen eine dreiviertelstündige Verspätung.

— **Steinkohlen-, Steinkohlenbriketts- und Koksversand aus dem Aachener Bezirke.** Nach der vorliegenden Uebersicht sind im Jahre 1899 rund 1 266 000 t Steinkohlen, 35 000 t Briketts und 194 000 t Koks durch die Eisenbahn befördert worden. Vier Fünftel des ganzen Versandes an Kohlen sind in der Rheinprovinz (1 012 000 t) verbraucht worden, während der Rest — nach dem Umfange des Bedarfs geordnet — sich auf Belgien (86 000 t), Holland (70 000 t), das Grossherzogthum Hessen (22 000 t), auf Bayern 12 000 t), die Provinz Hessen-Nassau (10 000 t), das Ruhrrevier (9 000 t), Württemberg (8 000 t), die Provinz Hannover und auf Lothringen (je 7 000 t), die Schweiz und das Grossherzogthum Baden (je 6 000 t) usw. vertheilt. Die Briketts sind fast ausschliesslich in der Rheinprovinz verbraucht worden. Das Absatzgebiet für Koks erstreckt sich auf die Rheinprovinz, Frankreich, Lothringen, Belgien und Luxemburg. Der Vergleich mit dem Vorjahre ergibt, dass an Steinkohlen 10 000 t weniger, an Briketts dagegen 5 000 und an Koks 15 500 t mehr befördert worden sind. Auffallend erscheint dabei, dass der Verbrauch an Kohlen in der Rheinprovinz um 44 000 t abgenommen, während derselbe in Belgien und im Grossherzogthum Hessen um je 14 000 t und in Lothringen um 5 000 t zugenommen hat. Der Koksversand zeigt gegen 1898 eine Zunahme nach der Rheinprovinz um 23 000 t, nach Frankreich um 56 000 t, während nach Lothringen 49 000 t und nach Luxemburg 20 000 t weniger verschickt worden sind. Die vorzüglichen Eigenschaften der Steinkohlen des Aachener Bezirkes für die Verwendung als Hausbrand werden durch die Versendung nach so weit entlegenen Gebieten sowie durch die Thatsache erneut bestätigt, dass der Versand in das Ruhrkohlengebiet gegen das Vorjahr ebenfalls zugenommen hat.

— **Nord-Südexpresszug.** Wegen Beendigung des Reiseverkehres nach der Riviera wird der Nord-Südexpress zwischen Mailand und Cannes eingestellt. Die letzte Abfahrt von Mailand nach Cannes findet Sonnabend, den 12. d. Mts., die letzte Rückfahrt von Cannes Sonntag, den 13. d. Mts., statt. Zwischen Berlin und Mailand verkehrt der Zug vorerst noch täglich.

— **Die Deutsche Eisenbahnspeisewagen-Gesellschaft in Berlin** führt 1 Million vollgezahlter Aktien an den Börsen in Berlin und Köln ein. Die Gesellschaft hat den Bau und Betrieb von Speise- und Luxuswagen auf deutschen Eisenbahnlinien zum Zweck. Bisher hat die Gesellschaft indess ihre Wagen nicht selbst gebaut, sondern anderweitig in Bestellung gegeben. Das Aktienkapital, welches ursprünglich 1 000 000 ℳ betrug, ist durch Generalversammlungsbeschluss vom 19. September v. Js. auf 2 000 000 ℳ erhöht worden. Die Gesellschaft begann ihren Betrieb am 1. Mai 1897. In dem ersten, nur 5 Monate umfassenden Geschäftsjahre konnte ein nennenswerther Gewinn noch nicht erzielt werden. Aber für 1897/98 wurde eine Dividende von 5 % vertheilt. Die Wagen der Gesellschaft laufen auf den folgenden Linien: 1. Berlin-Hannover-Köln, 2. Berlin-Stralsund, 3. Berlin-Hoyerschleuse, 4. Hoek van Holland-Basel über Köln-Mainz-Karlsruhe, 5. Hoek van Holland-Rheine, 6. Frankfurt a. M.-Amsterdam, 7. Altona-Köln, 8. Frankfurt a. M.-Altona, 9. Frankfurt a. M.-Basel, 10. Berlin-Altona, 11. Berlin-Stettin-Danzig.

Die mit den betr. Eisenbahnverwaltungen geschlossenen Pachtverträge laufen auf unbestimmte Zeit mit drei- bezw. sechsmonatlicher gegenseitiger Kündigung, welche jedoch bezüglich der Linie Berlin-Stettin-Danzig vor 1903 nicht zulässig ist. Ausserdem hat die Gesellschaft am 4./8. Oktober 1898 mit der holländischen Eisenbahngesellschaft in Amsterdam einen Generalvertrag abgeschlossen, in welchem sich letztere verpflichtet, bis 1. Januar 1913 auf ihren Linien nur noch Speisewagen der deutschen Eisenbahnspeisewagen-Gesellschaft einzustellen. Für die bisher konzessionirten Linien hat die Gesellschaft an die preussische Staatsbahnverwaltung eine Pacht-

summe von jährlich 61 150 *M.* zu zahlen. An die übrigen in Betracht kommenden Eisenbahnverwaltungen sind Pachtzahlungen nicht zu leisten. Behufs weiterer Ausdehnung des Geschäftsbetriebes steht die Direktion mit verschiedenen deutschen Eisenbahnverwaltungen wegen Einstellung von Wagen auf neuen Linien in Verhandlungen, welche einen günstigen Verlauf versprechen. Demgemäss sind bei der Wagenfabrik „van der Zypen & Charlier“ sechs neue Wagen in Bestellung gegeben, welche im Mai 1900 zur Ablieferung kommen sollen. Der Rohgewinn aus dem Verkauf von Speisen und Getränken belief sich auf 459 812 *M.* im Geschäftsjahr 1898/99 gegen 165 535 *M.* in 1897/98, wobei zu berücksichtigen ist, dass von den vorstehend aufgeführten Linien 4 erst in der zweiten Hälfte des Geschäftsjahres 1898/99 und eine erst nach Ablauf desselben in Betrieb genommen wurden.

— **Regierungs- und Baurath Herzog †.** Dem am 26. April d. J. verstorbenen Mitgliede der königlichen Eisenbahndirektion Halle, Regierungs- und Baurath Herzog, widmet im „Centralbl. f. d. Bauverw.“ Regierungs- und Baurath Stölting einen warmen Nachruf, dem wir folgendes entnehmen:

Herzog wurde am 16. Oktober 1844 in Hannover geboren, besuchte dort von 1861 bis 1866 die polytechnische Schule und legte im Januar 1867 die Bauführerprüfung ab. Am 16. April 1873 wurde er zum Baumeister ernannt und als solcher im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Hannover in Cassel, Hannover und Hildesheim beschäftigt. Auch nach seiner im Jahre 1884 erfolgten Ernennung zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor konnte Herzog in seiner geliebten Vaterstadt Hannover verbleiben, woselbst er im Jahre 1893 zum Regierungs- und Baurath ernannt ward. Aus Anlass der Neuorganisation der Eisenbahnverwaltung wurde Herzog am 1. April 1895 als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Halle berufen.

Schon als Kind zeigte sich bei Herzog ein lebhafter Trieb zum Sammeln, der vom Vater freigebig unterstützt wurde. . . . . Als Herzog im Jahre 1878 berufen wurde, die umfangreichen Umbauarbeiten des Bahnhofes Hildesheim als Abtheilungsbaumeister zu leiten, gab ihm dieser Bau die Gelegenheit zur Anlage einer Sammlung von Versteinerungen aus der Juragruppe, wie sie in gleicher Vollkommenheit wissenschaftlich geordnet kaum nochmals vorhanden sein dürfte. Mit unendlicher Geduld und unter erheblichen körperlichen Anstrengungen, oft mit der Lupe in dem für die Innerste neu zu grabenden Flussbett liegend, hat Herzog seine Schätze gehoben und in Gläsern, Kästen und Schränken aufbewahrt. Jetzt bildet diese Sammlung unter dem Namen „Sammlung Herzog“ einen werthvollen Bestandtheil der Universitätssammlungen in Göttingen. Wer das Glück hatte, Herzog auf seinen Fusswanderungen durch Wald und Wiesen begleiten zu können, der hatte immer Gelegenheit, den scharfen und kritischen Blick des liebenswürdigen Gesellschafters zu bewundern. Keine seltene Pflanze, keine ungewöhnliche Bildung an Blatt und Blüthe, kein seltener Schmetterling oder Käfer entging seinem scharfen Blick.

Wie bei Steinen, Pflanzen und Thieren Herzog's Auge das Wesentliche von dem Unwesentlichen sicher unterschied, so trennte sein klarer und schnell fassender Geist auch Wichtiges von Nebensächlichem und machte ihn hervorragend befähigt zur Leitung von Verhandlungen, in welchen die auseinandergehenden Meinungen einer vermittelnden Zusammenfassung bedurften. Diese Anlagen haben sich noch in den letzten Jahren bei Herzog glänzend bewährt, als er durch das Vertrauen des Herrn Ministers zum Vorsitzenden des Stellwerkausschusses, welcher die bestehenden Anlagen zur Sicherung der Weichen- und Signalstellung und die vorgeschlagenen Neuerungen und Verbesserungen auf diesem schwierigen Gebiet des Eisenbahnbetriebes zu prüfen hat, berufen wurde. Herzog hat das ihm früher ferner liegende Gebiet in bewunderungswürdiger Weise schnell beherrscht und die uneingeschränkte Anerkennung seiner Mitarbeiter bei der Leitung der Verhandlungen gefunden. Die Eisenbahnverwaltung hat in dem Verstorbenen einen pflichttreuen und tüchtigen Arbeiter verloren. Zahlreiche Fachgenossen betrauern in Herzog einen treuen und allezeit liebenswerthen Freund. Sie werden sein Andenken in Ehren halten.

Oesterreich-Ungarn.

— **Beschlüsse des niederösterreichischen Landtages in Eisenbahnangelegenheiten.** Der niederösterreichische Landtag erledigte in seiner Sitzung vom 3. d. Mts. eine Reihe von Anträgen seines Eisenbahnausschusses. Unter anderem wurden folgende Beschlüsse gefasst:

1. Betreffs der Fortsetzung der schmalspurigen Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg an der Pielank-Mank, dann von Mank nach St. Leonhard am Forst Rupprechtshofen erhöht das Land Niederösterreich, sobald der Nachweis erbracht ist, dass 30 % des Anlagekapitals von den Interessenten mit Beihilfe des Staates durch Uebernahme von Aktien zum vollen Nennwerthe oder durch Leistungen à fond perdu aufgebracht werden, die gewährte Reinertragsgarantie von 2 620 000 Kr. für die Beschaffung des zum Ausbau der Strecke bis Rupprechtshofen erforderlichen Aufwandes um den Betrag von 390 000 Kr. in der Weise, dass für den Fall, als das Erträgniss der Bahn zur Verzinsung und Tilgung des bevorrechteten Theiles des Anlagekapitals im Höchstbetrage von 3 010 000 Kr. nicht ausreichen sollte, der sich ergebende Abgang aus Landesmitteln vorschussweise gedeckt wird. Die Ausführung der Bahn sowie die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat unbeschadet der gesetzlichen Einflussnahme der Staatsverwaltung für Rechnung des Unternehmens durch den Landesausschuss zu erfolgen.

2. Auf das Gesuch mehrerer Gemeinden der betheiligten Gerichtsbezirke um Uebernahme eines Betrages von Stammaktien für eine zu erbauende elektrische Bahn zwischen Wien-Schwechat, Deutsch-Altenburg, Hainburg und Wolfsthal bis Pressburg wird der Landesausschuss beauftragt, über das erwähnte Projekt im Einvernehmen mit der Stadt Wien Erhebungen zu pflegen und Antrag zu stellen wegen etwaiger Uebernahme von Stammaktien.

3. Der Landtag spricht sich für den Ausbau der Linie St. Pölten-Kirchberg nach Maria-Zell mit einem Anschlusse an die Ybbsthalbahn aus und beauftragt den niederösterreichischen Landesausschuss, in kürzester Zeit eine die Sicherstellung dieser Bahn betreffende Vorlage einzubringen, sowie mit der Regierung, dem Lande Steiermark und den Interessenten wegen Zusicherung entsprechender Beiträge in Verhandlung zu treten.

Der Landesausschuss wird ermächtigt, sobald die normalspurige Eisenbahn von Krems nach Grein als ein unter unmittelbarer Einflussnahme des Staates zur Durchführung gelangendes Unternehmen sichergestellt ist, namens des Landes Niederösterreich einen in Aktien des Unternehmens zu erstellenden Beitrag bis zum Höchstbetrage von 1 000 000 Kr. endgültig zuzusichern. — Die Gesuche der Interessenten wegen Schaffung einer linksseitigen Donauuferbahn mit der Abzweigung von Spitz, Pöggstall, Laimbach, Isperthal, Ispermündung nach Grein werden dem Landesausschusse zur Berichterstattung in der nächsten Tagung des Landtages zugewiesen.

— **Beschlüsse des Salzburger Landtages.** Der Landtag beschloss, an das Eisenbahnministerium sowie an beide Häuser des Reichsrathes Gesuche, betreffend die baldige Beschlussfassung über die Investitionsvorlage und die baldigste Inangriffnahme der Tauernbahn zu richten, sowie dem Gesammtministerium den Dank des Landes für die Investitionsvorlage auszusprechen.

— **Beschränkung des Vereins- und Versammlungsrechts der Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen.** In der Sitzung des böhmischen Landtages vom 4. d. Mts. beantwortete der Statthalter eine Interpellation über die Beschränkung des Vereins- und Versammlungsrechtes der Eisenbahnbediensteten seitens einer Staatsbahndirektion und stellte in Ermächtigung des Eisenbahnministers zunächst fest, dass der in Beschwerde gezogene Erlass weder eine allgemeine Verfügung der Staatsbahnverwaltung darstelle, noch auf eine Verfügung oder Anregung des Eisenbahnministeriums zurückzuführen sei. Bei Herausgabe jenes Erlasses hätten die Grundsätze nicht klar vor Augen gestanden, von denen sich die staatliche Eisenbahnverwaltung sonst bei Behandlung aller die Betheiligung der Staatsbahnbediensteten an Vereinen und Versammlungen betreffenden Angelegenheiten leiten lässt. Sie erblickt die sicherste Grundlage für ihr Vorgehen in der Gesetzlichkeit. Die Präzision des Eisenbahndienstes und die Erhaltung der Disziplin stehen in erster Reihe; aus den Bestimmungen der neuen Dienstordnung könne jedoch nicht gefolgert werden, dass den Bediensteten die Theilnahme an solchen gesetzmässig einberufenen Versammlungen und gesetzlich erlaubten Vereinen verwehrt sei, welche keine die Disziplin lockernde oder den Berufspflichten abträgliche Zwecke verfolgen. Ebenso wenig werde durch die Bestimmungen der Dienstordnung die Hintanhaltung jener Theilnahme an Vereinen und Versammlungen beabsichtigt, welche die Geltendmachung von Standesinteressen oder von Bestrebungen zum Zwecke einer im Dienste zu bewirkenden Verbesserung der materiellen Lage verfolgen.

— **Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate März d. J.** In diesem Monate wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 10 165 017 Personen und 7 740 804 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 43 780 771 Kr. erzielt, d. i. für das Kilometer 2 296 Kr. Im gleichen Monate 1899 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 9 364 671 Personen und 8 265 760 t Güter 45 588 787 Kronen oder für das Kilometer 2 496 Kr.; daher ergibt sich für den Monat März d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 8 %.

Im ersten Vierteljahr wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 28 897 904 Personen und 21 344 344 t Güter, gegen 25 475 868 Personen und 23 154 453 t Güter im Jahre 1899, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im laufenden Jahre auf 122 925 983 Kr., im Jahre 1899 auf 126 604 699 Kr.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die dreimonatliche Betriebszeit des laufenden Jahres 19 051 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 18 265 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer der erwähnten Betriebszeit 1900 auf 6 452 Kr., gegen 6 932 Kr. im Vorjahre, d. i. um 480 Kr. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1900 auf 25 808 Kr., gegen 27 728 Kr. im Vorjahre, d. i. um 1 920 Kr., mithin um 6,9 % ungünstiger.

Eine Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten drei Monaten des laufenden Jahres weisen gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres nachstehende Hauptbahnen aus:

Leoben-Vordernberger Eisenbahn	15,2 %
Graz-Köflacher Eisenbahn	8,8 „
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	5,9 „
Süd-norddeutsche Verbindungsbahn	3,6 „
Südbahngesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	2,9 „
Eisenbahn Wien-Aspang	1,1 „
österr.-ungar. St.-E.-G. (österr. Linien)	0,4 „

Eine Anzahl von Hauptbahnen weist mit Rücksicht auf den Kohlenarbeiterausstand eine sehr bedeutende Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten drei Monaten des laufenden Jahres gegen den gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres aus. Eine Abnahme des kilometrischen Ergebnisses ergibt sich bei folgenden Bahnen:

Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	0,3 %
k. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	2,5 „
österr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	3,0 „
österr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	4,6 „
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	8,2 „
böhmische Nordbahn	9,5 „
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	16,8 „
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. A	28,6 „
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. B	25,9 „
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	39,9 „

— **Einnahmen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Der Ausweis dieser Bahn für den April zeigt eine bedeutende Erhöhung der Einnahmen, die zum grossen Theile auf die Beendigung des Kohlenarbeiterausstandes zurückzuführen ist. Die Einnahmen im Personen- und Güterverkehr betragen für den Monat April 6 864 000 Kr., d. i. um 853 000 Kr. mehr als zur gleichen Zeit des Vorjahres. Der Ausfall für die ersten vier Monate dieses Jahres im Vergleiche mit der gleichen Periode des Jahres 1899 beträgt nunmehr 375 279 Kr. Die definitive Abrechnung für den Januar 1899 hat ein Mehr von rund 321 000 Kr. ergeben.

— **In der Generalversammlung der Aussig-Teplitzer Bahn** führte ein Aktionär aus, dass die Steuerlast des Unternehmens seit dem Vorjahre neuerlich — und zwar um 94 744 fl. — gestiegen sei. Die Steuererhöhung seit dem Jahre 1897 stelle sich auf 221 211 fl. An Abgaben für Steuern und andere öffentliche Zwecke habe die Aussig-Teplitzer Bahn für das abgelaufene Jahr 1 571 576 fl. zu zahlen. Es könne nur begrüsst werden, dass die Verwaltung im Geschäftsberichte dem Missverhältniss zwischen dem Erträgniss und der Steuerlast Ausdruck gegeben habe. Er beantragt, dass die betreffende Stelle des Geschäftsberichtes verlesen werde, um das volle Einverständniss aller Aktionäre mit diesen Ausführungen zum Ausdruck zu bringen. Hierauf wurde der auf die Steuerlast bezügliche Absatz des Geschäftsberichtes verlesen. Derselbe stellt fest, dass die Steuern seit dem Vorjahre um 94 744 fl., seit dem Jahre 1897 um 221 211 fl. gestiegen sind. Es sei, wie der Bericht ausführt, nicht verabsäumt worden, schon gegen die erste auf Grund der Steuerreform erfolgte Vorschreibung der Erwerbsteuer für das Jahr 1898 den Rekurs zu überreichen. Eine Erledigung desselben ist jedoch bisher nicht erfolgt, trotzdem seit Ueberreichung des Rekurses ein Zeitraum von mehr als einem Jahre verstrichen ist. Die Verzögerung der Erledigung dieser wichtigen Angelegenheit sei um so mehr zu beklagen, als die Gesellschaft unter allen Umständen mit einem Zinsenverlust in Ansehung des eventuell zur Rückzahlung gelangenden Theilbetrages zu rechnen habe. Bereits im vorigen Geschäftsberichte sei der begründeten Befürchtung Ausdruck gegeben worden, dass diese ohnegleichen dastehende Belastung eine ausserordentliche Schädigung des für den wirthschaftlichen Aufschwung unumgänglich nothwendigen Assoziationswesens nach sich ziehen, insbesondere die bei den derzeitigen Geldverhältnissen in Oesterreich dringend zu wünschende Betheiligung des auswärtigen Kapitals an österreichischen Unternehmungen vollständig unterbinden werde. Hoffentlich werde nunmehr ehestens im Wege der Gesetzgebung eine Milderung der durch die neue Steuergesetzgebung insbesondere für die Aktiengesellschaften geschafften Härten herbeigeführt werden. Der Geschäftsbericht wurde hierauf genehmigt und der Verwaltung das Absolutorium ertheilt. Aus dem Reingewinn von 2 730 211 fl. erhalten die Aktionäre 5 % Zinsen und 10 % Superdividende.

— **Graz-Köflacher Eisenbahn.** Die Verhandlungen zwischen der Regierung und der Graz-Köflacher Eisenbahn, welche sich auf die Genehmigung der von der Gesellschaft beabsichtigten Ausgabe von 4 % Prioritäten im Betrage von 4 000 000 Kr. beziehen, sind noch nicht abgeschlossen, dürften indess voraussichtlich bald zu einem günstigen Abschlusse gebracht werden. Die Verwaltung ist bereit, eine Tarifermässigung durchzuführen und auf das Ausmaass dieser Tarifermässigung beziehen sich die Verhandlungen. Die Verwaltung hat, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, Alternativvorschläge gemacht, von denen der eine die 5 % Ermässigung der Tarife in Antrag bringt, während sie nach dem anderen eine weitergehende Tarifermässigung zuzugestehen geneigt ist, wenn dieselbe ausschliesslich auf die Kohle beschränkt würde. Im Falle der Genehmigung des Anlehens wird eine ausserordentliche Generalversammlung einberufen werden, um die Prioritätenemission zu beschliessen.

— **Steuerbehandlung von Diäten und Reisepauschbeträgen der Eisenbahnangestellten.** Mit einem jüngst an die Finanzlandesbehörden ergangenen Erlasse des österreichischen Finanzministeriums wurde angeordnet, dass die systemmässigen Reisediäten und die an Stelle derselben ständig systemisirten Reisepauschbeträge der Betriebsbeamten von Privatbahnen wie auch die (nach Stunden oder Kilometern bemessenen) Fahrgebühren des Maschinen- und Zugbegleitungspersonals, insoweit diese Bezüge jährlich den Betrag von 1 200 Kr. und ungefähr 30 % der steuerpflichtigen Dienstbezüge der betreffenden Personen nicht übersteigen, ohne besondere Erhebungen im einzelnen Falle aus der Besteuerungsgrundlage auszuscheiden sind. Bezüglich höherer Bezüge solcher Art soll eine Prüfung der Angemessenheit derselben durch Einvernahme des Steuerpflichtigen oder durch die einzuholende Aeusserung der Bahnverwaltung über die thatsächlichen Verhältnisse, die der Diäten- bezw. Pauschberechnung zu Grunde liegen, ermöglicht werden.

— **Stadtbüros der österreichischen Staatsbahnen.** Die Staatseisenbahnverwaltung wendet der Einrichtung von Stadtbüros an wichtigeren Verkehrsplätzen innerhalb ihres Netzes besondere Aufmerksamkeit zu. So wurde am 1. Mai d. J. in Salzburg ein Stadtbüro mit ganzjährigem Betriebe eröffnet. Dieses Büro ist mit der Auskunftertheilung über Reiseangelegenheiten und Tarife, mit der Ausgabe von Fahrkarten sowie mit der Abfertigung von Reisegepäck, Expressgut, Eilgut und Markenkolli betraut. Am 1. Mai wurde ferner für die Zeit bis 31. Oktober d. J. ein Stadtbüro der österreichischen Staatsbahnen in Karlsbad mit ähnlichem Wirkungskreise wie jenes in Salzburg eröffnet.

— **Hauptzollamt in Eger.** Wegen der unabweislich gewordenen Erweiterung der österreichischen Zollamtsräume am Bahnhof Eger wurden seitens der österreichischen Finanzverwaltung Verhandlungen mit der betriebführenden Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen eingeleitet. Diese haben ein vollkommen befriedigendes Ergebniss gehabt. Hiernach werden dem österreichischen Zollamte in Hinkunft geräumigere, seinem grösseren Verkehre entsprechendere Lagerstellen und grössere Deklarationsräume zu Gebote stehen.

— **Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft.** In den ersten acht Monaten des abgelaufenen Betriebsjahres hatte sowohl der Personenverkehr als auch der Güterverkehr einen erfreulichen Aufschwung genommen, so dass mit Berechtigung für das Betriebsjahr 1899 ein wesentlich besseres Ergebniss als im Vorjahre erwartet werden konnte. Durch die im Monate September eingetretenen Hochwasser, welche alle bisherigen an Umfang übertrafen, wurde jedoch die Bahnlinie an mehreren Stellen zerstört, einzelne Objekte erheblich beschädigt, so dass der Verkehr auf der ganzen Strecke Salzburg-Ischl vom 13. bis 17. September eingestellt war und erst am 19. November der regelmässige Verkehr auf der ganzen Linie wieder aufgenommen werden konnte. Auf der Schafbergbahn wurde bereits am 10. September der Verkehr infolge der anhaltenden Regengüsse eingestellt und in der abgelaufenen Saison nicht mehr eröffnet. Diese langandauernde Verkehrsunterbrechung hatte zur Folge, dass die bis Ende August gegenüber dem Vorjahre erzielte Steigerung der Einnahmen durch den Ausfall in den Monaten September und Oktober wieder aufgehoben wurde. Das Dampfschifffahrtsunternehmen auf dem Wolfgangsee wurde

im abgelaufenen Jahre zum ersten Mal auf Rechnung der Gesellschaft betrieben und das erzielte Ergebniss ist befriedigend. Die Beseitigung der durch das Hochwasser verursachten Schäden an der Bahnanlage erforderte bis jetzt einen Aufwand von etwa 70 000 fl. Zur theilweisen Bedeckung dieses Betrages hat die Gesellschaft auf Grund des Gesetzes vom 17. November 1899 bei der Statthalterei in Linz um Gewährung eines unverzinslichen Darlehens von 50 000 fl., rückzahlbar in 15 Jahresraten ab 1903, nachgesucht. Die Einnahmen im Betriebsjahre 1899 betrugen einschliesslich der Einnahmen der Dampfschifffahrt auf dem Wolfgangsee 288 568 fl., somit um 22 950 fl. mehr, während die Betriebskosten 152 296 fl. erforderten. Der Reingewinn beträgt nach Abzug der planmässig feststehenden Amortisationsquote für das Prioritätsaktienkapital 130 071 fl. gegen 127 070 fl. des Vorjahres. Die Generalversammlung genehmigte die Einlösung des am 1. Juli 1900 fälligen Kupons der Prioritätsaktien mit 2,58 %.

Vereinsausland.

— **Eisenerzbahnen in Norrland.** Die schwedische Staatsbahndirektion hat jetzt ihr Gutachten abgegeben über das Konzessionsgesuch für eine Bahnanlage von der Staatsbahnstation Kiruna an der Linie Gellivare zur norwegischen Grenze, welche an den Eisenerzfeldern Mertainen und Svappavaara vorbeiführen würde, sowie für eine Seitenbahn von Mertainen nach dem Eisenerzfelde Ylipää. Die Direktion meint, dass dieser Bahnbau von solcher Bedeutung sei, dass er vom Staate gefördert werden müsse; man könne den Bau Privaten überlassen, aber der Staat müsse sich das Ankaufsrecht vorbehalten. Die Bahn müsse nach den für die Staatsbahnen bestehenden Grundsätzen gebaut und verwaltet werden. Aus dieser Veranlassung ist nun auch die norwegische Staatsbahndirektion um Auskunft ersucht worden, ob die Bahnanlagen von der schwedischen Grenze bis zum Ofotenfjord (Narvik) imstande sein würden, grössere Eisenerzmengen zu befördern. Die norwegische Staatsbahndirektion hat nach eingehender Untersuchung erklärt, dass auf der norwegischen Strecke ausser den abgeschlossenen 1 200 000 t unter gewissen Bedingungen jährlich noch 1 500 000 t Eisenerz befördert werden könnten. Die schwedische Staatsbahndirektion hat daraufhin das Konzessionsgesuch zur Genehmigung empfohlen.
(„Voss. Ztg.“)

— **Neue Eisenbahn Brüssel-Gent.** Die belgische Staatsbahnverwaltung hat beschlossen, eine neue verkürzte Eisenbahnlinie zwischen Brüssel und Gent zu erbauen. Die Baukosten dieser 50 km langen Linie sind auf 15 000 000 Frcs. veranschlagt. Diese Linie wird mit Dampf betrieben, aber so gebaut, dass später elektrischer Betrieb eingeführt werden kann. Nach Fertigstellung dieser Linie wird Ostende von Brüssel aus in 75 Minuten erreicht, was auch für den internationalen Verkehr von Bedeutung ist. Die belgischen Kammern haben den Bahnbau genehmigt. („Voss. Ztg.“)

— **Eisenbahnunfall zwischen Sèvres und Chaville (französische Westbahn).** Am Abend des 6. d. Mts. ereignete sich zwischen den vorgenannten Stationen, wo zur Herstellung eines Doppelgleises umfangreiche Arbeiten ausgeführt werden, ein Unglücksfall. Der von Paris nach Brest bestimmte Expresszug, welcher um 8½ Uhr vom Bahnhof Montparnasse abgegangen und mit Reisenden, namentlich nach Brest zurückkehrenden Seeleuten und Soldaten dicht besetzt war, entgleiste infolge einer durch Regen verursachten Bodensenkung und der nachfolgende Postzug fuhr auf ihn auf. Mehrere Wagen wurden zertrümmert. Zwei Personen wurden getödtet und zwölf verletzt, davon fünf schwer. Die Verwundeten wurden nach Versailles übergeführt; das Gleis war die ganze Nacht hindurch gesperrt.

— **Die Eröffnung der Pariser Stadtbahn** steht, wie die „Berl. N. Nachr.“ aus Paris erfahren, demnächst bevor. Gegenwärtig legt man die Gleise und hat diese Arbeit auf einigen Sektionen, wie z. B. zwischen der Porte de Vincennes und dem Bastilleplatze, bereits beendet. Auf dieser Strecke sollen die ersten Züge in 14 Tagen verkehren. Von der Bastille bis nach der Porte Maillot, in der Nähe des Triumphbogens und des Bois de Boulogne, ist ein Gleis gelegt. Das zweite wird in Monatsfrist fertig, so dass die ganze Linie bis Ende Juni betrieben werden kann. Dann folgt die Erbauung weiterer Linien.

— **Die Pariser Bahnstrecke von der Gürtelbahnstation Courcelles** nach dem **Marsfeld** ist jetzt eröffnet. Die neue Linie ermöglicht es, die Fahrt in 22 Minuten zurückzulegen. Bis jetzt mussten die Reisenden, die sich mit der Gürtelbahn nach der Ausstellung begeben, einen doppelten Fahrpreis zahlen: zuerst 30 bezw. 50 Cts. für die Fahrt auf der Gürtelbahn und dann noch einmal ebensoviel für die neugeschaffene Linie Saint Lazare-Champ de Mars. Jetzt ist nun die Einrichtung getroffen, dass vom 21. April ab jede Fahrkarte, die auf irgend einem der Pariser Bahnhöfe für die Gürtelbahn gelöst wird, bis zum Bahnhof Champ de Mars, mit Umsteigen auf dem Bahnhof Avenue Saint-Martin, Gültigkeit hat.
(„Journal des transports.“)

— **Zufahrtslinie zum Simplon.** Zwischen der italienischen Regierung und der Mittelmeerbahn kam, wie aus Mailand gemeldet wird, nach längeren Verhandlungen nunmehr eine Einigung betreffs der Zufahrtslinie zum Simplontunnel Domodossola-Iselle zustande. Danach übernimmt die Mittelmeerbahn die Ausführung in eigener Regie. Der Kostenanschlag beträgt 18 000 000 L.

— **Vom Eisenbahnbau in Deutsch-Südwestafrika** wird dem „D. Kol.-Bl.“ mitgetheilt: Nach dem letzten Berichte vom 7. Februar d. J. hatte die Regenzeit immer noch nicht eingesetzt und machte sich daher Wassermangel selbst an den Stellen, die bisher genügend Wasser gaben, recht fühlbar, nöthigte zur Wasserförderung auf weite Entfernung, wirkte auch erschwerend auf den Betrieb und den Vorbau ein. Der Gleis- und Telegraphenbau konnte daher in der letzten Zeit nur geringe Fortschritte machen. Erfolgreicher waren aber die Arbeiten an der Herstellung des Unterbaues bis Karibib; sie berechtigten zu der Hoffnung, dass der Schienenstrang trotz der entgegenstehenden Schwierigkeiten noch vor Ablauf Mai d. J. Karibib erreichen wird, so dass der Betrieb bis dort (Kilometer 198) eröffnet werden kann.

Allgemeines.

— **Elbe-Travekanal.** Die Eröffnung dieses Kanals wird voraussichtlich im Juni d. J. stattfinden. Dem Plane der Erbauung eines Elbe-Travekanals wurde seit dem Jahre 1881 ernste Aufmerksamkeit geschenkt. Die Ausführung des ersten Kanalentwurfs in der Linie von Lübeck durch die Wackenitz über Ratzeburg und Mölln nach Lauenburg scheiterte an der Weigerung der mecklenburgischen Regierung, die Entnahme des für jene Linie erforderlichen Speisungswassers aus dem Schaalsee zu gestatten. Der deshalb aufgestellte zweite Entwurf sah dann die Ausführung des Kanals in der Linie des alten Stecknitzkanals von Lübeck über Mölln nach Lauenburg vor. Nachdem Senat und Bürgerschaft von Lübeck sowie Preussen die Vorlage genehmigt, fand die Feier der Grundsteinlegung am 31. Mai 1895 statt; der Bau wurde am 31. Juli auf der Strecke Lübeck-Mölln begonnen. Der ganze Kanal hat eine Länge von etwas über 67 km. Von der Trave ausgehend, verfolgt die Kanallinie den alten Stecknitzlauf bis zur Donnerschleuse oder unteren Grenze des Landgebietes des Grossherzogthums Mecklenburg-Strelitz. Hier wendet sich die Linie ganz auf die preussische Landesseite und fällt erst oberhalb der Oberschleuse an der oberen Grenze des mecklenburgisches Gebietes in die Mitte des Stecknitzthals zurück, dieses dann bis zum Möllner See innehaltend. Der Möllner See wird nur an der Westseite berührt. Vom Möllner See gewinnt die Kanallinie die alte Scheitelstrecke etwas oberhalb der obersten Hahnenburger Schleuse und geht alsdann der alten Kanalrichtung nach bis nahe an die Büchener Schleuse. Dort verlässt sie die Delvenau und nimmt ihren Lauf am westlichen Thalrande entlang bis zur Elbe bei Lauenburg. Der Kanal weist dem „Hamb. Korresp.“ zufolge neun Schleusen auf; seine Scheitelstrecke ist 27 km lang. Die Schleusenweite beträgt 11 m, die Brückenlichthöhe über dem Wasserspiegel 4,40 m, die Normalbreite des Kanals im Wasserspiegel 32 m, in der Sohle 16—22 m.

Von den Kosten (anschlagsmässig 24 797 000 ℳ. einschliesslich der Häfen in Lübeck und Lauenburg, des Ladeplatzes am Möllner See und einer Anzahl kleinerer Ladeplätze) übernimmt nach dem Staatsvertrage vom Jahre 1894 Preussen etwa ein Drittel, höchstens jedoch 7 500 000 ℳ. Die sonstigen Kosten übernahm, ebenso wie — abgesehen von einigen Brücken — die Bauausführung, die Unterhaltung und den Betrieb, die Stadt Lübeck. Der Elbe-Travekanal schafft der Elbe gewissermaassen eine zweite Mündung nach der Ostsee. Er bildet die kürzeste und billigste Verbindung zwischen dem mittleren und im Falle der Fertigstellung des Mittellandkanals auch dem westlichen Deutschland und den Küstenländern des Ostseegebietes. Wirthschaftliche Vortheile bietet er in erster Reihe dem von ihm durchschnittenen Kreise Herzogthum Lauenburg und dessen Nachbargebieten. Aber auch den naheliegenden preussischen Küstenstrichen wird er neue Gelegenheit zum gegenseitigen

Waarenaustausch eröffnen und vermittelst einer grösseren Betheiligung des Inlandes am Handelsverkehr in der Ostsee eine nachhaltige Hebung der dortigen Küstenschifffahrt herbeiführen. Von entscheidender Bedeutung sind endlich die Vortheile, die den an der Elbschifffahrt interessirten preussischen Provinzen erwachsen werden.

— Kann die deutsche Maschinenindustrie von der amerikanischen lernen? In der Aprilversammlung des Vereins deutscher Maschineningeniöre hielt Eisenbahnbauinspektor Unger einen mit reichem Beifall aufgenommenen Vortrag über diese Frage. Seitdem im Jahre 1876 die Amerikaner durch Veranstaltung ihrer ersten Weltausstellung die Hundertjahrfeier ihrer Unabhängigkeitserklärung begingen, haben sich die Verhältnisse des Maschinenbaues nicht unwesentlich geändert. Deutschland, dessen Ausstellungsobjekte damals sich das harte Urtheil Geheimraths Reuleaux: „Billig und schlecht" zuzogen, hat seitdem gewaltige erfolgreiche Anstrengungen gemacht. Nicht minder gross aber sind die Erfolge, welche inzwischen die amerikanische Industrie gemacht hat, besonders auch im Vergleich zu England, dem Mutterlande des Maschinenbaues. Ueberall führen sich die Werkzeugmaschinen amerikanischen Systems ein. Bei uns in Deutschland sind bereits mehrere grosse Gesellschaften thätig, um die Fabrikation amerikanischer Maschinen hier bei uns in Deutschland zu betreiben und auf diese Weise den Abfluss eines erheblichen Theiles unseres Nationalvermögens in das Ausland zu verhüten. Nach dieser Richtung ist in erster Linie die Garvingesellschaft zu nennen, die in Berlin eine Niederlage besitzt und demnächst in Reinickendorf bei Berlin mit der Fabrikation beginnen wird. Trotz der hohen Arbeitslöhne, trotz der hohen Transportkosten und trotz der Eingangszölle vermag der amerikanische Werkzeugmaschinenbau mit dem deutschen wirksam zu konkurriren. Es hat dieses seinen Grund in der auf das äusserste ausgedehnten Arbeitstheilung, der weitestgehenden Verwendung der Maschinen- an Stelle der Handarbeit und in der weitestgehenden Spezialisirung der Fabrikation. Der Vortragende setzte dies mit Hilfe von Projektionsbildern an zahlreichen Maschinen der Garvingesellschaft überzeugend auseinander. Mit wohlverdientem allgemeinen Beifall wurden auch die an diesen Vortrag sich anschliessenden volkswirthschaftlichen Bemerkungen des Geheimen Regierungsraths Professor Dr. Paasche aufgenommen. Derselbe hat die amerikanischen einschlägigen Verhältnisse jüngst an Ort und Stelle eingehend geprüft und ermahnte dringend die deutschen Maschineningeniöre, zur Bekämpfung der ihnen drohenden mächtigen amerikanischen Konkurrenz zu dem amerikanischen System der Arbeitstheilung und der Verwendung der Maschinenarbeit überzugehen. Binnen weniger Jahre haben sich die Vereinigten Staaten Amerikas von einem Agrarstaate zu einem Industriestaate allerersten Ranges emporgearbeitet, der nicht nur nicht mehr der Schutzzölle bedarf, sondern erfolgreich den fremden Markt beschreitet. Vor allem warnte Geheimrath Paasche vor der irrigen Auffassung, dass die amerikanische Industrie durch die angeblich in Amerika herrschende Theuerung auch heute noch an einer wirksamen Konkurrenz mit Deutschland und dessen billigen Arbeitskräften behindert werde. Die Kosten der Lebensunterhaltung sind in den letzten Jahren in Nordamerika so erheblich vermindert worden, dass sie zum Theil niedriger sind als bei uns in Deutschland.

Bücherschau.

— Tarife und Bedingungen für die Beförderung auf den italienischen Eisenbahnen vom Juli 1885. Gültig für den internen Verkehr: a) der italienischen Südbahn, b) der Mittelmeerbahn, c) der sizilianischen Bahnen, sowie für den Kumulativverkehr dieser drei Bahnen untereinander. Heft 1. Allgemeine Bestimmungen, Waarenverzeichniss und Klassifikation. Deutsche Uebersetzung von Egidio Pattacini, General-Direktionssekretär. Verlag Allgemeiner Tarifanzeiger. Wien I, Graben 13. 1900. Druck von G. Civelli in Florenz.

Bei der fortwährend wachsenden Ausdehnung des internationalen Verkehrs gewinnt unsere Geschäftswelt ein immer grösseres Interesse an den tarifarischen Bestimmungen auch der ausserdeutschen Länder. Der Verfasser hat sich daher ein nicht zu unterschätzendes Verdienst erworben, indem er die für die italienischen Bahnen geltenden Verkehrsbedingungen in deutscher Uebersetzung herausgab. Er beherrscht unsere Sprache mit einer bei einem Ausländer geradezu bewunderungswürdigen Sicherheit. Seine Ausdrucksweise ist korrekt und gemeinverständlich und dabei geläufig und fliessend, so dass man nirgends den sonst bei Uebersetzungen so vielfach unterlaufenden Unklarheiten und Härten begegnet. Sehr zweckmässig ist es auch, dass den eisenbahntechnischen Ausdrücken überall die betreffenden italienischen Fachausdrücke in Klammern beigefügt sind, was bei etwaigen Auseinandersetzungen mit italienischen Geschäftsleuten und Behörden von wesentlichem Vortheil sein wird. Das Werk ist zugleich völlig auf dem laufenden des gegenwärtigen Jahres gehalten, indem die Ergänzungen und Aenderungen, welche mit den achtundachtzig von 1885 bis zum 10. Januar 1900 erschienenen Nachträgen eingeführt worden sind, bereits in der Uebersetzung Berücksichtigung gefunden haben. Das Buch kann daher allen Kaufleuten und Industriellen, die mit Italien in geschäftlicher Verbindung stehen, als ein brauchbares Hilfsmittel warm empfohlen werden.

Bemerkungen über eine etwaige Einführung des elektrischen Betriebes auf der Berliner Stadt- und Ringbahn.

Infolge eines Rechenfehlers, den der Leser bereits bemerkt haben wird, sind im dritten Absatz des Schlusswortes der Schriftleitung (Nr. 35 S. 531 d. Ztg.) die Leistungen des geschlossenen Zugbetriebes gegenüber dem Einzelwagenbetrieb zu niedrig veranschlagt. Es ist richtig ausgeführt, dass die 28 sich gleichzeitig auf der Unionschleife befindenden Züge 14 Minuten brauchen, um sie rings zu umfahren, somit in einem Abstand von 30 Sekunden laufen. Daraus ergibt sich, dass in der Stunde an einem bestimmten Punkte eines Gleises nicht wie s. Z. irrthümlich bemerkt 60, sondern 120 Züge vorbeifahren, die zusammen mindestens 360 Wagen und in diesen über 16 000 Sitzplätze über dieses Schleifengleis führen. Damit ist denn auch die Höchstzahl von 13 500 Personen, welche nach dem Verfasser des Aufsatzes in Nr. 35 in der Stunde in einer Richtung über die Stadtbahn geführt wurden, nicht unerheblich übertroffen.

Dem lässt sich noch hinzufügen, dass wohl auch kaum anzunehmen ist, dass bei jener Betriebsweise mittelst geschlossener Züge, wenn man sie etwa auf die Berliner Stadtbahn übertragen wollte, eine geringere Fahrgeschwindigkeit angewendet werden müsste, als sie der Verfasser beim Einzelwagenbetrieb anzuwenden in der Lage sein wird.

Auf S. 529 ist, wie beiläufig noch bemerkt werden mag, in der vorletzten Zeile der rechten Spalte die Zahl der Plätze von 1 450 auf 450 richtig zu stellen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Die Betriebsausweiche Schönau zwischen den Stationen Klein-Reifling und Weissenbach-St. Gallen der Linie Amstetten-Pontafel der k. k. österreichischen Staatsbahnen ist am 1. Mai d. J. für Betriebszwecke ohne sonstige Abfertigungsbefugnisse eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Die Station Raspenau-Liebwerda der k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn führt fortan die Bezeichnung Raspenau.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1140 vom 2. d. Mts. an verschiedene Bahnverwaltungen,

betreffend Uebersendung des arithmetischen Fahrscheinverzeichnisses (abgesandt an diejenigen Verwaltungen, welche derartige Verzeichnisse bestellt haben, am 3., 4. und 5. d. Mts.).

Nr. 1224 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Unterausschusses für die Ueberprüfung der Bremsbestimmungen in den technischen Vereinbarungen, betreffend das Protokoll der zu Berlin am 24. April d. J. abgehaltenen Unterausschusssitzung (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 1226 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend die Ausgabe von französischen Rundreiseheften in Verbindung mit Vereins-Fahrscheinheften (abgesandt am 7. d. Mts.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Böhmisch-sächsischer Kohlenverkehr.

Am 20. Mai d. J. werden für die Stationen Bernsbach, Elterlein und Grünhain neue Frachtsätze und für die Station Zwönitz theilweise ermässigte Frachtsätze eingeführt. Ueber ihre Höhe geben die betheiligten Stationen Auskunft.

Dresden, den 7. Mai 1900. (1095)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. werden direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Hergershausen und Kranichstein des Direktionsbezirks Mainz einerseits und den Stationen Elsterwerda (B. D. B.), Gera (Reuss), Grosszschocher, Kamenz i/Sa., Leipzig I (Bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresdn. Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Weida und Zeitz der sächsischen Staatseisenbahnen andererseits eingeführt. Ueber die Höhe dieser Frachtsätze geben die betheiligten Stationen auf Verlangen Auskunft.

Dresden, am 7. Mai 1900. (1096)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, namens des Verbandes.

Am 15. Mai 1900 treten im süd-ostpreussischen Gütertarif direkte Frachtsätze für die Beförderung frischer Fische in Stückgutsendungen von Labiau nach Stürlack und Widminnen in Geltung. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg i/Pr., den 28. April 1900. (1097)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband. Verkehr mit Norddeutschland.

Vom 1. Juni d. J. ab wird die Station Cosel des Direktionsbezirks Kattowitz in den Ausnahmetarif Nr. 15 (Benzin) und die Station Cernaroda der rumänischen Eisenbahnen in die Ausnahmetarife Nr. 14 (Petroleum) und Nr. 15 (Benzin) einbezogen.

Die betreffenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen und den Auskunftsstellen zu erfahren.

Breslau, den 4. Mai 1900. (1098)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

Am 15. Mai d. J. treten zum Heft 2 des Verbands-Gütertarifs der Nachtrag 6 und zum Heft 3 der Nachtrag 5 in Kraft. Dieselben enthalten neue bezw. veränderte Frachtsätze für Stückgut (Eilstückgut etc.) im Verkehre mit Stationen der niederländischen Bahnen sowie Berichtigungen. Soweit Frachterhöhungen vorkommen, treten dieselben erst am 1. Juli d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 4. Mai 1900. (1099)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Niederländisch-italienischer Güterverkehr über den Gotthard.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. wird die Station Warmond der holländischen Eisenbahngesellschaft mit nachstehenden Entfernungen und Schnittsätzen in den niederländisch-italienischen Gütertarif, Theil II, vom 1. März 1897 einbezogen:

km		Stückgutklasse I Franken für 1 000 kg
1151	Warmond-Chiasso trs.	116,64
1107	Warmond-Pino trs. .	111,74

Die Verkehrsleitung ist dieselbe, wie auf Seite 207 des Tarifs unter g für Haarlem und Hoek van Holland vorgeschrieben.

Köln, den 5. Mai 1900. (1100)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-hessischer Verkehr (Gruppe V/VI).

Die in dem am 1. d. Mts. zur Einführung gelangten Gütertarifnachtrage XVI für die Haltestelle Steinhausen des Direktionsbezirks Cassel enthaltenen Entfernungen gelten erst von dem später bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Geseke-Büren ab.

Erfurt, den 5. Mai 1900. (1101)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarif der Gruppe II.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. ab erhält der Ausnahmetarif 19 für gebrechten Flachs folgende Fassung:

Ausnahmetarif 19 für gebrechten Flachs.

Im Verkehr von

a) sämmtlichen in der Provinz Schlesien gelegenen Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen,

b) folgenden in der Provinz Posen gelegenen Stationen des Direktionsbezirks Posen:

Biniew, Bojanowo, Chwalibogowo, Gostyn, Kankel, Kempen, Kobylin, Koschmin, Kosten, Kröben, Leuka, Lissa i. P., Rawitsch, Schildberg und Wollstein

sind der Frachtberechnung die im Kilometerzeiger (E) angegebenen Entfernungen und die in der allgemeinen Kilometertariftabelle enthaltenen Frachtsätze*) des Spezialtarifs III zu Grunde zu legen.

Für Sendungen von mindestens 5 000 kg für den Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht kommen die Sätze des Spezialtarifs II zur Anwendung.

*) Wegen des Verkehrs nach Oderberg vergleiche allgemeine Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger (E).

Breslau, den 30. April 1900. (1102)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Am 15. Mai 1900 tritt ein neuer Ausnahmetarif Nr. 7b für abgeröstete Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände) zur Entzinkung von Löhne (Westfalen) nach Merzdorf in Kraft, welcher 1,06 ℳ für 100 kg beträgt.

Die Anwendung dieses Satzes ist an die bei dem Ausnahmetarif Nr. 7a unter Ziffer 2 aufgeführten Bedingungen (Seite 137 des obigen Gütertarifs) geknüpft.

Hannover, den 4. Mai 1900. (1103)

Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. Js. werden zwischen den badischen Stationen Schopfheim und Zell i. W. einerseits und den Saarbrückener Stationen Brebach, Louisenthal, Neunkirchen (Saar), Saarbrücken, Saarlouis und Sulzbach andererseits direkte Frachtsätze für die Beförderung von lebenden Thieren eingeführt. Nähere Auskunft ertheilen auf Verlangen die Verbandsstationen.

Karlsruhe, den 3. Mai 1900. (1104)

Namens der Verbandsverwaltungen: Grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Schweizerisch-deutsch-russischer Grenzverkehr.

Für Gütersendungen, welche zu den direkten Frachtsätzen des Ausnahmetarifs für den schweizerisch-deutsch-russischen Grenzverkehr vom 1. März 1900 zur Abfertigung gelangen, werden gegen Vorlage der Frachtbelege an die Generaldirektion der k. württembergischen Staatseisenbahnen nachstehende Beträge zurückvergütet:

für Wagenladungen von 5 000 kg 17 Centimes für 100 kg,

für Wagenladungen von 10 000 kg 19 Centimes für 100 kg.

München, den 5. Mai 1900. (1105)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit werden im Verkehr zwischen der Station Kehl einerseits und den Stationen der Nebenbahn Haltingen-Kandern anderseits für die im Ausnahmetarif Nr. 4 zum Gütertarif badische Staatsbahnen — badische Nebenbahnen genannten Getreidearten usw., ausserdem zwischen Kehl einerseits und den Stationen Furtwangen, Hüfingen und Kandern im Ausnahmetarif Nr. 5 oben genannten Tarifs für Petroleum und Naphta ermässigte Frachtsätze eingeführt. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 2. Mai 1900. (1106)

Gr. Generaldirektion.

Böhmisch-sächsischer Kohlenverkehr.

Am 15. Mai d. Js. treten in den nachstehend verzeichneten Verkehrsverbindungen ermässigte Frachtsätze in Kraft, die bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind:

1. Im Verkehre zwischen Chodau (B.E.B.) und Antonsthal, Breitenhof, Erla, Erlabrunn, Grünstädtel, Mittweida-Markersbach, Raschau bei Schwarzenberg, Scheibenberg und Schwarzenberg;
2. Im Verkehre zwischen den Stationen Chodau, Dassnitz, Davidsthal, Falkenau a. d. Eger, Königsberg-Maria-Kulm, Neusattl und Zieditz der Buschtěhrader Eisenbahn und Johanngeorgenstadt (sächsische Staatsbahn);
3. Im Verkehre zwischen Neusattl (B.E.B.) und Antonsthal, Breitenhof und Erlabrunn.

Dresden, den 4. Mai 1900. (1107)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Französisch-belgisch-deutsch-russischer Verkehr.

Zum Ausnahmetarif 8 für die Beförderung von Flachs, Hanf usw. von Russland nach Belgien und Frankreich vom 1. Juli 1898 tritt am 5. d. Mts. der Nachtrag III in Kraft. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs und kann von der Drucksachenverwaltung in Köln-Deutz bezogen werden.

Köln, den 5. Mai 1900. (1108)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif. Theil IV, Heft 1 vom 1. Januar 1894.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. sind für die Beförderung von Holz ab Obdach nach Brannenburg, Bruckmühl und Rosenheim direkte Frachtsätze zur Einführung gelangt. Gleichzeitig wurden die Stationen Nürnberg Nordbhf. und Nordostbhf. mit direkten Frachtsätzen für Holz aufgenommen.

München, den 3. Mai 1900. (1109)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oldenburg-mitteldeutscher und Altonaer Güterverkehr.

Am 1. d. Mts. sind die Neubaustrecken der oldenburgischen Staatsbahn Neuenkirchen (Oldbg.)-Hesepe und Holdorf (Oldbg.)-Damme mit den Stationen Hesepe, Rieste und Damme eröffnet worden.

Ueber die hierdurch für verschiedene oldenburgische Stationen über Bremen oder Osnabrück eintretenden Entfernungsabkürzungen ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Hannover, den 2. Mai 1900. (1110)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordostdeutsch-Berlin-württembergischer Verband.

Am 1. Mai d. J. wird ein allgemeiner Ausnahmetarif 2 für Gaskoks, wenn von Gasanstalten versandt, in Mengen von mindestens 10 000 kg eingeführt. Es gelten hierfür die in den preussischen Staatsbahntarifen für den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) vorgesehenen Frachtsätze und die Anwendungsbedingungen bezüglich des Ladegewichts der gestellten Wagen.

Berlin, den 1. Mai 1900. (1111)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. werden für die Beförderung von Holzgeist (Methylalkohol), leeren, gebrauchten Fässern und Säcken direkte, auf ermässigter Grundlage beruhende Frachtsätze von Ungvár nach Konstanz eingeführt. Nähere Auskunft ertheilt die Güterverwaltung Konstanz.

Karlsruhe, den 1. Mai 1900. (1112)

Gr. Generaldirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Zum 8. Heft des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs (Baden-Pfalz) ist mit Gültigkeit vom 1. Mai 1900 der Nachtrag X ausgegeben worden. Derselbe enthält insbesondere die Einbeziehung der Station Mannheim Industriehafen der badischen Staatseisenbahnen in die allgemeinen und Ausnahmetarife.

Für den Frachtstückgutverkehr wird die Station Mannheim Industriehafen erst zu einem späteren, noch zu bestimmenden Zeitpunkt eröffnet.

Karlsruhe, den 30. April 1900. (1113)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1900 wird zum badischen Binnengütertarif der Nachtrag IX ausgegeben. Er enthält die seit Erscheinen des Nachtrags VII bekannt gegebenen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs, Ergänzung der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung und zum Nebengebührentarif, sowie Aenderungen und Ergänzung der Ausnahmetarife für die Station Kehl.

Die Bestimmungen, welche die Verkehrsordnung ergänzen, sind von der Landesaufsichtsbehörde genehmigt.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 30. April 1900. (1114)

Gr. Generaldirektion.

Schlesisch-sächsischer Thierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai d. J. treten für die Beförderung von Vieh in einzelnen Stücken und in Wagenladungen zwischen Station Nilbau (Direktionsbezirk Posen) und den Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen Aue, Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Neustadt direkte Frachtsätze in Kraft. Die Höhe derselben ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfragen.

Breslau, den 2. Mai 1900. (1115)

Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Hinausgabe des Nachtrages IX zu den Stationstarifen für die Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn.

Dieser mit 1. Juni 1900 zur Hinausgabe gelangende Nachtrag enthält die lokaltarifmässigen Eil- und Frachtgutsätze für die Stationen Niklasdorf und Oszkó.

Wien, am 5. Mai 1900. (1116)

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Anwendung von Frachtsätzen des Tarifes, Theil II, Heft 5, erste Abtheilung, des norddeutsch-schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1900 im Verkehre mit Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Mit Gültigkeit vom 24. Mai 1900 finden die im Tarife, Theil II, Heft 5, erste Abtheilung des norddeutsch-schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1900 enthaltenen Frachtsätze im Verkehre mit den Stationen Dzieditz, Oderberg und Oswiecim der k. Eisenbahndirektion Kattowitz auch Anwendung im Verkehre mit den gleichnamigen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Wien.

Wien, am 3. Mai 1900. (1117)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-süddeutscher Eisenbahnverband. Theil II, Heft I.

(Einführung von Frachtsätzen für Rohpetroleum etc.)

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1900 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1900 gelangen für den Transport von

a) Rohpetroleum (ungereinigt, nicht raffinirt), Blau-, Grün-, Berg-, Erd-, Steinöl, Mineraltheer,
b) raffinirtes Petroleum,
c) Petroleumnaphta (Rohbenzin)

} in Fässern oder Reservoirwagen

bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen in der Relation Moinesti-Eislingen (Station der kgl. württembergischen Staatsbahnen) nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung:

ad a) 475
„ b) 633 } Centimes für 100 kg.
„ c) 607

Das Auf- bezw. Abladen ist von den Parteien zu bewirken.

Wien, am 3. Mai 1900. (1118)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck vom 20. Dezember 1899 alten / 1. Januar 1900 neuen Stils ist der II. Nachtrag herausgegeben worden.

Durch denselben werden mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. n. St. ab Fahrkarten für den Verkehr nach und von Russland zwischen den Stationen Berlin und Charkow (Station der Charkow-Nikolajewer Eisenbahn) über Alexandrowo, Gleiwitz und Warschau, Kattowitz und Lodz, Tschenstochau und Warschau über Sosnowice eingeführt. Ausserdem enthält derselbe einige Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs.

Näheres ist bei den Fahrkartenausgabestellen, dem Auskunftsbüreau und den Auskunftsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 1. Mai 1900. (1119)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung des deutsch-russischen Eisenbahnverbandes.

3. Eisenbahneffektenverkehr.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Wir bringen hiermit zur Kenntniss, dass zufolge Beschlusses der am 3. Mai 1900 abgehaltenen 42. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft der zufolge § 54 der Statuten am 1. Juli 1900 fällige Dividendenkupon Nr. 42 der Aktien unserer Eisenbahngesellschaft

mit 75 fl. Oe. W. = 150 Kr.

sowie der ebenfalls am 1. Juli 1900 fällige Kupon der Genussscheine

mit 50 fl. Oe. W. = 100 Kr.

zur Einlösung gelangt.

Die Einlösung erfolgt — ohne Präjudiz für künftige Fälle — bereits

vom 10. Mai 1900 angefangen

bei nachstehenden Zahlstellen:

in Wien bei den Herren Johann Liebig et Co.,
„ Prag bei der böhmischen Eskomptebank und bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a. M. bei den Herren M. A. von Rothschild u. Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Gleichzeitig bringen wir im Grunde des § 51 der Statuten zur Kenntniss, dass bei der laut notarieller Beurkundung am 25. April 1900 stattgefundenen Ausloosung der nach Maassgabe des § 50 der Statuten in diesem Jahre zur Tilgung gelangenden 160 Aktien unserer Gesellschaft nachstehende Nummern gezogen wurden:

115 325 406 495 623 939 969 1170 1405
1542 1615 1721 2131 2213 2573 2977 3113
3357 4606 4646 5574 5601 5991 6161 6558
6768 6986 7009 7343 7390 7492 7637 8092
8323 8343 8821 8947 9354 9679 9838 9906
10078 10218 10292 10566 10984 11278 11548
12016 12038 12468 12836 12905 12919 12966
13096 13149 13551 13729 14046 14235 14465
14813 15114 15422 15473 16081 16149 16599
16609 17083 17232 17424 17487 17655 17760
17822 18075 18147 18170 18257 19120 19795
19932 19984 20201 20542 20781 21524 21928
21957 22192 22199 22407 22538 22643 22686
23047 23975 23998 24359 24533 24744 24816
25089 25334 25502 25801 25938 26445 27025
27333 27598 27751 28073 28129 28651 28735
28781 29272 30164 30249 30328 30549 31026
31369 31802 32164 32447 33249 33392 33592
33613 33890 34184 34190 34462 34583 34669
34909 35338 35372 35504 35821 35877 35922
36237 36283 36500 36662 36688 36694 36912
36963 37085 37223 37269 37275 37454 37738.

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Aktien erfolgt gegen Rückgabe der Aktien sammt Talon

am 1. Juli 1900

mit 500 fl. Oe. W. = 1000 Kr. bei den oben bezeichneten Zahlstellen, bei welchen auch die nach Maassgabe des § 51 der Statuten für die ausgeloosten und rückgestellten Aktien ausgefertigten Genussscheine ausgefolgt werden.

Von den in früheren Jahren ausgeloosten Aktien sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verloosungsjahre 1894: Nr. 21394.

Aus dem Verloosungsjahre 1895: Nr. 14126 34441.

Aus dem Verloosungsjahre 1896: Nr. 5682 7178 17403.

Aus dem Verloosungsjahre 1897: Nr. 15007 21473 25414 35625.

Aus dem Verloosungsjahre 1898: Nr. 337 1126 1681 8416 12453 14209 17688 29369 74378 36640.

Aus dem Verloosungsjahre 1899: Nr. 1105 2756 10916 11068 12802 13266 17576 19052 20739 21756 22519 29965 37299.

Bei Einlösung der ausgeloosten Aktien wird der für die fehlenden Kupons entfallende Betrag vom Kapitale in Abzug gebracht.

Teplitz, am 3. Mai 1900. (1120)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

4. Verdingungen.

Für den Bau zweier Bahnüberführungen, sowie einer Stützmauer im Zuge der neuen Personenzugstrecke Gräbschner Chaussee-Maria-Höfchen bei Breslau soll: a) die Herstellung der Erd- und Maurerarbeiten, b) die Lieferung von rund 600 Tausend Hartbrandziegeln (Klinker), c) die Anfertigung und Lieferung der Granitwerksteine und Abdeckplatten im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden. Angebote sind versiegelt, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum Eröffnungstermin für a) am 18. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr, für b) am 18. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, für c) am 18. Mai d. J., Vormittags 12 Uhr, der unterzeichneten Bauabtheilung einzusenden, wo auch die Zeichnungen zur Einsicht ausliegen. Verdingungsunterlagen können gegen postfreie Einsendung von je 50 ₰ in Baar bezogen werden. (1121)

Breslau, Brüderstr. 32, den 30. April 1900.

Königl. Eisenbahn-Bauabtheilung.

Gr. bad. Staatseisenbahnen. Bahnbau Waldkirch-Elzach.

Vergebung des Eisenwerks für Brücken.

Die Lieferung und Aufstellung des Eisenwerkes für die Brücken der Neubaustrecke Waldkirch-Elzach im Gesammtgewicht von rund 466 000 kg Flusseisen, Gusseisen und Stahl sollen in öffentlichem Wettbewerbe vergeben werden.

Pläne und Bedingungen liegen auf unserem Geschäftszimmer zur Einsicht auf und werden gegen Erstattung von 20 ℳ abgegeben.

Angebote sind für je 100 kg Flusseisen, Gusseisen und Flussstahl zu stellen und mit entsprechender Aufschrift versehen portofrei spätestens bis zu der am Montag, den 14. Mai 1900, Vormittags 10 Uhr, stattfindenden Eröffnungsverhandlung hierher einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Waldkirch, den 26. April 1900. (1122)

Gr. Eisenbahnbaubüreau.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf einer Tender- und einer Personenzuglokomotive.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbüreau, Zimmer 5 des Verwaltungsgebäudes II, eingesehen oder von demselben gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in Baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Versiegelte, mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Lokomotiven" versehene Gebote sind bis zum 22. Mai 1900, Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden. Ende der Zuschlagsfrist 6. Juni 1900. (1123)

St. Johann-Saarbrücken, 30. April 1900.

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Privatbahn-Berufsgenossenschaft.

Die Genossenschaftsmitglieder werden zu der diesjährigen am Sonnabend, den 9. Juni 1900, 10½ Uhr Vormittags, in München, Hotel Wolf, stattfindenden ordentlichen Genossenschaftsversammlung gemäss § 6 des Statuts ergebenst eingeladen.

Tagesordnung.

1. Geschäftsbericht des Vorstandes.
2. Prüfung und Abnahme der Jahresrechnung für 1899.
3. Voranschlag für 1900 und 1901.
4. Ausscheiden der Esch a/D. - Elz-Deutsch-Oth - Redinger Eisenbahn; Vermögensauseinandersetzung mit der kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zu Strassburg.
5. Neuwahl von Vorstandsmitgliedern.
6. Neuwahl des Ausschusses zur Vorprüfung der Jahresrechnung für 1900.

Lübeck, den 5. Mai 1900. (1124)

Der Genossenschaftsvorstand.
von Alvensleben.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 37. 12. Mai 1900. XL. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 9 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Die Dampffähre zwischen Warnemünde und Gedser.

Unsere Zeitung hat schon wiederholt Gelegenheit gehabt, sich mit dem Projekt einer Dampffähre zwischen Warnemünde und Gedser zu beschäftigen. Nachdem nun neuerdings die dänischen verfassungsmässigen Gewalten dem Vorgange von Mecklenburg folgend, die erforderlichen Mittel bewilligt haben und damit die ganze Angelegenheit greifbare Gestalt gewonnen hat, wird ein näheres Eingehen erwünscht sein.

In der ersten Hälfte der 80er Jahre, als in Verbindung mit der geplanten Eisenbahnlinie Neustrelitz-Warnemünde die Herstellung von Hafenanlagen in Warnemünde für die zu errichtende regelmässige Dampfschiffsverbindung zwischen Mecklenburg und Dänemark erörtert wurde, war bei der schliesslichen Festsetzung der betreffenden Entwürfe schon das Augenmerk darauf gerichtet, den neuen Hafen so zu legen, dass die Benutzung desselben für eine später etwa einzustellende Dampffähre möglich bleibe. Eine weitere Verfolgung konnte dieser Idee derzeit, von anderen Gründen abgesehen, schon um deswillen nicht gegeben werden, weil man in Dänemark selbst über die praktische Verwendbarkeit der Dampffähre zur Ueberführung von Eisenbahnwagen, sowie über den wirthschaftlichen Nutzen einer derartigen Einrichtung zu einem abschliessenden Urtheil noch nicht gekommen war. In der Ostsee war damals erst die Fähre über den kleinen Belt im Betriebe, allerdings schon seit dem Jahre 1872. In Vorbereitung war die erheblich grösser projektirte Dampffähre über den grossen Belt (zwischen Nyborg und Korsör), welche Ende des Jahres 1883 eröffnet wurde. Im Jahre 1884 folgte die Fähre über einen Theil des Masnedsund im Zuge der jetzigen Eisenbahnlinie Gedser-Kopenhagen. Alle diese Unternehmungen entsprachen den auf sie gesetzten Erwartungen und nachdem 1892 die Dampffährenverbindung über den Sund zwischen Helsingör und Helsingborg und 1895 diejenige zwischen Kopenhagen und Malmö ins Leben getreten war, hat die dänische Staatseisenbahnverwaltung auf den verschiedenen Meeresarmen zur Zeit 15 Dampffähren im Betriebe, welche, weil sie für grössere Seestrecken in der Hauptsache einen Ersatz für feste Brücken gewähren, einen durchgehenden Eisenbahnverkehr ermöglichen.

Von Seiten der mecklenburgischen Regierung ist die Entwickelung des Eisenbahn-Fährwesens in Dänemark mit Interesse verfolgt worden, mehrmals ist von ihm unter sachverständiger Leitung Kenntniss genommen und jede Besichtigung hat die Ueberzeugung von den ausserordentlichen Vortheilen einer solchen Einrichtung und von der praktischen Durchführbarkeit derselben auf der Seestrecke Warnemünde-Gedser nur bestätigt. Indessen war an die Möglichkeit der Herstellung einer Dampffährenverbindung Warnemünde-Gedser unter den gegebenen Verhältnissen vor dem Erwerb des Unternehmens des deutsch-nordischen Lloyds nicht zu denken. Nach erfolgter Verstaatlichung desselben traten aber an die mecklenburgische Eisenbahnverwaltung auf anderem Gebiet erneuert so grosse Aufgaben heran, dass dagegen die Verbesserung der Schiffsverbindung zurücktreten musste, zumal diese schon um deswillen nicht gerade dringlich erschien, weil der Verkehr auf der Schiffsverbindung an und für sich in einer befriedigenden Entwickelung sich befand und die vorhandenen Dampfschiffe den Bedürfnissen des Verkehrs genügten. Dringlicher aber wurde die Frage dadurch, dass auf der Linie Korsör-Kiel neue schnellfahrende und mit allen Bequemlichkeiten ausgerüstete Schiffe eingestellt wurden und dass mit dem 1. Mai 1897 eine ganz neue Dampfschiffsverbindung zwischen Sassnitz und Trelleborg ins Leben trat. Sollte die Linie Warnemünde-Gedser, welche schon des kürzeren Seeweges wegen den natürlichen Vorzug vor den

beiden anderen Linien besitzt, nicht ganz zurückgedrängt werden, so bedurfte es besonderer Maassnahmen. Das Nächstliegende wäre gewesen, die vorhandenen älteren Schiffe durch neue zu ersetzen. Damit würde aber voraussichtlich nur das erreicht worden sein, dass der Verkehr in seinem bestehenden, immerhin bescheidenen Umfange erhalten blieb. Eine Steigerung des vorwiegend entwickelungsfähigen und für das mecklenburgische Eisenbahnnetz besonders erspriesslichen Güteraustausches zwischen Deutschland und den nordischen Reichen wäre schwerlich damit zu erzielen gewesen. Deshalb entschloss sich die mecklenburgische Regierung dazu, das unter den gegebenen Verhältnissen beste Beförderungsmittel, eine zur direkten Ueberführung von Eisenbahnfahrzeugen bestimmte Dampffähre, zur Ausführung zu bringen. Eine hierauf bezügliche Vorlage fand im Jahre 1898 beim Landtage bereitwilligste Zustimmung. In Dänemark, wo dem Unternehmen von Anfang an die grössten Sympathien entgegengebracht wurden, verzögerte sich bedauerlicherweise die Annahme der Regierungsvorlage aus Gründen der inneren Politik, die an sich mit dem Projekt in keinerlei ursächlichem Zusammenhang standen. Jetzt aber ist auch dieses Hinderniss beseitigt und das Projekt wird der Ausführung entgegen gehen.

Die Dampffähre Warnemünde-Gedser hat den Zweck, die in dem internationalen Schienenwege Kopenhagen-Berlin durch die Ostsee gebildete Lücke von etwa 42 km, die zur Zeit durch Vermittelung von Passagierdampfern überwunden wird, dadurch gewissermaassen zu schliessen, dass ein schwimmendes Verbindungsgleis hergestellt wird, mit anderen Worten, dass Personen- und Güterwagen unmittelbar vom deutschen Festland nach den dänischen Inseln überführt werden. Die Eisenbahnfähre dient also als bewegliche Brücke. Der Betrieb ist in der Weise gedacht, dass die mecklenburgische und die dänische Staatsbahn denselben gemeinschaftlichen Fahrplan haben: die dänischen und die deutschen Fähren werden zwischen Gedser und Warnemünde über Kreuz fahren. Der Gedanke, eine Eisenbahn in dieser Weise über einen Strom, See oder Meeresarm fortzuführen, wo die Herstellung einer festen Brücke entweder unausführbar oder doch verhältnissmässig zu kostspielig erscheint, ist durchaus nicht neu, so wenig wie die Einrichtung selbst. Solche Eisenbahnfähren, allerdings in bescheidenerem Umfange, kennen wir schon längst auf dem Rhein und dem Bodensee. Am Rhein stehen sie allerdings auf dem Aussterbeetat, sie werden hier nach und nach durch das Bessere, die feste Brücke, ersetzt; auf dem Bodensee dagegen werden sie voraussichtlich für absehbare Zeiten nicht zu ersetzen sein. Das Verdienst, diese Fähren in grösserem Umfange und zwar auch für Seestrecken in Anwendung gebracht zu haben, gebührt ohne Frage Dänemark, das allerdings durch seine geographische Lage geradezu hierzu gezwungen war, wenn anders es sein im Uebrigen so wohlgegliedertes Staatsbahnnetz nicht unwirthschaftlich zerrissen sehen wollte. Von den Fähranstalten der dänischen Staatsbahnen*) sind diejenigen über den grossen Belt und Sund zweigleisig, alle übrigen eingleisig angelegt. Die Fährdampfer der ersteren können 16—18 Güter- oder 12—14 Personenwagen aufnehmen. Die Fährschiffe sind aus Eisen als Raddampfer und nach der für Seedampfer üblichen schlanken Bauart, jedoch flachbodig und mit Seitenkielen als Doppelender hergestellt. Der Bug ist scharf und kräftig ausgebildet, damit die Schiffe im Winter als Eisbrecher benutzt werden können. Die Hauptabmessungen der grössten Fähren sind:

Grösste Länge	88,52 m
„ Breite über Radkasten	19,60 „
Höhe zwischen Boden und Deck	3,10 „
Grösste Wasserverdrängung . .	1 187 t
„ Maschinenleistung . .	1 800 PS.

Die grösste Fahrgeschwindigkeit beträgt 13,5 Seemeilen (= 24,3 km) in der Stunde. Die geräumigen Säle für die Reisenden sind geschmackvoll ausgestattet und mit elektrischer Beleuchtung, Dampfheizung und wirksamer Lüftung versehen. Auf dem Deck befinden sich Dampfwinden zum Ueberziehen der Wagen auf das Schiff. Die Be- und Entladung geht so rasch vor sich, dass von Einfahrt des Zuges in den Bahnhof bis zur Abfahrt des Dampfers mit Reisenden und Gütern nur 10 Minuten gebraucht werden. Die Lokomotiven werden regelmässig nicht mit übergeführt.

Die grösste und leistungsfähigste unter allen bisher erbauten Eisenbahnfähranstalten ist die Solanofähre*), welche die Verbindung über die Carguineystrasse zwischen Benicia und Port Costa im Zuge der Union-Pacificbahn, in der Nähe von San Francisco vermittelt. Das flachbodig und wie alle amerikanischen Fährboote, aus Holz gebaute Fährschiff „Solano" hat auf dem Deck vier Gleise, auf welchen 48 Güter- oder 24 Personenwagen nebst der Lokomotive Aufstellung finden können. Die Länge über Deck beträgt 151 m, die grösste Breite über Radkasten 35,4 m, der Tiefgang beladen 2,0 m und die Wasserverdrängung im beladenen Zustande 3 540 t. Die Reisenden werden nicht im Schiffsraum, sondern in den Zügen befördert.

Eine Dampffähre — wir haben dabei nicht ausschliesslich die dänische im Auge, obgleich diese als Vorbild dienen können — ist danach keineswegs eine so absonderliche Einrichtung, wie man gewöhnlich anzunehmen pflegt, sondern lediglich ein dem besonderen Zwecke angepasstes Dampfschiff. Der Hauptzweck besteht darin, die Eisenbahnwagen aufzunehmen, und diesem wird dadurch entsprochen, dass das Deck der Fähre seiner ganzen Länge nach und zwar je nach der Art und Bedeutung des Verkehres mit ein, zwei, ja auch drei oder vier Gleisen versehen wird. Bei den mit mehreren Gleisen versehenen Fähren laufen die Gleise an den beiden Enden des Schiffes zu einem Gleis zusammen, so dass also die Fähre die übliche Schiffsform beibehält. Von den beiden Enden aus, die übrigens während der Seefahrt durch Schotten wasserdicht abgeschlossen werden können, werden die Eisenbahnwagen von und nach dem Lande durch Dampfwinden oder auch durch Lokomotiven übergeführt. Die Ausgleichung der Höhe zwischen dem Gleisende der Fähre und dem Gleise des festen Landes kann in der verschiedensten Weise erfolgen, so durch eine künstliche Veränderung des Tiefganges der Fähre selbst oder durch Anordnung einer verstellbaren Fahrbahn auf dem Schiffe oder endlich, wie in Dänemark, durch Klappbrücken am Lande, deren dem Schiffe zugewendeten, frei schwebende Enden mit einer Windevorrichtung versehen sind. Uebrigens handelt es sich bei der Ostsee regelmässig nur um eine dem jeweiligen Wasserstande entsprechende Ausgleichung von einigen Fuss. Von Bedeutung sind endlich noch die Vorrichtungen am Lande, welche dazu dienen, die Fähre an der gegebenen Stelle ruhig und sicher zu landen. So sind beispielsweise die Landungsstellen in Dänemark, welche dieselbe Form wie der Steven des Schiffes haben, mit einem elastischen Leitwerk von Balken ausgerüstet. Die Fähre gleitet auf diese Weise besonders ruhig in ihr „Fährbett" hinein und zwar genau so, dass ihre Schienen mit denen am Lande eine gerade Linie bilden. Bei bewegter See sind natürlich Schwankungen und Stösse der Wagen an sich nicht zu vermeiden, aber auch hiergegen sind Vorrichtungen getroffen, indem die Wagen durch Ketten und durch sogen. Teufelsklauen, welche sich um den Kopf der Schiene klammern, so befestigt werden, dass die Wagen gleichsam einen festen Bestandtheil der Fähre bilden. Die breite Bauart der Schiffe und ihre gleichmässige Belastung mit den Eisenbahnwagen sichert ihnen, wie die Erfahrung zur Genüge bestätigt hat, selbst bei stark bewegter See, eine besonders ruhige Gangart, weshalb die Dampffähren in Dänemark sich auch einer besonderen Beliebtheit beim reisenden Publikum erfreuen. Bei Sturm und schwerem Eisgang wird der Betrieb natürlich eingestellt, aber dies geschieht auch jetzt schon bei den gewöhnlichen Personendampfern. Es dürften aber im Durchschnitt jährlich höchstens 10 bis 15 Tage sein, an denen die Dampffähren ihre Fahrten werden aussetzen müssen. Dass die Seestrecke

*) Vergl. Das Eisenbahn-Maschinenwesen der Gegenwart, Wiesbaden, Kreidels Verlag, S. 711.

*) a. a. O. S. 712.

zwischen Warnemünde und Gedser 42 km beträgt, während die längste von den dänischen Fähren befahrene Seestrecke nur etwa 26 km ausmacht, erscheint völlig unerheblich. Es mag nur darauf hingewiesen werden, dass auf den grossen nordamerikanischen Seen seit einer ganzen Reihe von Jahren Dampffähren verkehren, welche sich in jeder Beziehung vorzüglich bewährt haben. Genannt seien nur die viergleisigen Fähren zwischen Frankfort und Menomenee, welche auf dem unter Umständen sehr bewegten Michigansee eine Entfernung von 150 km zurücklegen müssen. Ueberhaupt hat die Länge der Seestrecke für den Betrieb der Fähren technisch keinerlei Bedeutung, es gibt in der Welt kein Meer, das nicht mit Dampffähren befahren werden könnte. Es sei hier nur daran erinnert, dass die bekannte Firma Barnum kürzlich ihren Wagenpark von, wenn wir nicht irren, 17 grossen vierachsigen amerikanischen Eisenbahnwagen auf dem Deck von zwei Dampfern von Amerika nach Hamburg hat überführen lassen; es sei ferner darauf hingewiesen, dass in dem Schiffsraum und auf dem Deck der „Deutschland“, des grössten deutschen Dampfers, der eine Länge von 208,5 m und eine Breite von 20,42 m besitzt, bequem ganze Züge untergebracht werden könnten. Mit anderen Worten, wenn nur die Schiffe gross genug sind, lassen sich ganze Züge ohne irgend welche Schwierigkeiten nach allen Welttheilen hin verfrachten.

Eine andere Frage ist allerdings die, bis zu welchen Entfernungen sich das Uebersetzen von Eisenbahnwagen über Seen und Meere wirthschaftlich lohnend erweist. Und so unbegrenzt die Strecken technisch sind, so begrenzt erscheinen sie hier. Eine besondere Rolle spielen hierbei die Kosten der doppelten Umladung. Sind diese nebst der Schiffsfracht wesentlich niedriger als diejenigen Kosten, welche die Schiffsfracht für das Gut und für die sehr sperrige Tara (die Eisenbahnwagen) verursachen, so würde die direkte Ueberführung der Wagen sich wirthschaftlich nur in ganz besonderen Fällen noch als lohnend erweisen. So sind wir der Ansicht, dass die direkte Ueberführung von Wagen zwischen Malmö und Travemünde schon nicht mehr wirthschaftlich sein würde, weil bei der verhältnissmässigen langen Seestrecke die Umladekosten keine grosse Bedeutung haben. Je kürzer also die Seestrecke ist, um so mehr lohnt sich die direkte Ueberführung der Eisenbahnwagen. Von Amerika nach Deutschland Wagen überzuführen, kann sich nur ein Barnum erlauben, der dafür auch seine ganz besonderen Gründe hat.

Für den Dampffährenbetrieb zwischen Warnemünde und Gedser werden zunächst von jeder Seite zwei Fähren eingestellt werden, eine Räderfähre zur vorzugsweisen Bedienung des Personenverkehrs und eine Schraubenfähre zur Bewältigung des Güterverkehrs, zugleich aber auch, um als Eisbrecher und Reserveschiff zu dienen. Die Räderfähre erhält eine Länge von 85 m, eine grösste Breite von 18,75 m und eine Geschwindigkeit von 13,5 Knoten. Das zum Bau verwendete Material ist Stahl. Auf dem Deck befindet sich ein Eisenbahngleis mit nutzbarer Länge von 80 m für neun Wagen. Mittschiffs befindet sich ein Promenadendeck mit Salon für Damen und Nichtraucher und ein Rauchsalon I. und II. Klasse, auf dem die Reisenden ungehindert verkehren können. Unter Deck im Hinterschiff befinden sich die Räume für I. und II. Klasse, bestehend aus dem Speisesalon, dem Damensalon, 16 Kammern für je zwei Personen, zwei Kammern für je vier Personen, Waschtoiletten u. dergl. Im Vorschiff befindet sich ein grosser Salon für die III. Klasse, ein Damensalon III. Klasse usw. Das Schiff erhält einen Dampfsteuerapparat, elektrische Beleuchtung und Dampfheizungsanlage. Die Schraubenfähre (Doppelschraube) erhält eine Länge von 86 m, eine grösste Breite von 14 m und eine Geschwindigkeit von 13,5 Knoten. Auf dem Deck befinden sich zwei Eisenbahngleise für 18 Wagen. Der Bau und die Einrichtung der Schraubenfähre entspricht im übrigen dem der Räderfähre. Die Dampffähre zwischen Warnemünde und Gedser soll also dem Personen- und Güterverkehr dienen. Was zunächst den Personenverkehr betrifft, so ist zu berücksichtigen, dass die Fähre für diesen Verkehr nicht etwa eine Gelegenheit erst schafft, sondern eine bereits bestehende Verbindung nur verbessert. Allerdings ist diese Verbesserung recht erheblich. Da Personenwagen vom Kontinent nach den nordischen Ländern und umgekehrt direkt durchgeführt werden, haben die Reisenden den grossen Vortheil, dass ihnen ihre einmal eingenommenen Plätze auf der ganzen Reise verbleiben, wenigstens auf der Strecke zwischen Berlin und Kopenhagen. Es fällt also der als lästig empfundene Uebergang von der Eisenbahn auf das Schiff und von diesem wieder auf die Eisenbahn, verbunden mit der Sorge um das Handgepäck und das Aufsuchen neuer Plätze, vollständig fort. Die Ueberführung der Wagen vom Lande auf das Schiff und die Fahrt auf der See selbst erfolgen so ruhig und sicher, dass die Reisenden ihre Plätze im Wagen keinen Augenblick zu verlassen brauchen, wenn sie es nicht etwa vorziehen, sich auf dem Promenadendeck zu bewegen. Bei stark bewegter See wird allerdings das zeitweise Verlassen der Wagen geboten erscheinen; es stehen dann aber zu besserer Unterkunft die geräumigen und vorzüglich ausgestatteten Salons sowie die Kammern zur Verfügung. Jedenfalls aber können die Reisenden ihr Handgepäck unbesorgt in den Wagen zurücklassen und nach beendeter Seefahrt ihre alten Plätze wieder einnehmen. Aber auch diejenigen, welche sich in den durchgehenden Wagen keine Plätze gesichert haben und darum auf die Räume im Fährschiff angewiesen sind, geniessen immer doch den Vorzug der ruhigen und dabei raschen Fahrt, ein Vorzug, der bei einigermaassen bewegter See und nicht ganz seefesten Naturen gewiss nicht zu unterschätzen ist. Welche Steigerung im Personenverkehr die Fähren herbeizuführen vermögen, beweist am besten die Statistik der dänischen Fähren. Danach ist der Personenverkehr gestiegen:

über den grossen Belt von 132 492 Personen im Jahre 1883/84 auf 213 713 Personen im Jahre 1895/96, d. i. + 65 %,
über den kleinen Belt von 115 957 Personen im Jahre 1871/72 auf 230 630 Personen im Jahre 1895/96, d. i. + 98 %,
über den Masnedsund von 51 115 Personen im Jahre 1884/85 auf 98 421 Personen im Jahre 1895/96, d. i. + 92 %,
über den Oeresund von 124 121 Personen im Jahre 1891/92 auf 169 339 Personen im Jahre 1895/96, d. i. + 36 %.

Allerdings handelt es sich hier, abgesehen von dem Oeresund, um einen Verkehr zwischen Theilen eines und desselben Staates, also um einen durch soziale und politische Verhältnisse besonders begünstigten Binnenverkehr, wie er sich in diesem Umfange im deutsch-nordischen Verkehr jedenfalls nicht wiederfindet. Immerhin lässt sich mit Sicherheit erwarten, dass der Personenverkehr auf der internationalen Dampfschiffstrecke Warnemünde-Gedser nach Einrichtung der Dampffähre einen fühlbaren Aufschwung nehmen wird.

Eine weit grössere Bedeutung wird die Fähre indessen für den Güterverkehr erhalten. Allerdings dienen die zur Zeit verkehrenden Dampfer auch jetzt schon dem Stückgutverkehr, aber dieser spielt gegenüber dem Wagenladungsverkehr nur eine untergeordnete Rolle und gerade für letzteren wird die Fähre die Verkehrsgelegenheit erst schaffen. Auch hier möge zunächst wieder auf die Statistik der dänischen Fähren zurückgegriffen werden. Danach wurden befördert in Tonnen zu je 1 000 kg:

über den grossen Belt: 14 500 im Jahre 1883/84 gegen 133 600 im Jahre 1895/96, d. i. + 821 %,
über den kleinen Belt: 9 200 im Jahre 1883/84 gegen 149 100 im Jahre 1895/96, d. i. + 1 502 %,
über den Masnedsund: 15 000 im Jahre 1883/84 gegen 44 700 im Jahre 1895/96, d. i. + 198 %,
über den Oeresund: 3 000 im Jahre 1883/84 gegen 74 900 im Jahre 1895/96, d. i. 2 396 %.

Für den Güterverkehr zwischen Deutschland und dem Norden kommt vornehmlich in Frage der Seeweg über die Häfen Hamburg, Lübeck und Stettin, sodann der direkte Schienenweg über Vamdrup-Fridericia, endlich die drei Postdampferverbindungen Kiel-Korsör, Gedser-Warnemünde und Trelleborg-

Sassnitz, die aber bis jetzt im wesentlichen nur dem Stückgutverkehr dienen und danach hier ausser Betracht bleiben können.

Was zunächst den Schienenweg über Vamdrup betrifft, so sind hier in Wagenladungen befördert worden:

	Schweden		Dänemark	
	nach t	von t	nach t	von t
1893	1 015	749	48 460	13 555
1894	1 801	585	55 710	12 435
1895	1 777	2 977	72 770	11 493
1896	4 994	936	74 177	11 536
1897	8 201	1 240	76 127	12 208

Der Verkehr in Wagenladungen von und nach Schweden hat sich über Vamdrup-Fridericia-Kopenhagen-Malmö/Helsingborg bewegt und dabei drei Fähren (grosse Belt, kleine Belt und Sund) passirt. Für diesen Verkehr liegt bei Einrichtung der Dampffähre Warnemünde-Gedser der kürzeste Weg fast in allen Beziehungen über Warnemünde. Von dem Verkehr von und nach Dänemark — im Jahre 1897 = 88 335 t — wird gleichfalls der neuen Fähre ein nicht unerheblicher Theil zufallen. Wie dem aber auch sei, jedenfalls lässt sich behaupten, dass, wenn schon jetzt bei den zum Theil enormen Umwegen über Vamdrup ein so lebhafter Verkehr zwischen Deutschland und dem Norden auf dem Schienenwege stattfindet, dieser Verkehr mit logischer Nothwendigkeit einen mächtigen Aufschwung nehmen muss, wenn zwischen Warnemünde und Gedser über die Ostsee gewissermaassen eine Brücke geschlagen wird, die die Entfernungen so bedeutend abkürzt. Beispielsweise beträgt die

Entfernung zwischen		über Vamdrup	über Warnemünde
Berlin	und Kopenhagen	785 km	440 km = — 345 km
Hamburg	" "	537 "	416 " = — 121 "
Dortmund	" "	875 "	763 " = — 112 "
Frankfurt a/M.	" "	1 062 "	912 " = — 150 "
Hannover	" "	718 "	567 " = — 151 "
Magdeburg	" "	767 "	488 " = — 279 "
Stassfurt	" "	804 "	525 " = — 279 "
Leipzig	" "	885 "	606 " = — 279 "
Dresden	" "	947 "	632 " = — 315 "

Es sind nun im Jahre 1896 insgesammt befördert worden zwischen Deutschland und Dänemark 583 102 t
und zwischen Deutschland und Schweden . . 1 970 274 "
zusammen 2 553 376 t

Davon entfallen auf den Eisenbahnverkehr nur . . . . 91 643 "
das sind rund 3,6 %; es müssen also auf anderem Wege, und hier kann im wesentlichen nur der Wasserweg in Frage kommen, befördert sein . . . . 2 461 733 t

Von diesem Verkehr muss mit Nothwendigkeit ein nicht unerheblicher Prozentsatz dem direkten Schienenwege über Warnemünde zufallen. Wenn sich hierfür auch ein mathematisch sicherer Beweis nicht erbringen lässt, so dürfte doch aus einigen Beispielen ein Schluss auf die Richtigkeit dieser Annahme gezogen werden.

Greifen wir zunächst die Düngesalze heraus, d. h. die Kaliprodukte, die auch unter dem Namen Stassfurter Abraumsalze bekannt sind. Dieser Artikel wird bekanntlich in Stassfurt, Leopoldshall, Westeregeln, Aschersleben, Vienenburg, Bernburg usw., also vornehmlich im Magdeburg-Halberstädter Bezirk gefördert. Von diesem Artikel sind ausgeführt worden:

	nach Dänemark	nach Schweden
1892	2 118 900 kg	16 363 700 kg
1893	3 784 400 "	30 314 600 "
1894	4 813 700 "	30 450 700 kg
1895	5 105 700 "	38 120 500 "
1896	7 221 500 "	43 701 500 "
1897	5 517 200 "	51 023 100 "
1898	8 833 800 "	59 524 400 "

Die Ausfuhr, welche zum grösseren Theil über Hamburg erfolgt ist, weist also von Jahr zu Jahr eine erfreuliche Zunahme auf. Berücksichtigt man nun, dass die über Hamburg ausgeführten Salze folgender Behandlung unterworfen sind:

a) Transport mit der Eisenbahn vom Werk nach Magdeburg oder Schönebeck (kein einziges Kaliwerk liegt am Wasserwege),
b) Umladung in Magdeburg oder Schönebeck in den Elbkahn,
c) Transport auf der Elbe nach Hamburg,
d) Umladung in Hamburg aus dem Elbkahn in das Seeschiff,
e) Transport auf der See von Hamburg nach dem nordischen Hafen,
f) Umladung im nordischen Hafen vom Seeschiff auf die Eisenbahn,
g) Transport auf der Eisenbahn bis zum Bestimmungsplatz;

berücksichtigt man ferner, dass bei den Kalisalzen eine genaue Einhaltung der Lieferungszeit erwünscht ist und dass nicht immer grössere Mengen, wie solche der Seetransport verlangt, auf einmal bezogen werden können, so leuchtet ohne weiteres ein, dass ein grosser Theil dieser Transporte dem direkten Schienenwege über Warnemünde zufallen muss. Was hier für die Abraumsalze gesagt ist, gilt zu einem Theil auch für Koch-, Siede- und Steinsalz, von dem gleichfalls bedeutende Mengen nach dem Norden ausgeführt werden.

So erheblich ferner der Aufschwung der deutschen Soda-, Natron- und Alaunfabrikation geworden ist, so ist es dieser Industrie bislang doch nur theilweise gelungen, den englischen Wettbewerb auf den nordischen Märkten zu überwinden. Auch auf diesem Gebiete dürfte der neue Weg über Warnemünde in Frage kommen. Schon jetzt werden in Kopenhagen deutsche Briketts gehandelt. Dieser Artikel, der die wiederholten, bei dem Wasserwege bedingten Umladungen sowie den Wassertransport überhaupt nicht vertragen kann, wird zweifellos in verstärktem Maasse über Warnemünde ausgeführt werden, wenn hier die direkte Schienenverbindung auch die Bezüge einzelner Ladungen gestattet. Bedeutende Transporte sind auch von der deutschen Maschinen- und Textilindustrie sowie von der Industrie der Steine und Erden zu erwarten. Mag es bei diesen Beispielen bewenden. Es erübrigt noch, hervorzuheben, dass der Eisenbahnweg folgende Vorzüge vor dem Wasserwege oder dem kombinirten Land- und Wasserwege hat:

1. beim Transport mit der Bahn können je nach Bedarf grössere Mengen oder einzelne Wagenladungen verschickt werden; 2. beim Bahntransport fällt die Umladung fort; 3. der Bahntransport vollzieht sich schneller; 4. beim Bahntransport finden weniger Beschädigungen und Verluste statt; 5. die Eisenbahn befördert regelmässiger und zu jeder Jahreszeit; 6. beim Bahntransport können die Interessenten mit festen Frachten während des ganzen Jahres rechnen; 7. die Interessenten können die Fracht von der Versandstation bis zur Bestimmungsstation genau berechnen.

Hieraus ergibt sich, dass unter Umständen auch dann noch die Beförderung mit der Bahn vorgezogen wird, wenn sie — bis zu gewissen Grenzen — theuerer sein sollte als der Wasserweg.

In Berücksichtigung aller dieser Umstände darf angenommen werden, dass dem neuen Schienenwege von dem Verkehr zwischen Deutschland und dem Norden aller Wahrscheinlichkeit nach ein nicht unerheblicher Theil zufallen wird und dass der deutschen Industrie dadurch eine beachtenswerthe Unterstützung in ihrem Wettkampfe mit dem zu den nordischen Ländern in Verkehrsbeziehungen stehenden Auslande, insbesondere mit England, geboten wird. Str.

Die Eisenbahnverbindung zwischen der afrikanischen Westküste und Transvaal.

Schon seit ungefähr 4 Jahren finden englischerseits Bestrebungen statt, ausser der Eisenbahnverbindung zwischen Transvaal bezw. Prätoria, Johannesburg und der Ostküste (Delagoabai) eine zweite Verbindung zwischen dem Minenbezirk von Transvaal und der Westküste zu gewinnen. Zuerst war als Ausgangspunkt für diese das deutsche Schutzgebiet und Britisch-Betschuanaland bezw. Rhodesia durchquerende Linie Swakopmund in Aussicht genommen, neuerdings hat man sich jedoch — ob allein wegen der sehr ungünstigen Landungsverhältnisse in Swakopmund und der ausserordentlichen Schwierigkeiten und Kosten, dort einen Hafen für grosse Ozeandampfer anzulegen, ist unbekannt — für die nördlich vom Kunene liegende, zum portugiesischen Mossamedes gehörende grosse Fischbai oder Tigerbai entschieden. Von welchen Gesichtspunkten dabei England oder wohl richtiger Cecil Rhodes geleitet wird, ist bisher nicht bekannt geworden und wird wohl auch ferner der Oeffentlichkeit unbekannt bleiben. Man kann sich daher nur auf Muthmaassungen beschränken, dass England in der Hoffnung, über kurz oder lang in den Besitz der Minen vom Witwatersrand zu kommen, sich eine zweite, vom Suezkanal unabhängige Verbindung mit Transvaal sichern will, die ausserdem noch eine wesentliche Abkürzung gegenüber dem Wege über Kapstadt gewähren würde.

Wie dem aber auch sein mag, wir haben mit der Thatsache zu rechnen, dass nach dem Abkommen mit der South-Africa (Chartered) Company die grosse Fisch- oder Tigerbai als Ausgangspunkt für die durch das deutsch-südwestafrikanische Schutzgebiet und Rhodesia nach Transvaal führende Eisenbahnlinie dienen soll, welche den grossen Grubenbezirken der südafrikanischen Goldindustrie Zugang zum atlantischen Ozean in einer Entfernung geben würde, die um etwa 2000 km Europa näher ist als Kapstadt und andererseits die Entwickelung der deutschen Besitzungen wesentlich fördern, namentlich auch den Mineralschätzen zu Gute kommen würde, die der nordwestliche Theil des Schutzgebietes enthalten soll. Dieses Unternehmen stützt sich auf die unter Mitwirkung der Diskonto-Gesellschaft neu gebildete Otavigesellschaft zum Zwecke des Betriebes der Minen von Thumeb und Otavi, sowie des Baues einer von der Westküste nach dem Innern führenden Eisenbahn, welcher seitens der Chartered Company der Weltverkehr durch Südafrika zwischen den beiden Meeresküsten zugesichert ist. Bereits Anfang Dezember v. J. waren in Swakopmund die Mitglieder der Expedition eingetroffen, welcher die Aufgabe obliegt, die allgemeinen Vorarbeiten für die Eisenbahnen von den Otaviminen nach der Westküste auszuführen und aus dem Oberingeniör Toennesen, Bergingeniör Speak und Feldmesser Nestl bestehen.

Die projektirte Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung von der atlantischen Küste bis Transvaal würde jedenfalls zu den grossartigsten Unternehmungen Afrikas gehören, da die Gesammtlänge der Bahn ungefähr 2000 km beträgt, und zwar: von der Tigerbai bis zum Kunene, der Grenze des deutschen Schutzgebiets 50 km, vom Kunene bis zu den Otaviminen 600 km, von den Otaviminen bis zur Grenze von Rhodesia 500 km, von der West- bis zur Ostgrenze Rhodesias bei Mafeking 630 km, von Mafeking bis Krügersdorp zum Anschluss an die Eisenbahnlinie Krügersdorp-Johannesburg 220 km. Soll die Bahn dem Schnellzugverkehr dienen und die Kapspurweite von 1,07 m erhalten, so würden auch die Kosten der in Südafrika gebauten Bahnen von rund 110 000 ℳ zu Grunde gelegt werden müssen und danach die Ausführung der gesammten Bahn einen Kostenaufwand von rund 220 000 000 ℳ erfordern, der sich durch die für den Verkehr von Ozeandampfern eingerichteten Hafenanlagen an der Tigerbai wohl auf 250 000 000 ℳ erhöhen würde. Nun beträgt die Entfernung von Prätoria nach der Delagoabai ungefähr 1/4 der Entfernung von Prätoria nach der Tigerbai; bei diesem ungeheuren Unterschiede der Entfernungen und den Eisenbahnfrachten ist daher kaum anzunehmen, dass ausser im Kriegsfalle der Güterverkehr von und nach Transvaal von den bisherigen Wegen abgelenkt werden kann. Die Bahn von der Grenze von Transvaal bei Mafeking, einer Station der von Kapstadt durch Rhodesia nach Buluwayo führenden und demnächst nach dem Tanganyika zu verlängernden Südnordbahn, durch die bis jetzt kaum erforschte Kalahariwüste, oder richtiger Kalaharisteppe, und durch den ebenfalls noch wenig erforschten und zum Theil auch noch nicht unterworfenen nördlichen Theil des deutschen Schutzgebietes bis zur Tigerbai würde daher, abgesehen von dem noch garnicht zu übersehenden Verkehr von der Tigerbai bis zu den Otaviminen in Betreff der Ein- und Ausfuhr kaum auf einen umfangreichen Güterverkehr zu rechnen haben und daher im wesentlichen auf den Personenverkehr angewiesen sein.*) Ob unter diesen Umständen die Unterhaltungs- und Betriebskosten einer 2000 km langen Bahn und die Verzinsung des auf 1/4 Milliarde zu veranschlagenden Anlagekapitals zu decken sein werden, erscheint sehr zweifelhaft. Ebensowenig ist es wahrscheinlich, dass das Deutsche Reich eine Bahn unterstützen wird, die mit ihrem östlichen Theile im Gebiet der Chartered Company liegt, also von Cecil Rhodes abhängig ist, mit ihrem westlichen Theil aber auf portugiesischem Gebiet endet, daher ebenfalls mehr oder minder unter englischer Kontrole steht, somit im allgemeinen von dem Entgegenkommen Englands abhängt.

Sofern daher England nicht etwa in ähnlicher Weise wie bei der Ugandabahn aus strategischen Rücksichten das Eisenbahnprojekt von Mafeking nach der Tigerbai verfolgt und die dazu erforderlichen Mittel zur Verfügung stellt, dürfte auf die Verwirklichung dieses Eisenbahnprojektes in absehbarer Zeit wohl kaum zu rechnen sei.

Wesentlich anders gestalten sich die Verhältnisse, wenn die projektirte Bahn nur auf die 650 km lange Verbindung von der Tigerbai nach den Otaviminen beschränkt wird. Aber auch in diesem Falle wird es sich fragen, ob die Interessen der Otavigesellschaft und der South-West-Africa-Company, deren Konzessionsgebiet von der projektirten Bahn durchschnitten wird, gross genug sind, um die Anlage einer Bahn zu rechtfertigen, die auch selbst bei Annahme von 0,60 m Spurweite und ohne Hafenanlagen mindestens 19 500 000 ℳ kosten würde, oder ob es vorzuziehen ist, den Anschluss der Otaviminen in südlicher Richtung an die Bahn Swakopmund-Windhoek etwa bei Karibib zu suchen, da in diesem Falle nur eine etwa halb so lange Anschlussbahn zu bauen sein und dadurch die Ertragsfähigkeit der Bahn nach Swakopmund erhöht werden würde. Schwabe.

Im Anschluss an obige Ausführungen theilen wir aus den soeben bekannt werdenden portugiesischen Kolonialvorlagen den auf die als Staatsbahn auszuführende Bahn von der Tigerbai nach dem Kunene bezüglichen Theil mit. Der Art. 7 des bez. Gesetzentwurfs lautet:

„Die Regierung wird ermächtigt, Vorarbeiten vorzunehmen und in Bau auszuführen a) eine Eisenbahnlinie, die von der Tigerbai im Distrikt Mossamedes ausgeht, sich nach Süden wendet, bis zum rechten Ufer des Kunene geht, um dort an einem passend ausgewählten Orte mit der Eisenbahn auf deutschem Gebiet zusammenzutreffen; b) die nöthigen Arbeiten in der Tigerbai, um dort die Kopfstation der unter a) besprochenen Eisenbahn herzurichten. Der Betrieb der Eisenbahn und die Hafenarbeiten, auf die sich dieser Artikel bezieht, werden direkt vom Staat besorgt. Zur Bestreitung der Kosten für die Ausführung dieser Arbeiten werden seitens der Regierung, wenn sie es für nöthig und geeignet erachtet, Kolonialobligationen ausgegeben werden. In den Haushalt der Kolonie Angola wird jährlich der Betrag eingesetzt werden, der erforderlich ist zur vollen Bezahlung der Zinsen und Amortisation der nach obigen Bestimmungen geschaffenen Obligationen.

Zur Begründung dieser Bahn Tigerbai-deutsche Grenze führt der beigefügte Bericht aus, dass es unbedingt erforderlich sei, die Bahn ihrer Bedeutung als eine nach der Grenze des Gebiets führenden als Staatsbahn zu bauen und zu betreiben. Die Bahn solle am Kunene die Eisenbahn treffen, deren Erbauung auf deutschem Gebiete projektirt sei und den Minendistrikt von Ottavi mit jenem Flusse verbinden solle. „Die Tigerbai ist durch ihre geographische Lage und durch das Fehlen anderer gleich guter Häfen auf eine weite Küstenausdehnung nach Süden zu berufen, einem grossen Gebiet dienstbar zu sein, das portugiesische und deutsche Besitzungen umfasst. Wir würden, ohne an den Pflichten einer vernünftigen Kolonialpolitik zu fehlen, jenen Hafen und unser Gebiet nicht absperren können gegen das Gebiet einer anderen Nation, wenn wir durch den Bau einer Eisenbahnlinie zu gleicher Zeit unseren und fremden Interessen dienen und kräftig zur Entwickelung eines Theils des afrikanischen Kontinents beitragen können. Und wenn jemand ein-

*) Nach einer Mittheilung aus Kapstadt hat allerdings der Präsident der dortigen Handelskammer es als die Pflicht der Handelswelt der Kapkolonie bezeichnet, sich dem Bau dieser Bahn zu widersetzen, welche die Entfernung zwischen London und Rhodesia um 1300 engl. Meilen abkürzen und sich daher als ein furchtbarer Konkurrent gegen Kapstadt, das jetzt das grösste Güterverteilungscentrum Südafrikas sei, erweisen würde.

wenden wollte, dass in unserem Eifer, dem Handel und der Industrie einen Theil Afrikas zu öffnen, wir uns in Schwierigkeiten stürzen könnten, die die aus solcher Verbesserung sich ergebenden Vortheile aufheben würden, so wird solche Befürchtung verschwinden, wenn man in Betracht zieht, dass der Betrieb der Bahn nur durch den Staat geschieht und dass die projektirte Bahn ohne eine mögliche Konkurrenz einer anderen Bahn den ganzen Handel eines Gebiets beherrschen wird, dessen industrieller Entwickelung sich die deutsche Nation mit Lebhaftigkeit zuwendet. Die Eisenbahn wird bei ihrer Kürze der Provinz Angola wenig beträchtliche Lasten auferlegen, die sicherlich innerhalb kurzer Zeit reichlich ausgeglichen werden, denn alles überzeugt uns, dass ihr Verkehr fortwährend steigen wird im Verhältniss zu der weiteren Erschliessung der betreffenden Regionen."

Die Bebauung der Kohleninsel in München.*)

Eins der wichtigsten Probleme, welches die Neuzeit unseren Ingeniören und Finanzmännern stellt, ist die Lösung der Schwierigkeiten, die das reissend schnelle Anwachsen der heutigen Grossstädte für die dadurch nothwendig werdende weitere Ausbildung der Verkehrsanstalten bietet. Die Ausbreitung der Städte an ihrem Umkreis und die gleichzeitige gesteigerte Centralisation der Geschäftsthätigkeit in ihrem wirthschaftlichen Mittelpunkte — in der „City" — erzeugen einen fort und fort zunehmenden Verkehr zwischen dem Innern der Stadt und ihren Vorstädten und Aussenorten, und es bedarf immer neuer und immer leistungsfähigerer Mittel, um diesem Massenzudrang gerecht zu werden. Ganz in dem gleichen und vielleicht in noch höherem Maasse steigert sich aber auch der Werth des Grundbesitzes im Innern der Stadt, und derselbe erreicht dann unter Umständen eine Höhe, welche die Herstellung neuer Zuwegungen und die Durchlegung neuer Verkehrslinien geradezu unmöglich macht. Solange die Breite der Strassen ausreicht, um eine entsprechende Zahl von Schienengleisen für Pferdebahnen, elektrischen Betrieb und Dampftrams einzulegen, windet man sich zur Noth durch. Sobald aber diese Mittel versagen, versucht man — wie in Newyork und London und neuerdings in Berlin — dem Nothstande durch Hochbahnen und Untergrundbahnen abzuhelfen. Die ersteren sind jedoch für die Anwohner nicht gerade angenehm, — die Anlage der letzteren ist so kostspielig, dass ein solches Unternehmen selbst in London nicht hat rentiren können.

Unter diesen Umständen besitzen diejenigen Städte einen beneidenswerthen Vorzug, in denen es einer umsichtigen und thatkräftigen Verwaltung rechtzeitig gelungen ist, mit Lokomotivbahnen in den Mittelpunkt des Verkehrs einzudringen, bevor die Steigerung der Bodenpreise dieses Gebiet für alle absehbare Zeit mit einer undurchdringlichen Scheidewand umzog. Von deutschen Städten waren es Köln und Berlin, denen es gelang, in dieser Beziehung „die ersten zu sein und vorzustreben vor andern". Die rheinische Hauptstadt verdankt es ihrem berühmten Bürger Mewissen, dass bereits vor vierzig Jahren die Herstellung des Centralbahnhofs in unmittelbarer Nähe des Doms ermöglicht und der „Durchbruch" nach Gereon fertiggestellt wurde; in Berlin wurde der Bau der Stadtbahn zunächst durch Hartwichs umsichtige Maassnahmen vorbereitet und dann durch das thatkräftige Eingreifen des Staats vor nunmehr achtzehn Jahren zur Vollendung geführt. Aber jeder Berliner weiss es: wäre die Stadtbahn nicht damals fertig geworden, so würde sie niemals gebaut worden sein und niemals gebaut werden. Denn seither sind die Bodenpreise im Innern der Stadt in einer solchen Weise gestiegen, dass die Durchlegung einer Bahnlinie, wie sie jetzt vom Königsplatz bis zur Jannowitzbrücke führt, mit unerschwinglichen Kosten verbunden sein würde.

In München ist nun gerade jetzt die Frage des Vorortverkehrs durch eine besondere Veranlassung in ein akutes Stadium getreten. Wie bekannt, wird die bayerische Hauptstadt in der Richtung von Südwesten nach Nordosten von der Isar durchschnitten. Die Altstadt München liegt auf dem linken Ufer dieses Flusses, über welchen vier Brücken den Verkehr mit den auf dem rechten Ufer belegenen Vorstädten Bogenhausen, Haidhausen und Au vermitteln. Vor dem altstädtischen Isarthore, wo die nach Au hinüberführende Ludwigsbrücke den Strom überschreitet, ist dieser in zwei Arme getheilt, welche eine weite flache Insel, die sog. Kohleninsel, einschliessen. Seit einigen Jahren beschäftigt man sich mit dem Plane einer Bebauung dieser Insel, und es hat zu diesem Zwecke bereits eine vom Stadtmagistrate ausgeschriebene Preisbewerbung stattgefunden, in welcher sechs verschiedene Entwürfe der betr. Jury unterbreitet wurden. Diesen Plänen, auf deren nähere Erörterung hier nicht eingegangen werden soll, ist nun der Direktor der Münchener Lokalbahngesellschaft, Herr Theodor Lechner, mit einem scharf und klar begründeten Gegenprojekte entgegengetreten, in welchem er die Kohleninsel für eine staatliche Bahnhofsanlage in Aussicht nimmt. Unter Beibringung reichhaltiger und sorgfältig durchgearbeiteter statistischer Zusammenstellungen, denen er zugleich durch sinnreich entworfene graphische Darstellungen die möglichste Anschaulichkeit verleiht, führt der Verfasser den Nachweis, dass sich in München seit Jahren bereits der Schwerpunkt des Verkehrs nach dem im Westen belegenen Centralbahnhof verschoben hat, und zwar in einer für die Interessen der übrigen Stadttheile geradezu bedrohlichen Weise. Verglichen mit dem Centralbahnhofe, spielen der dortige Ostbahnhof sowie der Isarthalbahnhof und ganz besonders der Südbahnhof nur noch die Rolle unbedeutender Nebenstationen. Als höchst charakteristisch aber heben wir aus dem gebotenen Material den Umstand hervor, dass in München, wo die Zahl der Gesammtbevölkerung in dem Zeitraum von 1885 bis 1895 von 282000 auf 407000 Einwohner — also um 41 % — stieg, die Bevölkerung der Altstadt sich von 49000 auf 46000 Einwohner, also um 6 %, verringert hat. Das ist ein unzweideutiges Anzeichen dafür, dass sich auch in München der in London und Berlin seit langen Jahren beobachtete Prozess zu vollziehen beginnt, welcher die centralen Stadttheile entvölkert, indem dort die bisherigen Wohnungen zu Geschäftsräumen — Läden, Kontors und Büros — umgestaltet werden. Steigt nun die Gesammtbevölkerung Münchens in dem bisherigen Maasse weiter, so darf man erwarten, dass sie im Jahre 1925 auf eine Million angewachsen sein wird; und angesichts dieser Voraussicht ist es schon jetzt dringend geboten, Fürsorge zu treffen, dass die zu erwartende Erweiterung des Wohngebiets durch eine Erweiterung des Vorortverkehrs verbunden mit möglichst direktem und raschen Anschluss an die inneren Stadttheile — die zukünftige „City" — angebahnt werde.

Leider gestattet uns der verfügbare Raum nicht, auf alle vom Verfasser überzeugend nachgewiesenen und in übersichtlicher Weise dargelegten Thatsachen, durch welche er seine Auffassung begründet, des Näheren einzugehen: wir müssen in dieser Beziehung auf die Schrift selbst verweisen und können hier nur die in ihr gewonnenen Schlussergebnisse kurz auseinandersetzen. Als einzig mögliche und zugleich wirksame Vorbeugung gegen zukünftige schwere Uebelstände im Münchener Verkehrsleben bezeichnet Herr Lechner die Anlage eines Personenbahnhofs von genügender Ausdehnung auf der Kohleninsel, welcher nach Süden zu längs der Isar mit dem Südbahnhofe und auf diese Weise mit den die Altstadt im Süden und Westen umgebenden Bahnlinien in Verbindung gesetzt wird. Diese neue Bahn soll von der Bahnhofsanlage auf der Kohleninsel nach Norden am rechten Isarufer entlang bis zur Stadtgrenze bei Oberföhring weitergeführt werden, und von dort zweigen dann zwei andere neue Linien aus, von denen die eine westlich bei Feldmaching an die München-Regensburger Bahn anschliesst, während die andere in südöstlicher Richtung den Anschluss an den Ostbahnhof bezw. die Linien München-Rosenheim und München-Wien herstellt. Damit wäre dann der Ring nach beiden Seiten hin geschlossen. Ausserdem aber sind noch weitere neue Linien für den Vorortsverkehr nach den Aussenorten vorgesehen, und zwar vom Südbahnhofe über Gross-Hesselohe nach Grünwald, andererseits über Holzapfelgreut nach Planegg und weiter, ferner vom Nordring aus nach Ismaning und Fröttmaning.

Neben den bereits erwähnten anderweiten Bebauungsplänen für die Kohleninsel ist ganz neuerdings der Münchener Kunstgewerbeverein mit einem Entwurfe hervorgetreten, welcher von Herrn Theodor Fischer ausgearbeitet ist und dahin zielt, dass die Gebäude, die für die bevorstehende Jubiläumsausstellung des genannten Vereins auszuführen sind, auf jener Insel als

*) Dies bisher fast ausschliesslich in der bayerischen Presse erörterte Projekt ist gegenwärtig durch die Flugschrift „Die Bebauung der Kohleninsel im Zusammenhange mit dem Münchener Bahnnetze. Eine Studie von Theodor Lechner, Ingeniör — München 1900 — M. Rieger's Universitätsbuchhandlung (O. Himmer)" u. E. auch für weitere Kreise in hohem Grade beachtenswerth geworden.

massive Bauwerke hergestellt werden, um demnächst als ein Kunstgewerbemuseum bezw. als Handwerkerschulen und Zunfthäuser dienen zu können. Das „Centralblatt der Bauverwaltung", dem wir diese Nachricht entnehmen, spricht sich in hohem Grade anerkennend und rühmend über den künstlerischen Werth des neuen Entwurfs aus, äussert sich aber gleichzeitig dahin, dass dies Projekt unbedingt hinter den Lechner'schen Vorschlägen zurückstehen müsse, sofern es nicht etwa gelingen sollte, eine Vereinigung beider Entwürfe zu ermöglichen. Wir können uns diesem Votum rückhaltlos anschliessen. Man werfe uns jedoch nicht vor, dass wir hierbei die durch das Fischer'sche Projekt vertretenen idealen und Kunstinteressen dem materiellen Vortheile aufopfern, welchen die Bahnhofsanlage auf der Kohleninsel den östlichen Stadttheilen Münchens zweifellos gewähren wird. Die uns bestimmenden Gründe sind wesentlich ethischer und sozialer Natur. In unsern heutigen Grossstädten ist keine Frage in sittlicher und gesundheitlicher Beziehung von so einschneidender Bedeutung wie die Wohnungsfrage, und zu einem gedeihlichen Fortschreiten gerade auf diesem Gebiete trägt das Lechner'sche Projekt in wirkungsvollster Weise bei. Jede Maassregel, die es erleichtert, dass der Mittelstand und die Arbeiter, welche ihren Erwerb inmitten der Grossstadt suchen müssen, sich in den Vorstädten oder gar in ländlichen Ortschaften geräumige und gesunde Wohnungen einrichten können, ist in moralischer und gesundheitspolizeilicher Beziehung von höchstem Werthe, und in diesem Sinne begrüssen wir den Lechner'schen Plan als die geniale Anregung zu einem Unternehmen von segensreichster Bedeutung.

Jedenfalls aber müssten die Schienengleise des neuen Bahnhofes so hoch gelegt werden, dass sie einer Ueberfluthung nicht ausgesetzt wären, und da vermögen wir angesichts der Ereignisse des vorigen Herbstes, wo die bayerische Hauptstadt durch die Hochfluth der Isar in Angst und Schrecken versetzt wurde, das Bedenken nicht zu unterdrücken, ob es vom wasserpolizeilichen Standpunkte aus zulässig sein wird, das Hochwasserprofil des Stromes durch einen geräumigen Einbau auf der Kohleninsel einzuengen. Nach dieser Richtung scheint uns die hier erörterte Frage noch nicht ausreichend geklärt; doch hoffen wir, dass sich auch den etwa bestehenden Schwierigkeiten durch entsprechende Vorkehrungen wird begegnen lassen.

H.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eisenbahnpetitionen im preussischen Herrenhaus.** In der Sitzung vom 9. d. Mts. kamen eine Anzahl von Petitionen zur Verhandlung.

Eine solche des Fürsten zu Innhausen und Knyphausen auf Lütetsburg namens des Ausschusses für den Bau einer Vollbahn von Emden nach Norden um den Bau einer derartigen Bahn wurde gemäss dem Antrage der Kommission der Regierung zur Berücksichtigung überwiesen. Ueber die Petition des Eisenbahnbremsers Wienecke in Hagen i/Westf. um Aufbesserung der Einkommensverhältnisse der Eisenbahnbremser geht das Haus zur Tagesordnung über.

Durch Kenntnissnahme für erledigt erklärt werden die Verhandlungen des Landeseisenbahnraths 1899, der Baubericht der Eisenbahnverwaltung 1898/99, der Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preussischen und hessischen Staatsbahnen im Jahre 1898/99 und die Nachweisungen der bis zum Schluss des Jahres 1899 bewilligten oder in Aussicht genommenen Staatsbeihilfen aus den zur Förderung des Baues von Kleinbahnen bereit gestellten Fonds.

Bei der Berathung des Bauberichts theilte Minister von Thielen mit, dass die Kosten für den Bau der Bahn von Petersdorf nach der österreichischen Grenze, die dann vertragsmässig durch die österreichische Regierung fortgesetzt werden solle, sich auf etwa 2600000 ℳ. mehr belaufen als in Aussicht genommen, da die ursprünglich geplante Linienführung wegen technischer Schwierigkeiten habe geändert werden müssen. Es werde daher dem Landtage in der nächsten Tagung eine Vorlage um Erhöhung des Kredits um diese Summe zugehen.

Letzter Gegenstand der Tagesordnung war die Berathung einer Bittschrift der Handelskammern zu Bromberg, Breslau, Posen u. a. um möglichst schleunige Einführung einer Tagesschnellzugsverbindung zwischen Königsberg i/Pr. sowie Danzig über Dirschau, Bromberg, Inowrazlaw, Posen und Breslau und umgekehrt. Die Kommission schlägt vor, die Bittschrift der Regierung zur Erwägung zu überweisen. Bürgermeister Knobloch-Bromberg wies auf die auffallende Thatsache hin, dass die beiden grössten Städte der Provinz Posen, Posen und Bromberg, noch einer direkten Schnellzugsverbindung entbehren. Diese Verbindung würde die allseitig angestrebte wirthschaftliche Entwickelung Posens sehr fördern und den Einwohnern Brombergs das Wohnen an der östlichen Grenze der Monarchie sehr erleichtern. Der Minister der öffentlichen Arbeiten erwiderte, er verkenne durchaus nicht die wirthschaftlichen Gründe, die diese Petition stützen. Die jetzige Verbindung über Kreuz sei um zwei Stunden länger, und der angestrebte Schnellzug werde in den nächsten Jahren eingeführt werden müssen, aber es gebe viele dringlichere neue Zugverbindungen. Der geforderte neue Schnellzug würde 500000 bis 600000 ℳ. jährlich kosten, und dies würde sich bei thatsächlich jetzt täglich 17 Reisenden auf dieser Strecke nicht verlohnen. Es handelt sich also mehr um ein Zukunftsbedürfniss, das allerdings um so gerechtfertigter erscheint, als die neue Schnellzugsverbindung den Verkehr heben würde. In diesem Jahre aber könne diese Verbindung nicht in Aussicht gestellt werden. Professor Launhardt beantragt im Gegensatz zur Kommission, die Petition der Regierung zur Berücksichtigung zu überweisen. Die Bittschrift wird der Regierung zur Berücksichtigung überwiesen.

— **Vorschriften über die Befähigung zur Hilfeleistung bei telegraphischen Zugmeldungen und bei der Bedienung von Stationsblockwerken.** Zur Hilfeleistung bei der Abgabe der zur Sicherung der Zugfahrten vorgeschriebenen Meldungen und bei der Bedienung der Stationsblockwerke sind nach einer Verfügung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ausser den Stationsbeamten und den zum Telegraphisten oder den förmlich oder formlos zum Weichensteller I. Klasse geprüften Bediensteten grundsätzlich nur solche Beamte oder vereidigte Hilfsbeamte zu verwenden, die drei Monate nach vollendetem 21. Lebensjahre auf der Station, auf der sie zunächst verwendet werden sollen, beschäftigt gewesen sind und in einer praktischen Prüfung vor dem Vorstande der Telegrapheninspektion, seinem Vertreter oder einem hierfür besonders geeigneten und bestimmten Telegraphenmeister nach Fertigkeit im Telegraphiren und Kenntniss der Vorschriften über die Behandlung der telegraphischen Apparate und Leitungen sowie über deren dienstlichen Gebrauch, ferner Kenntniss der Vorschriften über den telegraphischen Zugmeldedienst nachgewiesen und ausserdem vor dem Vorstande der Betriebsinspektion eine praktische Prüfung abgelegt haben, die sich auf die Handhabung etwa vorhandener Blockwerke und Fernsprecher, auf die Kenntniss des Fahrplanes und der Fahrordnung der die Station berührenden Züge, sowie der Bedeutung der Signale und die Kenntniss der Betriebsverhältnisse des Bahnhofes, soweit solche auf den telegraphischen Zugmeldedienst und die Bedienung der Stationsblockwerke von Einfluss sind, zu erstrecken hat. Bei Versetzungen nach einer anderen Station ist diese Prüfung zu 3 zu wiederholen. Unvereidigte Personen sind mit den bezeichneten Dienstleistungen überhaupt nicht zu betrauen.

— **Die ausserordentliche Generalversammlung der niederlausitzer Eisenbahngesellschaft** beschloss nach eingehender Besprechung des mit der Firma Hennig, Hartwig & Co. wegen des Baues der Eisenbahnlinie Lübben-Beeskow abgeschlossenen Vertrages, dass der Vorstand unter Zustimmung des Aufsichtsrathes zur Aufnahme einer Schuld ermächtigt sein soll, falls die vorgesehene Pauschalsumme wegen der von den Behörden zu verlangenden Mehrleistungen nicht ausreichen sollte. Ferner wurde beschlossen, den Vorstand zur Aufnahme einer Schuld bis zur Höhe von 250000 ℳ. zu ermächtigen zwecks Erweiterung und Verbesserung der bestehenden Anlagen und Stärkung der Betriebsmittel. In der Begründung hierzu führte Baurath Griebel aus, dass es durchaus nothwendig sei, eine Reparaturwerkstatt in Luckau zu erbauen, da die Reparaturen bisher bei der königlichen Eisenbahnwerkstatt in Cottbus ausgeführt werden und ausserordentlich theuer zu stehen kommen. Die Anlage dieser Werkstatt würde etwa 60000 ℳ. erfordern. Ferner seien zur Anschaffung von Güterwagen, die von der königlichen Eisenbahndirektion verlangt sind, 100000 ℳ. nothwendig. Ferner erfordere der Bahnhof in Lübben zwecks Erbauung eines Güterschuppens, Schaffung einer Dienstwohnung, Anlage eines Fussweges usw. 14000 ℳ. Diese Summe von 174000 ℳ. würde sehr bald aufzubringen sein. Der weitere Betrag würde erst im Bedarfsfalle flüssig gemacht werden. Es sei zu erwarten, dass sehr bald in der Nähe von Luckau ein neues Kohlenwerk auf-

geschlossen werden wird, und in diesem Falle sei es sicher, dass vom Minister der Gesellschaft weitere Mehrleistungen auferlegt werden. Die Anleihe werde bei dem gegenwärtigen Geldmarkt nicht unter einem Zinsfuss von 5 % und 1 % jährlicher Tilgung unterzubringen sein, was eine jährliche Ausgabe von 15 600 ℳ. erfordert. Diese Mehrbelastung könne die Gesellschaft wohl auf sich nehmen, da der Stand der Gesellschaft für 1899/1900 sich gegenüber dem Vorjahre um 23 000 ℳ. günstiger stellt. Ausserdem werde die zu erbauende Reparaturwerkstatt der Gesellschaft grosse Ersparnisse bringen. Gegen die Aufnahme der Schuld stimmte der Vertreter der Kreise Luckau und Schweidnitz, Landrath von Manteuffel mit der Begründung, dass die Kreise nach dem geschlossenen Konzessionsvertrage die Verwaltung nicht für berechtigt halten, ohne Zustimmung der Kreise eine Schuld aufzunehmen. Baurath Griebel bemerkte, dass die Verwaltung nicht dieser Ansicht sei und dass sie, falls die Kreise ihren Einspruch aufrechterhalten, zur Austragung dieses Streitpunktes einen Prozess anstrengen würden.

— **Alpenbahnprojekt über den Fernpass zum Comosee und nach Mailand.** Ueber dieses neuerdings verschiedentlich erörterte Projekt, welches in seinem kleineren Theil als „Fernbahn" schon über 20 Jahre spielt, hat sich am 7. d. Mts. die bayerische Regierung im Parlament ausgesprochen, und zwar energisch ablehnend. Es handelte sich um eine auch von uns s. Z. mitgetheilte Petition des Handels- und Gewerbevereins Augsburg, wonach die bayerische Regierung das Projekt beim Bundesrath unterstützen sollte. Der Berichterstatter und verschiedene Abgeordnete traten für die Petition ein. Ministerpräsident Freiher von Crailsheim wies jedoch darauf hin, dass das Projekt in keiner Weise reif sei; weder das Deutsche Reich, das jetzt andere Sorgen habe, noch der österreichische Kaiserstaat werde Lust zu einem solchen Millionenprojekt haben; der Antrag des Berichterstatters auf Berücksichtigung sei für ihn unannehmbar. Der Finanzausschuss beschloss darauf die Ueberweisung der Petition an die Regierung zur „Würdigung", was ihm nicht viel helfen wird!

— **Zu dem Eisenbahnunfall in Bischweiler am 4. Januar d. J.** theilen wir aus der jetzt abgeschlossenen Gerichtsverhandlung mit, dass der Weichensteller Brenner, dem von der Anklage die Schuld an diesem Unfall beigemessen wurde, wegen fahrlässiger Tödtung und Gefährdung eines Eisenbahntransportes zu einem Jahr Gefängniss verurtheilt wurde. Der Unfall war bekanntlich dadurch herbeigeführt worden, dass infolge falscher Weichenstellung der Schnellzug D 76 statt auf Gleis 4 auf Gleis 6 übergeleitet wurde und mit grosser Kraft auf einen auf diesem Gleis stehenden Güterzug fuhr, was die Tödtung von fünf Personen und die Körperverletzung von einer Person zur Folge hatte. Die Urtheilsbegründung hebt hervor, dass der Zusammenstoss durch falsche Weichenstellung verursacht und die Behauptung des Angeklagten, er habe die Weiche richtig gestellt, als unwahrscheinlich zu betrachten sei; die Möglichkeit einer Ablenkung der Weiche auf Gleis 6, wenn sie auf Gleis 4 gestellt worden wäre, sei durch die Aussage des Sachverständigen widerlegt worden. Der vom Vertheidiger des Angeklagten der Eisenbahnverwaltung gemachte Vorwurf, dass der Postwagen nicht als Schutzwagen zu verwenden sei, wurde damit zurückgewiesen, dass bei D-Zügen, die nicht getrennt werden dürfen, der Postwagen entweder am Anfang oder am Ende des Zuges sich befinden müsse; hier sei letzteres der Fall gewesen, bis durch Umstellung des Zuges im Kopfbahnhofe Weissenburg der Wagen hinter die Lokomotive gekommen sei. Der Behauptung des Angeklagten, dass er ausser seinem Dienst noch mit schriftlichen Arbeiten, die ihm seitens des Stationsvorstehers übertragen waren, beschäftigt gewesen sei, wurde entgegengestellt, dass eine Dienstüberlastung bei Brenner nicht in Frage käme, er im Gegentheil sehr wohl imstande gewesen sei, seinen Dienst gut auszuführen. Der Unfall sei auf die grobe Nachlässigkeit des Angeklagten zurückzuführen.

— Dem **Geschäftsberichte des deutschen Eisenbahnbeamtenvereins** (nicht zu verwechseln mit dem preussischen Beamtenverein) **zu Hannover** entnehmen wir, dass die Ergebnisse des Vereins im verflossenen Jahre sehr befriedigende waren; die Zahl der Mitglieder ist gewachsen; sie belief sich am Schlusse des Jahres 1899 auf 9 996 Mitglieder, gegen 7 782 am Schlusse des Jahres 1898. Die Sammlungen für ein neu zu erbauendes Genesungsheim haben einen guten Fortgang genommen, und es ist zu hoffen, dass der Herr Minister diesem Vorhaben seine Theilnahme zuwendet. Lebhafte Thätigkeit entfaltete der Verein durch Gewährung von Rechtshilfe und von Interessenvertretung an seine Mitglieder. Von den eingelaufenen 75 Unterstützungsanträgen konnten 55 bewilligt werden, im ganzen eine Summe von 1 505 ℳ.; für zinsfreie Darlehen wurden 530 ℳ. verausgabt. Gering waren im verflossenen Jahre die Anträge auf Unfallversicherung bei der Gesellschaft Rhenania; die Gesammtsumme dieser Unfallversicherungen betrug nur 52 000 ℳ. Die Sterbekasse ist nicht zur Eröffnung gebracht, da kaum 50 Beitrittserklärungen eingegangen sind.

Dagegen sind die Geschäfte der Spar- und Darlehnskasse um das Sechsfache ihres Umfanges im ersten Geschäftsjahre gestiegen. Die Finanzverhältnisse des Vereins sind dank weiser Sparsamkeit gute zu nennen.

— **Personalnachrichten.** Eisenbahnbauinspektor Glasenapp, bisher in Berlin, ist der kaiserlichen Botschaft in Washington — unter Anweisung seines Wohnortes in Newyork — zugetheilt worden.

Geheimer Baurath z. D. Jordan, früher Mitglied der Eisenbahndirektion in Breslau, ist gestorben.

Oesterreich-Ungarn.

— **Das Eisenbahnprogramm in Oesterreich.** Die Vorarbeiten der in dem Eisenbahnprogramm der Regierung enthaltenen Bahnprojekte nehmen einen raschen Fortgang, so dass die Amtshandlungen über die betreffenden Projekte in nächster Zeit bevorstehen. Die Linienfeststellung der Eisenbahnverbindung Görz-Triest wird demnächst beginnen. Das Einzelprojekt der Tauernbahn steht gleichfalls vor seiner Fertigstellung und wird die Linienfeststellung wohl noch im Laufe des Mai vorgenommen werden können. Die Ausarbeitung des Einzelprojektes für die Linie Hartberg-Friedberg dürfte gleichfalls im Laufe des Mai beendigt werden. Es sind also alle Vorbereitungen getroffen, um im Falle der Erledigung der Eisenbahnvorlage im Parlament noch im Laufe des Sommers mit den Bauarbeiten bei den wichtigsten Objekten beginnen zu können.

— **Eisenbahnverhandlungen im tiroler Landtage.** Der Landtag bewilligte eine Beihilfe von 400 000 Kr. durch Uebernahme von Stammaktien an die Vintschgaubahn, eine solche von 502 200 Kr. für die mit diesem Baue zusammenhängende Etschregulirung, ferner von 300 000 Kr. durch Uebernahme von Stammaktien an die Stubaibahn. Bei der Verhandlung über die Uebernahme von Stammaktien der Vintschgaubahn wurde beschlossen, die Gemeinde Meran bei dem Eisenbahnministerium in betreff des Bahnhofes auf das kräftigste zu unterstützen.

— **Ruhegehalts-, Wittwen- und Waisenkasse für die Bediensteten des niederösterreichischen Landeseisenbahnamts.** Der niederösterreichische Landtag beschloss die Errichtung der vorgenannten Kasse für die Bediensteten des niederösterreichischen Landeseisenbahnamts sowie deren Wittwen und Waisen, und zwar unter Uebernahme der Haftung des Landes für die satzungsmässigen Ruhegenüsse.

— **Die dalmatinischen Bahnbauten.** Der Stand der Bauarbeiten auf der Linie Dolnja Glawska-Bocche di Cattaro nebst Abzweigung von Uskoplje nach Gravosa ist ein derart befriedigender, dass die Möglichkeit vorliegt, dass der Bau bis zum Ende dieses Jahres zum Abschlusse gebracht werde. Auch die vorbereitenden Arbeiten in betreff des Baues der Linie Spalato-Arzano schreiten in befriedigender Weise fort.

— Die **Einnahmen der Privatbahnen im April d. J.** stellen sich nach den vorläufigen Ausweisen wie folgt:

	April 1900	gegen April 1899
	Kronen	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . .	6 864 136	+ 852 864
Südbahngesellschaft	8 278 347	+ 281 335
österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft	4 676 021	+ 492 455
österr. Nordwestbahn:		
garantirte Linie	1 722 481	+ 64 826
Elbethalbahn	1 141 078	— 56 093
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	598 372	+ 50 712
Aussig-Teplitzer Bahn	983 196	— 142 161
Buschtêhrader Bahn Lit. A . . .	497 106	— 9 600
„ „ „ B	1 089 724	+ 48 400
böhmische Nordbahn	813 442	+ 18 918

— **Rechnungsabschluss der Südbahn für das Jahr 1899.** Die folgende Zusammenstellung zeigt die Hauptergebnisse dieses Abschlusses:

Erträgnisse:	Gulden	
Betriebs-Roheinnahmen		50 822 458
ab: Betriebsausgaben	23 471 665	
besondere Ausgaben (Gebühren, Realsteuern, Wohlfahrtsausgaben usw.)	1 890 088	
Kote- und Stempelgebühren für die 3 % Obligationen	745 729	
österreichische Erwerbsteuer sammt Zuschlägen	4 070 345	
ungarische Gesellschaftssteuer sammt Zuschlägen	467 753	30 645 582
Betriebsüberschuss		20 176 876
Gewinn aus dem Betriebe der Lokal- und Pachtbahnen (einschliesslich der Rente für den verkauften 1/8 Antheil an der Wiener Verbindungsbahn)		151 533
Erträgnisse aus dem Eisenbahnbetriebe		20 328 410
Erträgniss der Hotelanlagen und des Grazer Walzwerkes sowie Saldo der Zinsen und verschiedene Abrechnungen		667 384
Summe des Erträgnisses		20 995 794
Lasten:		
Verzinsung und Tilgung der Anlehen und Tilgung der Aktien		27 464 891
ab: ungarische Jahresrente mit	240 000	
Italienische Jahresrente mit	11 827 954	12 067 954
sohin verbleibt ein Rest von		15 396 936
dazu Wechselverluste		3 138 028
Summe der Lasten		18 534 965
Ueberschuss:	2 460 829	
hierzu Vortrag aus dem Jahre 1898	32 536	2 493 366
Davon sind zu verwenden:		
als Abschlagszahlung auf den Kaufschillingsrest für die Linie Wien-Triest	1 224 159	
zur Ausstattung der in der Generalversammlung vom 23. Mai 1896 beschlossenen Spezialreserve	529 564	1 753 723
bleibt verfügbarer Ueberschuss		739 642

Die Betriebseinnahmen sind gegenüber dem Vorjahre infolge der bedeutenden Verkehrsentwickelung um 2 319 717 fl. gestiegen; hiervon entfallen auf die österreichischen Linien 2 032 000 fl. Der Hauptantheil an der Erhöhung der Einnahmen fällt auf den Frachtenverkehr, der um 1 356 000 fl. höhere Einnahmen geliefert hat. Die grösste Steigerung ergab sich in den Artikeln: Kohle und Koks, Bauhölzer, Zucker, Eisen, Eisenfabrikate, Mahlprodukte usw. Eine Steigerung der Betriebseinnahmen hat sich auch bei den Lokalbahnen und den von der Gesellschaft betriebenen sonstigen Unternehmungen ergeben.

Der Zunahme der Betriebseinnahmen steht ein Anwachsen der eigentlichen Betriebsausgaben um 1 329 897 fl. gegenüber. Diese Steigerung ist durch die erhöhte Fahrtleistung und durch die erhöhten Personalbezüge hervorgerufen. Der Verkehrs- und kommerzielle Dienst haben um 436 000 fl., der Bahnerhaltungsdienst um 161 000 fl., der Zugförderungsdienst um 639 000 fl. mehr erfordert als im Vorjahre. In der letztgenannten Ziffer ist auch die namhafte Steigerung der Brennmaterialpreise enthalten.

Die Personalausgaben dürften bei der Südbahn in den kommenden Jahren voraussichtlich eine weitere Steigerung erfahren. So beabsichtigt die Gesellschaft im Interesse der erhöhten Betriebssicherheit eine neue Diensteintheilung einzuführen, die voraussichtlich Mehrkosten von 300 000 bis 400 000 fl. jährlich erfordern wird. Ebenso wie die eigentlichen Betriebsausgaben weisen die besonderen Ausgaben eine Vermehrung, und zwar um rund 145 000 fl. auf. Die Hauptursache hierfür bildet die Erhöhung der Beiträge der Südbahn für die Unfallversicherung sowie für Pensionsfondszwecke. Die Auslagen für die Kote- und Stempelgebühren der 3 % Obligationen sind im Wesen unverändert geblieben. Die österreichische Erwerbsteuer sammt Zuschlägen beläuft sich auf 4 000 000 fl. und ist um 197 000 fl. höher als im Vorjahre. Die Staatssteuer ist hierbei nur um 14 000 fl. gestiegen; dagegen haben die nicht ärarischen Zuschläge, vor allem die Landeszuschläge namhafte höhere Beträge in Anspruch genommen. Die ungarische Gesellschaftssteuer hat sich in geringem Maasse vermindert und beträgt 467 753 fl. Die gesammte Leistung der Gesellschaft an Steuern und Gebühren beläuft sich auf fast 5 000 000 fl.! Den Roheinnahmen von 50 800 000 fl. stehen Ausgaben in der Höhe von 20 100 000 fl. gegenüber.

Zuzüglich des Gewinnes aus dem Betriebe der Lokal- und Pachtbahnen ergibt sich ein Gesammterträgniss aus dem Eisenbahnbetrieb von 20 328 410 fl., welches um 875 699 fl. höher ist als im Vorjahre. Das Erträgniss der Hotelanlagen und des Grazer Walzwerkes sowie der Saldo der Zinsen und verschiedener Abrechnungen belaufen sich auf 667 384 fl. Das Erträgniss der Hotelanlagen in Abbazia ist etwas zurückgegangen.

Unter den Lasten ist der Aufwand für Verzinsung und Tilgung der Anlehen und Tilgung der Aktien um 55 085 fl. gestiegen. Der letzte Rest der 4 % Markanleihe ist im zweiten Halbjahr 1898 begeben worden, dessen Bilanz daher nur mit den halbjährigen Zinsen belastet gewesen ist. Jetzt hat die Zinsenbelastung das ganze Jahr hindurch gewirkt und ist infolge dessen gestiegen. Die Wechselkursverluste haben keine erhebliche Erhöhung erfahren. Nach Deckung der Lasten verbleibt ein Reinertrag von 2 460 829 fl. Aus demselben ist die Abschlagszahlung auf den Kaufschillingsrest mit 1 224 159 fl. zu bestreiten. Diese Post erforderte diesmal um 500 653 fl. mehr als im Vorjahre. Es ist dies eine Folge der Steigerung der Roheinnahmen, von denen die Kaufschillingsrate nach einem bestimmten Schlüssel ermittelt wird. Ferner musste von dem Ueberschusse die Spezialreserve für die 3 % Prioritäten dotirt werden. Diese Zuweisung erhält sich ungefähr auf der gleichen Höhe wie im Vorjahre. Nach Bezahlung der Kaufschillingsrate und Ausstattung der Spezialreserve verbleibt einschliesslich des Vortrages vom Jahre 1898 im Betrage von 32 536 fl. ein verfügbarer Ueberschuss von 739 000 fl. Hiervon sollen zur Bezahlung einer 2 Frcs. betragenden Dividende 702 833 fl. verwendet und der Rest von 36 804 fl. auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Der Generalversammlung wird der Vorschlag unterbreitet werden, die 3·5 %, 80 000 000 ℳ betragende Markanleihe in eine 4 % Anleihe von 100 000 000 Frcs. oder 81 000 000 ℳ umzuwandeln. Diese Anleihe soll abzugsfrei verzinslich und in 69 Jahren, vom Jahre 1900 angefangen, rückzahlbar sein.

— **Prag-Duxer Eisenbahn.** Die Verwaltung dieser Bahn ist zu Beginn des vorigen Jahres an das Eisenbahnministerium mit dem Vorschlage herangetreten, die Regierung möge in Ausübung des in dem Protokollarübereinkommen vom 22. Februar 1896 vorgesehenen Optionsrechtes die Prioritätenschuld der Gesellschaft zur Selbstzahlung übernehmen und die Aktien in 4 % Staatsschuldverschreibungen umwandeln. Die Gesellschaft erklärte sich in diesem Falle bereit, der Regierung aus dem Spezialfonds 900 000 ℳ in 3 % Prioritäten der Prag-Duxer Bahn, überdies aber eine baare Zuwendung von 400 000 ℳ, welch' letzterer Betrag im Laufe der Verhandlungen erhöht wurde, zur Verfügung zu stellen. Die damaligen Verhandlungen haben zu keinem Ergebniss geführt, offenbar, weil von Seite der Regierung das in Ansehung des Goldagio zu übernehmende Risiko als zu gross angesehen worden sein dürfte. Vor Kurzem hat nun die Verwaltung der Gesellschaft der Regierung eine neuerliche Eingabe überreicht, in welcher der Regierung im Falle der Ausübung des Optionsrechtes der eine weitere Erhöhung zur Verfügung gestellten Zuwendungen angeboten wird.

— **Schlossbergbahn in Graz.** Die Unternehmung der Drahtseilbahn auf dem Grazer Schlossberg plant eine Reform ihres Betriebes, indem sie den elektrischen Antrieb des Drahtseiles einführen will. Das bezügliche Uebereinkommen dürfte demnächst zum Abschluss kommen.

— **Entscheidung, betreffend die Höhe der Pension im Dienst verunglückter Bediensteter der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** In der Generalversammlung dieser Bahn vom Jahre 1893 wurde beschlossen, jenen Bediensteten, welche wegen eines in Dienstausübung erlittenen Unfalles eine Unfallsrente beziehen, die Pension nur in der Höhe auszubezahlen, welche durch die Differenz zwischen Rente und statutenmässiger Pension gegeben ist. Erreicht oder übersteigt die Rente die Höhe der Pension, so erfolgt überhaupt keine Pensionsauszahlung. Einige im Dienste der Nordbahn verunglückte Bedienstete und die hinterbliebenen Wittwen einiger solcher Eisenbahnbediensteten brachten beim Handelsgerichte in Wien die Klage auf Feststellung der Ungültigkeit der einschlägigen Bestimmung des neuen Statuts und auf Auszahlung der Pensionen ein. Das Handelsgericht wies die Klagen ab. Die Generalversammlung sei die bestellte Vertretung des Pensionsinstitutes und zu derartigen Statutenänderungen berechtigt, falls die Regierung ihre Zustimmung gebe. Die Bediensteten hätten es unterlassen, gegen die Statutenänderung in der Generalversammlung Einspruch zu erheben und auch später keine Präjudizialklage eingebracht, woraus ihr stillschweigendes Einverständniss erhelle. Gegen dieses Urtheil wurde die Berufung ergriffen. Das Oberlandesgericht gab der Berufung der Kläger Folge, das Urtheil wurde abgeändert und festgestellt, dass bei Zuweisung der Pensionsbezüge die den Klägern jeweilig gewährte Rente der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt nicht in Abrechnung zu bringen sei. Die Frage, ob die von der beklagten Gesellschaft in der General-

versammlung vom Jahre 1893 beschlossene Statutenänderung auch betreffs der vor dem 1. Januar 1893 bei der Nordbahn Bediensteten rechtswirksam sei, sei zu verneinen. Das Recht zur Aenderung könne sich nicht so weit erstrecken, dass bereits früher erworbene Rechte im Grunde des alten Pensionsstatuts und des Dienstvertrages aufgehoben oder beeinträchtigt werden. Die Aenderung könne für diese Klasse von Bediensteten nur dann Rechtskraft haben, wenn ihre Zustimmung wirklich vorliege. Bei dem herrschenden Abhängigkeitsverhältniss könne Schweigen nicht als Zustimmung gelten.

Seitens der Nordbahn wurde gegen die Entscheidung der zweiten Instanz die Revision beim obersten Gerichtshof eingelegt.

— **Aufnahme einer 4 % Anleihe zur Durchführung von Investitionen.** Im ungarischen Abgeordnetenhause wurde ein Gesetzentwurf wegen Aufnahme einer 4 % Anleihe in Kronenwährung zur theilweisen Deckung der Kosten der auf Grund des Gesetzartikels XXX vom Jahre 1897 durchgeführten und noch durchzuführenden Investitionen angenommen. In diesem Gesetzartikel hat die Gesetzgebung die Reihenfolge der Eisenbahninvestitionen festgestellt und auch jene Summe, welche für die einzelnen Gruppen der Investitionen zu verwenden sind. Die inzwischen auf dem Geldmarkte eingetretene einschneidende Aenderung hat die volle Aufnahme der damals beschlossenen 3,5 % Anleihe behindert. Demzufolge entschloss sich die Regierung, die erforderlichen Summen aus den Kassenbeständen zu decken. So wurden 70—80 000 000 fl. aus den Kassenbeständen für diese Investitionszwecke verausgabt. Es kam noch die in den letzten Jahren eingetretene Stockung der Gewerbe hinzu, welche zu einer möglichst raschen Durchführung der Investitionen drängte. Zweck der neuen Anleihe ist die Rückerstattung der den Kassenbeständen entnommenen Beträge und die Fortsetzung der Eisenbahninvestitionen sowie die Durchführung sonstiger Investitionen in der Hauptstadt und in der Provinz.

— **Der neue Zonentarif.** Der ungarische Handelsminister hat den Entwurf des neuen Zonentarifs (vgl. Nr. 32 S. 494 d. Ztg.) dem Tarifkomitee des Handelsministeriums zur Begutachtung vorgelegt. In der überaus stark besuchten Sitzung des Tarifkomitees entwickelte sich über die Vorlage ein sehr lebhafter Meinungsaustausch. Zum Schlusse der Berathung dankte der Handelsminister den Rednern für die lichtvollen, an Form und Inhalt ausgezeichneten Ausführungen, welche die Fachorgane des Handelsministeriums in reifliche Erwägung ziehen werden.

— **Einbeziehung von Schifffahrtsstrecken in das Geltungsbereich des Uebereinkommens über den internationalen Eisenbahntransport.** Auf der Tagesordnung der am 26/27. April d. J. in Freiburg im Breisgau abgehaltenen Sitzung des internationalen Tarifkomitees stand u. a. die von den ungarischen Staatsbahnen beantragte Einbeziehung von Schifffahrtsstrecken in das Geltungsbereich des Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr. Es handelte sich darum, Pflaumentransporte, welche in serbischen Schiffsstationen (Schabatz, Raca und Obrenowatz) für österreichische und deutsche Eisenbahnstationen aufgegeben werden, mit d i r e k t e n internationalen Eisenbahnfrachtbriefen aufgeben zu können, damit den Aufgebern schon in der Schifffahrtsstation ein verwerthbares Duplikat des bis zur Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefes übergeben werden könne. Um dies herbeizuführen, hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen mit der ungarischen Fluss- und Seeschifffahrts-Aktiengesellschaft die Anwendung des Berner Uebereinkommens, insbesondere der Haftungsbestimmungen der Artikel 22 bis 27 des Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement für derlei Sendungen auch rücksichtlich der Schifffahrtsstrecken verabredet und an die betheiligten österreichischen und deutschen Eisenbahnverwaltungen das Ersuchen gerichtet, ihre Stationen hinsichtlich der Annahme der Eisenbahnfrachtbriefe über die von den Wasserstationen aus direkt abgefertigten Sendungen anzuweisen. Dieser Vorgang fand nicht die Zustimmung der betheiligten Verwaltungen und wurde infolge dessen eine Besprechung der Angelegenheit im internationalen Tarifkomitee in die Wege geleitet. Das internationale Tarifkomitee sprach sich dafür aus, dass es rechtlich nicht als zulässig erachtet werden könne, Flussschifffahrtsstrecken in das Geltungsbereich des Berner Uebereinkommens aufzunehmen, dass es jedoch zur Erzielung des von den ungarischen Staatsbahnen angestrebten Zweckes der Verwendung direkter internationaler Frachtbriefe in der Schifffahrtsstation nicht erforderlich sei, das Berner Uebereinkommen auf die in Frage kommenden Schifffahrtsstrecken anzuwenden, dass dieser Zweck vielmehr schon auf Grund des § 57, zusätzliche Bestimmungen Ziffer 5 des Vereinsbetriebsreglements und § 68, Absatz 3 des österreichisch-ungarischen Betriebsreglements erreicht werden könne, wenn in den Schifffahrtsstationen Eisenbahngüternebenstellen errichtet werden und die Schifffahrtsgesellschaft als Rollfuhrunternehmer der Bahn für die Schifffahrtsstrecke bestellt wird.

— **Kohlenverkehr nach Südbahnstationen.** Wie s. Zt. mitgetheilt wurde, haben die ungarischen Staatsbahnen im Interesse der Erweiterung des Verkehrsgebietes der ungarischen Kohlenindustrie mit der Südbahngesellschaft Verhandlungen gepflogen, um nach den ungarischen Stationen dieser Gesellschaft entsprechend ermässigte Frachtsätze zu erlangen; diese Verhandlungen sind, wie nunmehr gemeldet wird, dank dem Entgegenkommen der Südbahngesellschaft zu günstigem Ergebnisse gelangt. Die Gesellschaft soll sich bereit erklärt haben, dem jeweiligen Bedürfnisse entsprechend nach ihren grösseren ungarischen Stationen direkte Kohlentarife zu erstellen, womit einem längst gehegten Wunsche der interessirten Kohlenwerke entsprochen wird.

Was die Höhe der Kohlenförderung in Ungarn betrifft, so habe sich dieselbe im Jahre 1899 trotz der in mehreren Industriebezirken wahrgenommenen Stockungen abermals gehoben; während im Jahre 1898 die Förderung 58 700 000 dz betrug (45 200 000 dz Braunkohle, 13 200 000 dz Schwarzkohle und 300 000 dz Briketts), betrug die Förderung im Jahre 1899 59 500 000 dz (davon 46 000 000 dz Braunkohle, 13 000 000 dz Schwarzkohle und 300 000 dz Briketts). Dem gegenüber betrug die Einfuhr österreichischer und preussischer Kohle 14 850 000 dz, um 2 % weniger als im Jahre 1898, während die Kokseinfuhr mit 3 100 000 dz unverändert blieb. Die Kohlenausfuhr betrug 2 020 000 dz, um 13 % weniger als im Jahre 1898, welcher Ausfall auf die Rechnung der geringeren rumänischen Ausfuhr zu stellen ist. Vor zehn Jahren, im Jahre 1890, beschränkte sich die ungarische Kohlenförderung auf 32 700 000 dz, die schlesische Kohleneinfuhr betrug damals 8 200 000 dz, während die ungarische Ausfuhr 1 000 000 dz bei weitem nicht erreichte.

Luxemburg.

— **Luxemburgische Prinz Heinrichbahn.** Nach dem Geschäftsbericht für 1899 betragen die Einnahmen aus dem Bahn- und Grubenbetriebe 5 248 680 Frcs. (gegen das Vorjahr mehr 893 534 Frcs.). Die Ausgaben sind gegen das Vorjahr um 133 320 Frcs. gestiegen. Der Gewinn beträgt 3 155 798 (2 395 585) Francs. Das verflossene Jahr weist die höchste Einnahme und Gewinnziffer seit der Gründung der Gesellschaft auf. Die Einnahmen aus dem Bahnbetrieb betragen 4 361 770 (3 898 687) Frcs., die Ausgaben 2 083 971 (1 948 878) Frcs. und der Gewinn 2 277 799 (1 949 808) Frcs. Von dem Gewinn entfallen auf die Erzbeckenlinie 1 905 460 Frcs., die Attertlinie 352 954 Frcs., die Sauerlinie 34 171 Frcs., während die kleine Linie Kautenbach-Wiltz mit einem Verluste von 14 786 Frcs. gearbeitet hat. Die Erzgruben erbrachten 877 999 (445 776) Frcs. Der beträchtliche Unterschied gegen das Vorjahr erklärt sich daraus, dass die Firma Gebr. Stumm den Gesammtpreis einer ihr überlassenen Erzgrube unter Diskonto mit 594 771 Frcs. an Stelle der anfänglich vereinbarten Jahreszahlungen zum Voraus eingezahlt hat. Nach den früheren Verfügungen werden von dem Ertrag aus den Erzgruben nur 225 000 Frcs. unter den Jahreseinnahmen verrechnet, während die restlichen 652 999 Frcs. der Grubenrücklage überwiesen werden. Die Einnahmen für 1899 begreifen ausserdem in sich für Wagengestellung an andere Eisenbahnverwaltungen 129 301 Francs, für Vermiethung von Grundstücken 18 444 Frcs., für Zinsen, Aufgeld usw. 114 640 Frcs. Unter den Ausgaben sind verrechnet für Steuern 58 908 Frcs., für Inanspruchnahme der Gleise usw. anderer Bahnverwaltungen 55 109 Frcs., für Verwaltungskosten 42 962 Frcs, für Verzinsung der Schuldverschreibungen 361 985 (363 180) Frcs., für Tilgung von 78 Schuldverschreibungen 40 000 Frcs. Zur Vertheilung gelangen 2 281 968 Francs; auf Gewinnantheile entfallen 39 444 (39 027) Frcs., die Aktionäre erhalten 2 100 000 (1 725 000) Frcs., während 142 524 (68 900) Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen werden. Auf die Aktie (500 Frcs.) entfallen 28 Frcs. oder 5,60 % (23 Frcs. gleich 4,06 %). Bezüglich des Anschlusses der im Bau begriffenen Linie Luxemburg-Petingen an den Bahnhof Luxemburg hatten sich Schwierigkeiten mit der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ergeben, die nunmehr ihre Lösung gefunden haben. Die genannte Linie, die die Reise zwischen Luxemburg und Paris um etwa eine Stunde abkürzen soll und der man deshalb eine gewisse internationale Bedeutung beilegt, sollte Anfangs Juni nächsthin eröffnet werden. Nach dem Geschäftsbericht soll die Eröffnung sich jedoch um einige Tage verzögern, weil sich an mehreren Punkten Senkungen im Bahndamm eingestellt haben. („Köln. Ztg.“)

Rumänien.

— **Der Etat der Eisenbahnen für das Betriebsjahr 1900/1901** enthält folgende Ziffern:

a) Einnahmen: 1. Eisenbahnen 60 854 520 Frcs. (davon entfallen auf Personenverkehr 20 400 000 Frcs., Gepäckverkehr 739 000 Frcs., Eilgutverkehr 1 854 370 Frcs., Frachtenverkehr 35 087 150 Frcs. und verschiedene Einnahmen 2 774 000 Frcs.), 2. Betrieb der Docks in Galatz und Braila 1 704 500 Frcs. und 3. Seedienst 3 060 500 Frcs., insgesammt 65 619 520 Frcs.;

b) Ausgaben: Personal 20 622 265 Frcs., Materialanschaffung 7 259 777 Frcs., Erhaltung, Erneuerung und Vervollständigung der Baulichkeiten und der Strecke 8 416 650 Frcs., Erhaltung, Erneuerung und Vervollständigung des rollenden Materials und des Schiffsparkes 4 285 100 Frcs., verschiedene Ausgaben 2 355 050 Frcs., Schulen 109 696 Frcs., insgesammt 43 058 538 Frcs.

Der Ueberschuss der Einnahmen gegenüber den Ausgaben beziffert sich daher auf 22 560 982 Frcs., davon gehen ab für den Reservefonds 608 545 Frcs., so dass eine Reineinnahme von 21 952 437 Frcs. verbleibt.

Im Entgegenhalte zum Etat des Vorjahres ist eine Mehreinnahme von 2 918 661 Frcs. und eine Minderausgabe von 2 588 751 Frcs. veranschlagt, letztere, trotzdem im Laufe des Betriebsjahres (1900/1901) das Netz mit folgenden Linien vergrössert wird: 1. Ghibarteni-Beresci 7,1 km, 2. Gürtelbahn in Bukarest 81 km, 3. Jiblea-Calimanesci-Riul Vadului (ungarische Grenze) 47,3 km und 4. Smardiaosa-Zimnicea 26 km, zusammen 161,4 km.

Gleichzeitig wurde beschlossen, das Etatsjahr, welches früher mit dem Kalenderjahr zusammen fiel, von nun ab vom 1. April zu rechnen.

— **Ruhegehalts- und Unterstützungskasse der Eisenbahnen Ende 1898.** Die Ruhegehaltskasse besass Ende 1898 ein Vermögen von 9 214 429 Frcs. und zahlte im Laufe des vorgenannten Jahres an Ruhegehälter 251 214 Frcs. Die Beiträge der Mitglieder (5 % der Bezüge) betrugen 488 704 Frcs., während sich der Zuschuss der Verwaltung (2 % der Bezüge) auf 163 742 Frcs. bezifferte.

Die Unterstützungskasse hatte Ende 1898 ein Vermögen von 6 286 995 Frcs. und verausgabte an Unterstützungen und Ruhegehälter 326 364 Frcs. Die Beiträge der Mitglieder beliefen sich auf 646 295 Frcs. und der Zuschuss der Verwaltung (2 % der Bezüge) auf 258 574 Frcs. Beiden Kassen gehörten 21 148 Mitglieder an.

Vereinsausland.

— **Elektrische Eisenbahn Brüssel-Antwerpen.** Das belgische Parlament hat den Gesetzentwurf der Regierung betreffs Ertheilung der Konzession für diese Bahn zwar nicht sachlich abgelehnt, aber aufgeschoben, was vorerst einer Verwerfung gleichkommt, da nun das Parlament aufgelöst ist und Neuwahlen vorzunehmen sind. Das Bedürfniss dieser Bahn wird allgemein anerkannt; hauptsächlich an verschiedenen Eifersüchteleien ist sie bisher gescheitert. So wurde jetzt auf belgischer Seite unangenehm vermerkt, dass die hochentwickelte deutsche elektrische Industrie betheiligt werden könnte.

— **Pariser Stadtbahn.** Zu der für die nächsten Tage angekündigten theilweisen Eröffnung der ersten Linie Vincennes-Bastille-Porte Maillot, deren voller Dienst gegen Ende Juni eintreten soll, wird noch mitgetheilt, dass sofort nachher die städtischen Behörden sich mit der Errichtung einer zweiten Stadtbahnlinie beschäftigen würden, welche die Porte Maillot mit der Porte de Vincennes über die äusseren Boulevards: Clichy, la Chapelle, la Villette usw. verbinden soll. Der Oberingeniör der Stadtbahn, Herr Bienvenu, habe das Studium dieses weiteren Projektes begonnen, dessen Ergebnisse er dem neuen Munizipalrath in dessen erster Sitzung vorlegen werde.

— **Elektrische Bahn der Pariser Weltausstellung.** Diese Bahn verfolgt denselben Weg wie die Stufenbahn, deren Dienst sie in gewissem Maasse ergänzt; da die Stufenbahn immer in derselben Richtung geht, ist es Aufgabe der elektrischen Eisenbahn, den entgegengesetzten Menschenstrom zu befördern. Beim Bau hat man verschiedene Wechselwirkungen anwenden müssen, um die beiden Verkehrsmittel in dem beschränkten ihnen zur Verfügung stehenden Raum beständig einander nahe zu halten; stellenweise geht die Bahn über, stellenweise neben und auch unter der Stufenbahn. Jeder Zug, der aus einem Bewegungs- und zwei Schleppwagen besteht, kann 200 Fahrgäste fassen; stündlich können bis zu 40 Züge abgefertigt werden, so dass an Tagen starken Besuchs über 100 000 Personen mit der elektrischen Bahn befördert zu werden vermögen. Sie hat 5 Stationen: Invaliden, Chateau d'Eau (Champ de Mars), Park des Champ de Mars, Palast der Land- und Seearmee, fremde Palais. Der Einheitspreis beträgt 25 Cts.

— **Rentabilität der schweizer Eisenbahnen.** Nach der amtlichen Statistik betrug im Jahre 1898 das in den schweizerischen Eisenbahnen steckende Kapital rund 1 238 Millionen Franken und erzielte einen Reingewinn von $45^1/_2$ Millionen (3,692 %), während die Verzinsung der konsolidirten Schulden rund 28 Millionen (3,627 %) erforderte und die Aktionäre fast 19 Millionen (4,612 %) Dividende erhielten. In der schweizer Presse wie auch jüngst im Parlament machen sich, gegenüber den vielfachen Hoffnungen und Ansprüchen auf Verkehrs- und Besoldungsverbesserungen usw. bei den künftigen Bundesbahnen und gegenüber den allgemein vertheuerten Geldverhältnissen allerlei Bedenken wegen der Rentabilität der Bundesbahnen geltend. So wird in einer anscheinend offiziösen Korrespondenz mehrerer bedeutender schweizer Blätter ausgeführt, dass wenn jetzt etwa noch die Privatbahngesellschaften die Wünsche des Personals auf Verbesserung der Pensions- und Unterstützungsverhältnisse erfüllen und daraus ein Fehlbetrag im Deckungskapital der Pensions- und Hülfskassen entstehen sollte, die jetzigen Privatbahnverwaltungen und nicht die künftigen Bundesbahnen dafür aufkommen müssten. Das Personal wird auch ermahnt, sich vorerst zu beruhigen, wenn es bei den Bundesbahnen zunächst vielfach ungünstiger gestellt sein werde als bei der anderen Verkehrsanstalt des Bundes, der Post. Das Rückkaufsgesetz von 1897, dessen bindender Tilgungsplan in 60 Jahren gänzliche Tilgung der Eisenbahnschuld der Bundesbahnen verspricht, legt der Eidgenossenschaft damit finanziell auch starke Verpflichtungen auf, von denen man noch nicht sagen kann, ob sie durchführbar sein werden.

— **Unfallstatistik der schweizerischen Eisenbahnen.** Die jetzt erschienene amtliche Statistik für 1898 verzeichnet auf den schweizerischen Eisenbahnen (ausschliesslich Strassenbahnen) 922 Unfälle. Davon waren 57 Entgleisungen, 19 Zusammenstösse und 846 sonstige Unfälle; von den letzeren waren 813 solche, von denen Menschen betroffen wurden. Von den Entgleisungen waren 43 in Ausweichungen, 14 auf offener Bahn; die Zusammenstösse ereigneten sich alle auf Stationen. Von den Unfällen kamen 270 auf die Jura-Simplonbahn, 207 auf die Nordostbahn, 200 auf die Centralbahn, 79 auf die Gotthardbahn und 68 auf die vereinigten Schweizerbahnen; die übrigen 98 vertheilen sich auf kleinere Bahnen. Durch Entgleisungen und Zusammenstösse wurden 3 Reisende und 5 Bahnbedienstete verletzt, durch sonstige Unfälle 8 Reisende getödtet und 47 verletzt, 30 Bahnbedienstete getödtet und 699 verletzt, von dritten Personen 21 getödtet und 31 verletzt. Selbstmorde werden 15 verzeichnet. Auf 1 000 000 Reisende kamen 0,14 Tödtungen und 0,82 Verletzungen; Bahnbedienstete wurden auf 100 000 Lokomotivkilometer getödtet 0,09, verletzt 2,04. Verhältnissmässig in günstigem Lichte zeigt die Unfallstatistik die Bergbahnen; eine Reihe derselben haben gar keinen Unfall aufzuweisen; die Drahtseilbahnen deren 4, davon 3 die „funiculaire" Lausanne-Ouchy.

— **Eisenbahn Piräus-Larissa.** Nachdem die Mitglieder der internationalen Finanzkontrole zur Uebernahme des Dienstes der für den Eisenbahnbau Piräus-Larissa bestimmten Anleihen ermächtigt worden sind, ist das betreffende Gesetz, wie der „Frankf. Ztg." aus Athen gemeldet wird, im Regierungsblatt veröffentlicht worden. Der Bau wird sobald wie möglich begonnen werden. Die Einzelheiten sollen in Paris, wohin sich der Athener Vertreter Georgiades begeben hat, vereinbart werden. Mehr als $2^1/_2$ Jahre dürfte der Bau der Eisenbahn nicht in Anspruch nehmen. Es bewerben sich um den Bau der Strecke, welche das neue griechische Eisenbahnnetz mit dem türkischen verbinden soll, 5 Gesellschaften.

— **Minister Victor Andrejewitsch Mjässojedow-Iwanow.** Ueber den neu ernannten Kollegen des russischen Ministers der Verkehrsanstalten Geheimrath Mjässojedow-Iwanow bringen die „Nowosti" folgende Mittheilungen:

V. A. Mjässojedow-Iwanow, im Jahre 1841 im Guvernement Kursk geboren, verliess mit 19 Jahren, mit dem Range eines Leutnants, das Institut der Wegebauingeniöre. In diese Zeit fällt der Anfang der Arbeiten an der Strecke der Grusinischen Heerstrasse zwischen Wladikawkas und Koby, an denen V. A. Mjässojedow-Iwanow durch den Bau der von ihm entworfenen eisernen Brücke über den Terek hervorragenden Antheil nahm. Nach drei Jahren wurden ihm die Vorarbeiten zur Nutzbarmachung des Kubanflusses für die Dampfschifffahrt übertragen; bei dieser Gelegenheit war es ihm möglich, sich unter General Heymann an der Expedition gegen die Volksstämme des westlichen Kaukasus zu betheiligen.

Den Eisenbahndienst begann V. A. Mjässejedow-Iwanow im Jahre 1869 als Chef einer Bauabtheilung der Kursk-Charkow-Asow Eisenbahn und wurde kurz darauf zum Chef des Betriebsressorts der genannten Bahnen ernannt. Sodann nahm er im Laufe von 20 Jahren nach einander die Stellungen als Verwaltender der Kursk-Kiew, Kursk-Charkow-Asow, Koslow-Rostow und Orel-Grjäsy Eisenbahn ein. Mit dem Jahre 1889 begann die Thätigkeit Mjässejedow-Iwanow's in den Centralverwaltungen des Ministeriums der Verkehrsanstalten. Als Mitglied der Verwaltung der Staatseisenbahnen war er Chef der Kommission zur Uebernahme der verstaatlichten Eisenbahnen und dann Vertreter der Eisenbahnverwaltung auf den Eisenbahnkongressen und im Tarifconseil. Im Jahre 1892 wurde er von der Konferenz des Instituts der Wegebauingeniöre Kaiser Alexander I. zum Dozenten auf den Lehrstuhl des Eisenbahnbetriebes berufen und nach 2 Jahren, nach einer glänzenden Vertheidigung seiner Dissertation über das von ihm gelehrte Spezialfach, wurde ihm der Titel eines Adjunkt-Professors für einen solchen Lehrstuhl ertheilt. Im folgenden Jahre übernahm er das verantwortliche Amt des Hauptinspektors der Eisenbahnen und des Verwaltenden der Hauptexpedition der Wasserwege und Chausseen. Im Januar 1897 wurde er sodann zum Präsidenten der Verwaltung der Staatseisenbahnen und vom 1. Juli 1899 zum Chef der Verwaltung der Eisenbahnen ernannt. Es geht hieraus hervor, dass der neu ernannte Kollege des Ministers ein Mann ist, der seinen Weg zum arbeitsreichen Amte, das er jetzt übernommen hat, durch Theorie und Praxis gehörig geschult, gefunden hat.

— **Das mittelasiatische Bahnprojekt** bringt die Geister in Russland wieder einmal ziemlich scharf an einander. Es ist übrigens nichts Auffallendes, dass da, wo es sich um den Bau einer so wichtigen und grossen Bahn handelt, um die Linienführung gestritten wird, weil die Interessen verschieden sind, und was dem einen Landestheil ein Segen werden kann, wünscht auch der andere für sich zu erreichen, kurz verschiedene Interessenkreise werden auch hier berührt und jeder Kreis versucht die Vorzüge in ein möglichst helles Licht zu rücken. Augenblicklich ist das Börsenkomitee (Vorsteheramt der Kaufmannschaft) von Ssaratow, wie der „Ssar. Dnew." mittheilt, in die Arena getreten und hat den Ministern der Finanzen und der Verkehrsanstalten eine Darlegung seiner Wünsche bezüglich der Richtung der mittelasiatischen Bahn zugestellt. Das Komitee tritt für die Richtung Alexandrow-Gai-Tschardshui ein, indem es ausführt, dass das Gebiet zwischen diesen Punkten dichter bevölkert ist als das Gebiet zwischen Orenburg und Taschkent Während das erste Gebiet nach der Zählung von 1897 eine Bevölkerungsziffer von 94 398 aufweist, ist das zweite Gebiet nur von 51 946 Personen bewohnt. Ferner sind Handel und Gewerbe im ersten Gebiet bei weitem höher entwickelt als im zweiten. Die Richtung nach Tschardshui muss den Handel Moskaus, Warschaus und Ssaratows beleben und wird schliesslich nicht ohne Einfluss auf den Verkehr Europas mit Indien bleiben. Im besonderen für Ssaratow hat die in der angegebenen Richtung geführte Eisenbahnlinie eine hervorragende wirthschaftliche Bedeutung. Ssaratow besitzt eine grosse Zahl verschiedener Fabriken und betreibt einen ausgedehnten Getreidehandel. Die Erschliessung der Märkte Asiens muss daher für Ssaratow epochemachend sein. Falls sich im Guvernement Ssaratow, wie angenommen wird, thatsächlich Naphta finden lässt, gewinnt die neue Linie eine erhöhte Bedeutung sowohl für Ssaratow, als auch für das gesammte Reich. Ob diese Gründe ausschlaggebend für die zuständigen staatlichen Instanzen sein werden, ist gewiss sehr fraglich, denn es scheint, als neige man noch zunächst der Linie über Orenberg nach Taschkent zu.

Allgemeines.

— **Die Eisenbahnwerkstatt in Pretoria** ist nach einem Kriegsbericht der „Köln. Ztg." vollständig in den Dienst der Kriegführung gestellt. Es heisst dort:

„Von dem seltsamen, halb bewundernswerthen, halb lächerlichen Kriegstreiben hebt sich die Thätigkeit der Eisenbahnwerkstatt in Pretoria vortheilhaft ab. Die Z.-A. S.-M. (Zuid-Africaansche Spoorweg-Maatschappij), die Niederländische Südafrikanische Eisenbahngesellschaft, hat im Improvisiren ganz Hervorragendes geleistet. Nicht allein werden Geschosse gegossen und sauber auf die vorgeschriebenen Abmessungen abgedreht, es wurden Zünder für Zeit und Aufschlag sowie Doppelzünder hergestellt, Räder ausgebessert und Protzen erneuert; es werden sogar schwierige technische Arbeiten auf dem Gebiete der Geschützfabrikation geleistet. Unter Führung des liebenswürdigen Direktors der Z.-A. S.-M., Herrn von Kretzschmar, und des unmittelbaren Leiters der Werkstatt, eines gediegenen schwedischen Technikers, betreten wir dies Arbeitsfeld. Hunderte von Maschinen, fast ausnahmslos deutschen Ursprungs und für Eisenbahnbedürfnisse bestimmt, surren und lärmen dort. Hier drehen Arbeiter aufmerksam die Theile der Zünder ab, dort stösst ein Zapfen Löcher in Metallplatten, die zu Protzkasten und Lafetten zusammengesetzt werden sollen, dort reihen sich die Hunderte von blitzblanken Zündern aneinander, wie Goldrollen auf dem Zahlbrett. Die Arbeiter sind in der Mehrzahl Holländer, die früher nur für friedliche Zwecke thätig waren. Sie lernten allmählich, und was sie jetzt leisten, ist bewundernswerth. Verschlüsse für Geschützrohre sind in sorgfältigstem Entstehen; einer der Long Toms, den die Engländer durch Dynamit zerstört hatten, ist, vorn und hinten etwas gestutzt und im Rohr aufs genaueste ausgebessert, schon als geheilt entlassen worden; das Rohr einer Krupphaubitze ist ganz neu angefertigt worden, indem man einen in einer der Johannesburger Minen gefundenen Stahlblock ausbohrte, abschliff und dann mit der vorschriftsmässigen Zahl von Zügen versah, eine für die Eisenbahnwerkstatt sehr schwierige, aber vortrefflich ausgefallene Arbeit. Jetzt steht die Haubitze wieder lustig im Felde. Man arbeitet z. Zt. an einer seltsamen Aufgabe. Die Regierung besass ein österreichisches 7,5 Skoda-Schnellfeuergeschütz; die vorhandenen 100 Patronen waren bald verschossen. Was nun? Die Z.-A. S.-M. musste helfen. Die Zufallsartilleristen der Gesellschaft sahen sich das hübsche Geschütz an und überlegten den Fall. Bald war die Lösung gefunden: die Creusotmunition passte im Kaliber, aber Skodas Patronenlager war zu klein, es musste also der Durchmesser vergrössert werden. Da hiess es zuerst die Maschinen dafür konstruiren, anfertigen und nun mit Aufmerksamkeit arbeiten. Nun ist dieses Skoda-Creusotgeschütz fast fertig und wird in diesen Tagen eingeschossen werden. Aber nicht allein derartige Aufgaben, die an Geist und Muskel hohe Anforderungen stellen, werden ohne viel Aufhebens gelöst, es handelt sich auch oft um Kleinigkeiten. Die Z.-A. S.-M. muss eben alles machen. Soeben bringt man einen Haufen zerbrochener künstlicher Beine und Arme. Wortlos legt man die Schienen nieder, wortlos sieht der Schwede das Durcheinander an, dann sagt er: Das können wir wohl machen; die Sache ist erledigt. Kein Bur scheint sich über diese Vielseitigkeit zu wundern; der Präsident war noch nie seit dem Ausbruch des Krieges in der Werkstatt und die Zeitungen schreiben nichts über so — langweilige Dinge. Die Fremden aber staunen ob der Leistungen der so ruhig und ohne Ueberhebung arbeitenden Eisenbahnwerkstatt. Die Regierung erhält die Arbeiten zum Selbstkostenpreise; für die Gesellschaft haben die Kriegsaufträge den grossen Vortheil, die Arbeiter beschäftigen, bezahlen und festhalten zu können. Erwähnenswerth sind auch die improvisirten Fabriken für rauchloses Pulver und die Geschossgiesserei in Johannesburg, die unter der Leitung französischer Kräfte steht."

Bücherschau.

— **Das Erfinderrecht der wichtigsten Staaten.** Erläutert von R. Schmehlik (Berlin). Zweite, vermehrte Auflage. Kartonnirt 1,50 ℳ. (Stuttgart, Deutsche Verlagsanstalt.)

Der Verfasser dieses in handlichem Taschenformat erscheinenden Werkes hat sich die Aufgabe gestellt: das deutsche Patentgesetz, das deutsche Gebrauchsmustergesetz, das deutsche Waarenzeichengesetz und die wichtigsten ausländischen Patentgesetze für den praktischen Gebrauch zu erläutern. Das deutsche Waarenzeichengesetz und die ausländischen Gesetze sind in ihren wichtigsten Bestimmungen in kurz gefasster und leicht verständlicher Form erklärt und zwar unter Berücksichtigung amtlicher und gerichtlicher Entscheidungen. Die deutschen Gesetze betreffend Patente und Gebrauchsmuster sind dagegen insofern ausführlicher behandelt, als die gesetzlichen Bestimmungen durch Zusammenziehen der sich ergänzenden Paragraphen in Hauptabschnitte zerlegt und diese unter Würdigung der Rechtsprechung erklärt, hierbei aber gleichzeitig die diesbezüglichen Entscheidungen in kurzem Auszuge angeführt werden unter Angabe des Jahrgangs des Patentblattes bezw. des Blattes für Patent-, Muster- und Zeichenwesen, wo der Wortlaut der Entscheidung abgedruckt ist. Besonders ausführlich behandelt der Verfasser die Kombinationspatente, den Begriff der Erfindung, die Frage der Neuheit, die Erfindungen von Beauftragten und Angestellten usw. Das Werk ist mithin nicht allein ein sehr praktisches Nachschlagebuch für jeden Erfinder und Industriellen, sondern auch für die Vertretung in Patentangelegenheiten, zumal darin die einschlägigen Entscheidungen an geeigneter Stelle in knapper Form angeführt sind. Endlich behandelt das Werk in gedrängter Form die Staatsverträge, insofern dieselben den Patentschutz betreffen, wobei die einschlägigen Entscheidungen gleichzeitig Berücksichtigung gefunden haben.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Wahrstedt-Velpke.

Die zur Zeit nur dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungs-Güterverkehr dienende Haltestelle Wahrstedt-Velpke wird vom 15. Mai d. J. ab für den Eil- und Frachtstückgutverkehr und vom 1. Juni d. J. auch für die Abfertigung von lebenden Thieren eingerichtet. Viehsendungen in mehrbödigen Wagen, sowie Leichen und Fahrzeuge sind im Verkehr von und nach der genannten Haltestelle bis auf Weiteres ausgeschlossen. Von den genannten Tagen ab findet daher zwischen Wahrstedt-Velpke einerseits und sämmtlichen Stationen der preussisch-hessischen und oldenburgisch. Staatsbahnen andererseits direkte Abfertigung von Gütern und Vieh in dem angegebenen Umfange statt. Ueber die Höhe der zur Berechnung kommenden Frachten ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 8. Mai 1900. (1125)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

2. Güterverkehr.

Ausnahmetarif für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen.

Die diesseitige Station Dissen-Rothenfelde wird mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. ab als Versandstation in den Ausnahmetarif für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen für den Verkehr nach den Stationen der preussischen Staatsbahn und der oldenburgischen Staatsbahn einbezogen.

Münster, den 7. Mai 1900. (1126)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juni d. J. kommt eine Neuausgabe des Theils II zu dem Gütertarif zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn zur Einführung. (Verkaufspreis 20 ₰.)

Durch dieselbe werden der Theil II vom 1. 3. 93 mit Nachträgen und der im Nachtrag IV zum Heft 1 des deutsch-Prinz Heinrichbahn Gütertarifs vom 1.5 95 enthaltene Tarif für die Beförderung von Milch und Sahne (Rahm) im Abonnement aufgehoben und ersetzt.

Die in den neuen Theil II aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften letzterer unter I (2) genehmigt worden.

Strassburg, den 4. Mai 1900. (1127)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 15. Mai l. J. werden die im Nachtrag III zum badisch-württembergischen Gütertarife enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 10 (für Sand ab Wertheim) grösstentheils um 0,01—0,02 ℳ für 100 kg ermässigt.

Nähere Auskunft ertheilt unsere Station Wertheim.

Karlsruhe, 8. Mai 1900. (1128)
Gr. Generaldirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 15. Mai d. J. treten Nachträge zum Tarifheft „Theil II“ zu den Heften 1, 2, 3, 4 und 5 der Abtheilungen A (Baden), B (Elsass-Lothringen), C (Pfalz), D (Main-Neckarbahn), E (Württemberg), sowie zu den Heften der Abtheilungen F (süddeutsche Eisenbahngesellschaft) und G (Basel) in Kraft. Die Nachträge enthalten ausser bereits früher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife:

1. Aenderung von Stationsnamen;
2. Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Mannheim-Industriehafen der badischen Staatsbahn, Deutsch-Oth (Hochöfen) und Deutsch-Oth (Villerupt) der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, Mörlheim der pfälzischen Eisenbahnen, Gerabronn, Langenburg und Münster a. Neckar der württembergischen Staatsbahn;
3. anderweitige, theilweise ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Lenningsen, Unna-Königsborn, Welver und Wickede-Asseln des Direktionsbezirks Essen, Mülhausen Nord der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Züttlingen der württembergischen Staatsbahn;
4. Frachtsätze der Stückgutklassen für die nur dem Wagenladungsverkehr eröffneten Stationen zur Berechnung der Stückgutfracht bei gemischten Ladungen;
5. Ergänzungen der Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif), 8 a (Giessereiroheisen), 9 (Eisen und Stahl), 9 b (Eisenbahnschienen), 9 s (Schiffsbaueisen), 18 a (Blei in Blöcken), 19 (Schwefelkies) und des Seehafenausnahmetarifs E, sowie die neu aufgenommenen Ausnahmetarife 5 (Wegebaumaterialien) im Verkehr mit den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Seehafenausnahmetarif E 2 (Eisen und Stahl usw. zur überseeischen Ausfuhr nach Ostasien) von St. Ingbert nach Emden, Leer, Norden und Papenburg;
6. a) Druckfehlerberichtigungen, durch welche um je 1 km erhöhte Entfernungen für die Stationsverbindungen Piesberg-Deutsch-Oth und Büderich-Wixhausen eingeführt werden und der Frachtsatz der allgemeinen Stückgutklasse Wald-Basel von 4,68 auf 4,86 ℳ erhöht wird;
   b) Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 a (Giessereiroheisen) für Stieringen-Wendel im Verkehr mit Leer und Norden.

Die unter 6 erwähnten Maassnahmen treten erst am 1. Juli d. J. in Kraft.

Die Nachträge können durch die Abfertigungsstellen käuflich bezogen werden.

Auskunft ertheilt die unterzeichnete Verwaltung.

Köln, den 9. Mai 1900. (1129)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden zufolge Uebergangs der Strecke Löhne-Osnabrück in den rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischen Verband die für die Stationen Bünde (Westfalen), Kirchlengern und Melle im westdeutsch-österreichisch-ungarischen Verbande vorgesehenen Bestimmungen, Frachtsätze und Entfernungen, soweit dieselben nicht bereits durch die am 1. April 1900 eingeführten neuen Tarifhefte 1 und 2 (Verkehr mit Oesterreich) aufgehoben sind, ausser Kraft gesetzt.

Für den Verkehr mit den vorbezeichneten Stationen werden nach Maassgabe des Verkehrsbedürfnisses nach Möglichkeit zum gleichen Zeitpunkte — andernfalls zu einem späteren Termine — neue Frachtsätze in den Tarifen des rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischen Verbandes zur Einführung gelangen.

Die durch die vorbezeichnete Tarifmaassnahme hervorgerufenen Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen gelten ebenfalls vom 1. Juli d. J. ab.

Breslau, den 8. Mai 1900. (1130)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. gelangt in unserem Binnenverkehr ein neuer Ausnahmetarif (Nr. 29) für Steinkohlenasche, Steinkohlenkoksasche und Koksklein (Cinders, Praschen) im Versande von Ars a. d. Mosel, Bannstein, Diedenhofen, Niederbronn und Völklingen nach Bitsch, Château-Salins, Diedsdorf, Hagenau, Metz, Reichshofen und Reichshofen Werk mit den Einheitssätzen des Rohstofftarifs zur Einführung.

Nähere Auskunft geben die genannten Abfertigungsstellen.

Strassburg, den 4. Mai 1900. (1131)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband, Verkehr mit Norddeutschland. Theil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1900 treten für die Beförderung von Eiern von Geflügel in Mengen von 5 und 10 t ermässigte Theilfrachtsätze b bis zum Schnittpunkte I in Geltung. Die Tarifermässigungen sind durch Einrechnung ermässigter Streckenfrachten seitens der österreichischen Verwaltungen herbeigeführt.

Die neuen Frachtsätze sind bei den

Auskunftsstellen und den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Breslau, den 7. Mai 1900. (1132)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag VI zum Tarife vom 1. Oktober 1896 in Kraft, enthaltend Aufnahme der Stationen Nürnberg Nordbahnhof und Nürnberg Nordostbahnhof in den Tarif, geänderte, grösstentheils ermässigte Tarifkilometer für die Stationen Lenningsen, Unna-Königsborn, Welver und Wickede-Asseln, ein geändertes Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 1 für Holz etc., Ausdehnung des Ausnahmetarifs 26 für Bimssand auf einige weitere bayerische Stationen, sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Der Nachtrag kann von den betheiligten Dienststellen bezogen werden.

Köln, den 7. Mai 1900. (1133)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Die in neuerer Zeit eingetretenen aussergewöhnlichen Erhöhungen der Betriebskosten der Rhederei haben die deutsche Levantelinie genöthigt, eine Erhöhung ihrer Frachtraten eintreten zu lassen. Mit Rücksicht hierauf werden im obigen Verkehre vom 1. Juli d. J. ab bis auf Weiteres feste Zuschläge zu den Frachtsätzen der einzelnen Tarifklassen erhoben werden. Gleichzeitig tritt eine Erhöhung der für jede Frachtbriefsendung zu erhebenden Mindestfracht in Kraft.

Ueber die Höhe der Zuschläge und der demnächstigen Mindestfrachten geben die Verbandsverwaltungen (einschliesslich der deutschen Levantelinie in Hamburg) sowie die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Altona, den 4. Mai 1900. (1134)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai d. J. ab wird die Station Oos der badischen Staatsbahn mit direkten Frachtsätzen in das Tarifheft VI vom 1. Februar 1884 und die Station Warmond der holländischen Eisenbahn mit direkten Frachtsätzen in die Tarifhefte II, IV, VI und VII vom 1. Februar 1884 aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Köln, den 5. Mai 1900. (1135)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-württembergischer Güterverkehr.

Am 15. Mai d. J. werden die sächsischen Stationen Lössnitz, Haltestelle und Wilkau, sowie die württembergischen Stationen Esslingen, Reutlingen und Zuffenhausen in den nach unseren Bekanntmachungen vom 28. Februar und 31. März d. J. eingeführten Ausnahmetarif für die Beförderung der Abfälle von Baumwolle, Baumwollgarn und Twisten einbezogen.

Auskunft über die Frachtsätze ertheilen die betheiligten Stationen.

Dresden, am 9. Mai 1900. (1136)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen. als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. ab werden die Holzfrachtsätze für den Verkehr von Wygoda um 1—6 ₰ für 100 kg erhöht. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den Verbandsstationen zu erfahren.

Breslau, den 5. Mai 1900. (1137)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Niederländisch-bayerischer Güterverkehr.

Die Bestimmungen und Frachtsätze des Nachtrags V zum deutsch-niederländischen Tarifheft Nr. 3, gültig vom 15 Mai 1900. haben, soweit sie den Verkehr mit Eger, Franzensbad und Hof betreffen, auch für die gleichnamigen Stationen im niederländisch-bayerischen Verkehr über Aschaffenburg Gültigkeit.

München, den 7. Mai 1900. (1138)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. wird für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg i. Pr. (Gruppe I) einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Stettin andererseits ein neuer Gütertarif (Theil II) herausgegeben, durch welchen der Gütertarif vom 1. April 1895 nebst Nachträgen aufgehoben wird.

Gleichzeitig erhält der bisherige Berlin-Nordostdeutsche Verkehr die Bezeichnung „Berlin - Stettin - Nordostdeutscher Verkehr".

Der neue Tarif enthält ausser bereits früher veröffentlichten Ergänzungen und Aenderungen:

a) neue Entfernungen und Sätze für die Stationen des Direktionsbezirks Bromberg: Alt-Körtnitz, Callies-Stadt, Märk. Friedland, Virchow (gültig vom Tage der Eröffnung für den Güterverkehr) und Wutzig;
   des Direktionsbezirks Danzig: Gr. Rosainen, Kröxen, Limbsee und Wilkau i. Wstpr.;
   des Direktionsbezirks Königsberg i. Pr.: Cruttinnen und
   des Direktionsbezirks Stettin Scheune;
b) anderweite ermässigte Frachtsätze und geänderte Entfernungen für eine grössere Anzahl Stationen.

Die in einzelnen Verbindungen eintretenden geringfügigen Erhöhungen treten erst vom 1. Juli d. J. ab in Kraft.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I, 3 genehmigt worden.

Druckstücke des neuen Tarifs sind durch Vermittelung der Fahrkartenausgabestellen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 6. Mai 1900. (1139)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-bayerischer Güterverkehr.

Die Bestimmungen und Frachtsätze des Nachtrages VI zum deutsch-niederländischen Tarifheft Nr. 2, gültig vom 15. Mai 1900, haben, soweit sie den Verkehr mit Lichtenfels, Meiningen und Probstzella betreffen, auch für die gleichnamigen Stationen im niederländisch-bayerischen Verkehr Gültigkeit.

München, den 9. Mai 1900. (1140)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-Mitteldeutscher Güterverkehr.

(Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5c für Kies.)

Von Senftenberg nach	Für 100 kg in Mark
Berlin, Anh.-Dr. Bhf.	0,32
„ Görlitzer Bhf.	0.31
„ Hamb. u. Lehrter Bhf. .	0,34
„ Nordbahnhof	0,33
„ Ostbahnhof	0 32
„ Potsdamer Bhf.	0 33
„ Schlesischer Bhf. . . .	0,32
„ Stettiner Bhf.	0.33
Frankfurter Allee (Berlin) . . .	0,31
Grunewald	0,34
Halensee	0,33
Lagerhof bei Gesundbrunnen Berlin	0,33
Lichtenberg-Friedrichsfelde . .	0,31
Moabit	0.34
Rixdorf	0 31
Rummelsburg Rangirbhf. . . .	0,31
Städt. Central-Viehhof Berlin . .	0,31
Tempelhof Rangirbhf.	0,32
„ Ringbahn	0,31
Wedding	0,33
Weissensee	0.32
Westend	0.34
Wilmersdorf-Friedenau	0,32

Halle, den 5. Mai 1900. (1141)

Königliche Eisenbahndirektion.

Elsass-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895 betr.

Mit sofortiger Wirksamkeit wird die bayerische Station Diedorf in den Ausnahmetarif Nr. 1b für Stammholz einbezogen.

In der Schnitttariftabelle A ist die genannte Station mit dem Theilfrachtsatz von 0,26 ℳ für 100 kg im Schnittpunkt Nr. V nachzutragen.

München, den 6. Mai 1900. (1142)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Lokalbahn Kuttenthal - Unter-Cetno, Lokalbahn Mseno - Unter-Cetno (im Betriebe der k. k. priv. böhmischen Nordbahn).

Am 1. Juli l. J. tritt je ein Nachtrag I zu den Tarifen Theil II für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr vorgenannter Lokalbahnen in Kraft.

Dieselben enthalten: neue Bestimmungen über Fahrpreisermässigung für Arbeiter, Fahrbegünstigungen für Schulausflüge, für mittellose Personen, welche durch den Biss wuthverdächtiger Thiere verletzt werden, sowie für Thierbegleiter, Aufhebung der gebührenfreien Beförderung von Traglasten, Bestimmungen

über Beförderung lebender Fische etc., ferner Aenderungen und Ergänzungen.

Prag, im Mai 1900. (1143)

K. k. priv. böhmische Nordbahn, zugleich als betriebführende Verwaltung der Lokalbahn Mseno-Unter-Cetno.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Auflassung der Ladestelle „Log" der Lokalbahn Laibach-Oberlaibach.

Am 1. Juni l. J. wird die Ladestelle „Log" der Lokalbahn Laibach - Oberlaibach aufgelassen und findet daher von diesem Zeitpunkte an eine Expedition von Gütern in ganzen Wagenladungen von und nach dieser Haltestelle nicht mehr statt.

Von diesem Zeitpunkte an wird ferner die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden nicht mehr durch den Haltestellenwächter in Log, sondern durch die Kondukteure im Nachzahlungswege vorgenommen werden.

Wien, am 4. Mai 1900. (1144)

Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft, als betriebführende Unternehmung der Lokalbahn Laibach - Oberlaibach.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Koks treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Kladno	57 ₰
Von Aussig-Landungsplatz nach Kladno	55 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Kladno	55 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Kladno	79 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 9. Mai 1900. (1145)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-rumänischer Eisenbahnverband.

Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg.

Rumänisch-norddeutscher Eisenbahnverband.

Rumänisch-süddeutscher Eisenbahnverband.

Elbeumschlagsverkehr mit Rumänien.

(Beistellungsgebühr für eingerichtete Schüttwagen oder für als Thürverschluss dienende Vorsatzbretter.)

Bei Getreide etc.-Transporten, welche auf Grund des Tarifes für den österreichisch-ungarisch-rumänischen Eisenbahnverband in den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen zur Abfertigung gelangen, wird für die bahnseitige Beistellung von zur alla rinfusa-Verladung eingerichteten Schüttwagen, oder als Thürverschluss dienenden Vorsatzbrettern, eine Gebühr von 1 Krone pro Wagen eingehoben.

Hinsichtlich der im Güterverkehre Rumänien-Lindau und Vorarlberg, im rumänisch-norddeutschen und rumänisch-süddeutschen Eisenbahnverbande, sowie im Elbeumschlagsverkehr mit Rumänien in Betracht kommenden Einlagerungs- bezw. Reexpeditionsstationen finden diesfalls die Bestimmungen der Lokaltarife der betreffenden Bahnen Anwendung.

Wien, am 5. Mai 1900. (1046)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Süddeutsch-österreichisch-ungarisch-rumänisch-serbisch-bulgarisch-orientalischer Personen- und Gepäckverkehr.

Bei den im Tarif vom 1. Januar 1898 für den vorbezeichneten Verkehr enthaltenen Personenfahrpreisen und Gepäckfrachtsätzen treten ab 1. Juli d. J. Erhöhungen ein. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten süddeutschen Stationen.

Stuttgart, den 7. Mai 1900. (1147)

Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen, namens der betheiligten deutschen Eisenbahnverwaltungen.

3. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Bei der laut notarieller Beurkundung am 25. April 1900 auf Grund des staatlich genehmigten Tilgungsplanes stattgefundenen Ausloosung der im Jahre 1900 zur Tilgung gelangenden Theilschuldverschreibungen der 3½ % Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wurden folgende Nummern gezogen:

a) von den Theilschuldverschreibungen lit. A pr. 5 000 ℳ der deutschen Reichswährung 11 Stück und zwar:

298 329 785 1213 1368 1689 1807 2218 2254 2657 2693.

b) von den Theilschuldverschreibungen lit. B pr. 1 500 ℳ der deutschen Reichswährung 60 Stück und zwar:

730 1098 1173 1284 1506 1913 1994 2026 2666 2685 2687 3428 3769 4310 4411 4642 4776 5412 5569 5601 6153 6166 6384 6458 6494 6546 6645 6750 6978 7313 7636 7668 7689 7756 7861 8373 8698 8889 8948 9295 9995 10033 10392 10586 11145 11560 11999 12203 12266 12410 12423 12486 12686 13441 13824 13891 14054 14460 14709 14950.

c) von den Theilschuldverschreibungen lit. C pr. 1 000 ℳ der deutschen Reichswährung 122 Stück und zwar:

214 220 431 936 1045 1090 1109 1895 1920 1942 2370 2622 2623 2624 2640 2952 2953 3586 3884 4313 4373 4636 4680 5002 5032 5248 5857 6539 7281 7637 7826 7962 8046 8504 8618 8620 8659 8732 8957 9213 9214 9266 9377 9404 9524 9525 9743 10255 10304 10585 10753 10802 11095 11151 11286 11839 12074 12749 12764 12945 13010 13015 13118 13233 13268 13421 13429 13784 13897 14733 14869 14900 15115 15431 15578 15778 15931 16449 16602 16789 17505 17700 17704 17746 17769 17913 18785 19486 19565 19718 19752 20000 20106 21106 21287 22363 22466 22601 22608 23062 23075 23221 23491 23707 23728 23834 24098 24773 24864 24867 25763 26210 26250 26290 26487 27218 28374 28394 28701 29278 29700 29755.

d) von den Theilschuldverschreibungen lit. D pr. 300 ℳ der deutschen Reichswährung 140 Stück und zwar:

38 391 691 788 915 919 1086 1283 1314 1591 1621 1636 1982 2257 2316 2691 3033 3045 3733 3814 4526 4941 5203 5276 5318 5449 5527 5559 5758 5796 5932 6507 6730 7757 7920 8151 8244 8804 8891 9349 9531 9657 10078 10090 10401 10531 10797 11040 11047 11229 11326 11416 11720 12052 12165 12260 12600 13107 13450 13610 13902 14024 14503 14873 15182 15323 16059 16093 16337 16744 16961 17175 17474 17576 17651 18319 18455 19049 19128 19159 19664 19715 20111 20616 21379 21570 21676 21731 23287 23510 23599 23675 23888 24302 24411 24623 24945 25072 25863 25870 26397 26530 26700 26739 26805 26847 27031 27053 27755 27844 28150 29032 29191 29475 29629 29707 29756 30099 30181 30208 30232 30826 30991 31352 31356 31365 31585 31637 32024 32093 32245 32361 32625 32639 33541 33875 33915 34514 34633 34894.

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Theilschuldverschreibungen, deren Verzinsung mit 30. Juni 1900 erlischt, erfolgt gegen Rückgabe der Theilschuldverschreibungen nebst Kupons von einschliesslich Nr. 10 und des Talons mit dem auf der Schuldverschreibung ersichtlichen Minimalwerthe vom 30. Juni 1900 angefangen nach dem Wortlaute derselben an den Zahlstellen in Deutschland in Mark deutscher Reichswährung, an den Zahlstellen in Oesterreich dagegen nach Wahl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft entweder in Mark deutscher Reichswährung oder in österr. Kronenwährung in dem dem Kurswerthe der Mark entsprechenden Betrage:

in Leipzig bei der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt;

„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft,
bei der Bank für Handel und Industrie und
bei Herrn S. Bleichröder;

„ Dresden bei der Filiale der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt;

„ Frankfurt a. M. bei den Herren M. A. von Rothschild u. Söhne und
bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie;

„ Prag bei der Filiale der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe,
bei der böhmischen Eskomptebank und
bei Herrn Moritz Zdekauer;

„ Wien bei der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und
bei der k. k. priv. allgem. österr. Boden-Kreditanstalt;

„ Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Von den in früheren Jahren ausgeloosten Theilschuldverschreibungen sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verloosungsjahre 1897: lit. C Nr. 10120 13467;
lit. D Nr. 2677 11396 16129.

Aus dem Verloosungsjahre 1898: lit. B Nr. 1611 5471;
lit. C Nr. 1659 8175 16130 17825;
lit. D Nr. 6074.

Aus dem Verloosungsjahre 1899: lit. B Nr. 617 769 4926 9069;
lit. C Nr. 3012 3519 8360 8362 9591 10446 11847 12484 17683;
lit. D Nr. 8202 8617 13405 14555 17528.

Der Betrag der fehlenden Kupons wird von dem auszuzahlenden Kapitalsbetrage gekürzt.

Teplitz, den 7. Mai 1900. (1148)

Der Verwaltungsrath.

5. Verdingungen.

Verdingung. Für die Wasserstationsanlage auf der Haltestelle Uderwangen der Neubaustrecke Loewenhagen-Gerdauen soll die ca. 531 m lange, 200 mm im Lichten weite Krahnleitung einschl. der erforderlichen Erd- und Nebenarbeiten öffentlich vergeben werden. Die Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserm Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt Nr. 55 a, Zimmer 133 und in dem Abtheilungsbüreau zu Friedland/Ostpr. zur Einsicht aus. Verdingungshefte mit angehefteten Zeichnungen werden von dem Centralbüreau hierselbst für 1,60 M. für ein Heft postfrei abgegeben. Angebote sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Krahnleitung auf der Haltestelle Uderwangen" bis spätestens zum Termin, den 19. Mai, Vorm. 11 Uhr, uns einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Königsberg i/Pr., den 21. April 1900. (1149)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung. Für die Wasserstationsanlage auf dem Bahnhofe Löwenhagen (Abzweigung der Neubaulinie: Loewenhagen-Gerdauen von der Hauptlinie: Königsberg-Eydtkuhnen) soll die Anfertigung, Lieferung und vollständige betriebsfähige Aufstellung zweier Wasserkrähne einschliesslich sämmtlicher Nebenarbeiten öffentlich vergeben werden. Die Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt Nr. 55a, Zimmer 133 und in dem Büreau der hiesigen Betriebsinspektion I zur Einsicht aus. Verdingungshefte mit angehefteten Zeichnungen werden von dem Centralbureau hierselbst für 1,60 M. für ein Heft postfrei abgegeben. Angebote sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Wasserkrähne auf Bahnhof Löwenhagen" bis spätestens zum Termin den 9. Juni, Vormittags 10 Uhr, uns einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Königsberg, den 4. Mai 1900. (1150)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Neubauten zweier ringförmigen Lokomotivschuppen mit zusammen 24 Ständen auf Bahnhof Cochem.

Unter Zugrundelegung der bei Staatsbauten gültigen, im deutschen Reichs- und königl. preuss. Staatsanzeiger Nr. 51 vom 26. Februar 1900 veröffentlichten „Bedingungen für Bewerbung und Arbeiten und Lieferungen und der allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauten" sollen die Arbeiten und Lieferungen zum Neubau zweier ringförmigen Lokomotivschuppen mit zusammen 24 Ständen auf Bahnhof Cochem in folgenden 8 Loosen öffentlich verdungen werden.

Loos 1. Ausführung der Erd-, Maurer-, Steinmetz-, Dachdecker- und Klempnerarbeiten, umfassend rund 1 100 cbm Erdarbeiten, 2 100 cbm Bruchsteinmauerwerk, 1 170 cbm Backsteinmauerwerk, 2 800 cbm Betonarbeiten, 102 cbm Werksteine,

Loos 2. Ausführung der Zimmererarbeiten, umfassend rund 85 cbm Bauholz, 3 600 qm Dachschalung,

Loos 3. Schmiede- und Eisenarbeiten umfassend rund 135 Tonnen Flusseisen, 2 Tonnen Gusseisen, 3,3 Tonnen Schmiedeeisen, 24 Stück eiserne Einfahrtsthore,

Loos 4. Lieferung von 24 Stück eisernen Rauchabzügen und 93 Stück schmiedeeisernen Fenstern,

Loos 5. Lieferung von 2 700 cbm Bruchsteinen,

Loos 6. Lieferung von 487 Tausend Stück Ziegelsteinen,

Loos 7. Lieferung von 300 000 kg Kalk,

Loos 8. Lieferung von 1 430 cbm Sand und 560 cbm Kies.

Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserm Verwaltungsgebäude zur Einsichtnahme aus.

Verdingungshefte werden von hier gegen kostenfreie Einsendung von je 1,50 M. in baar für Loos 1 bis 4 und von je 1,00 M. in baar für Loos 5 bis 8, Abdrücke der Zeichnungen gegen Nachnahme der Selbstkosten abgegeben.

Die Angebote sind verschlossen mit der Bezeichnung: „Neubau 2er Lokomotivschuppen zu Cochem und der bezüglichen Loosnummer" bis zum 31. Mai d. Jahres, Vormittags 11 Uhr, an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet zu der angegebenen Zeit statt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Trier, den 8. Mai 1900. (1151)
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 3.

Verdingung
der Lieferung und Aufstellung eines Wasserbehälters von 600 cbm Fassungsraum für die Wasserstation auf Bahnhof Münster.

Eröffnung der Angebote am 5. Juni 1900, Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis zum 20. Juni 1900, Abends 6 Uhr.

Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen sind gegen geldfreie Einsendung von 0,50 M. — nicht in Briefmarken — vom Vorstande unseres Centralbüreaus hier zu beziehen.

Münster, den 5. Mai 1900. (1152)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 43 150 t Braunkohlenbrikets für die königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg und Danzig. Die Anlieferungen vertheilen sich auf das ganze Rechnungsjahr. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 26. Mai 1900, Nachmittags 1 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 M. baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 20. Juni 1900.

Berlin, den 7. Mai 1900. (1153)
Königl. Eisenbahndirektion.

Verdingung.

Die Lieferung von 8 100 cbm gesiebtem Kies, 7 600 cbm Hartgesteinkleinschlag und 700 cbm Basaltgrus für Gleisunterhaltung soll öffentlich verdungen werden. Angebotsschreiben nebst besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststr. 6 eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von je 0,5 M. (baar) für jede der 3 Sorten bezogen werden. Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin Samstag, den 19. Mai d. Js., Vormittags 11 Uhr, gebührenfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Frankfurt a. M., den 8. Mai 1900. (1154)
Königl. Eisenb.-Betriebsinspektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Die auf den Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn lagernden Altmaterialien, wie insbesondere Stahl- und Eisenschienen, Schwellen flusseiserne, Hartgussherzstücke, Weichen unvollständige, Laschen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Guss- und Schweisseisenabfälle, Roststäbe, Drehspähne, Feuerbüchsen von Kupfer, Kupfer- und Messingabfälle, Bremsklötze, Radreifen von Stahl, Lauf- und Tenderradsätze, Triebrad- und Tenderradsterne und anderes sollen am 21. l. Mts. durch Anbietung öffentlich vergeben werden.

Der Hauptmagazinsverwalter in Darmstadt wird über diese Materialien bis zu dem angegebenen Termine Auskunft geben und können die Verkaufsbedingungen, sowie die Verzeichnisse der zum Verkauf kommenden Altmaterialien gegen eine Gebühr von 50 ₰ in baar auf frankirte Anfrage von demselben bezogen werden.

Die Angebote müssen bis zu dem genannten Termine bei dem Hauptmagazinsverwalter in Darmstadt frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verkauf alter Materialien betreffend" versehen, eingereicht werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Darmstadt, den 5. Mai 1900. (1155)
Die Material-Kommission.

7. Offene Stellen.

Bautechnischer Ingenieur.

Auf unserem technischen Büreau ist die Stelle eines bautechnischen Ingenieurs zu besetzen. Vorbedingungen sind: Nachweis der für die Staatsbautechniker geforderten akademischen Bildung durch Vorlage des Abgangszeugnisses einer Hochschule und Besitz der durch mindestens einjährige Beschäftigung im Eisenbahndienst erworbenen nöthigen praktischen Kenntnisse und Erfahrungen. Die Einstellung erfolgt zunächst für eine einjährige Probezeit, nach deren erfolgreichem Verlauf die mit Pensionsberechtigung verbundene etatsmässige Anstellung verliehen wird. Der etatsmässige Anfangsgehalt beträgt 2 000 M. und steigt in 3 jährigen Zeitabschnitten in 21 Jahren bis 4 200 M. Während des Probedienstjahres wird der Anfangsgehalt gewährt. Bewerbungen sind bis zum 24. Mai 1900 bei uns einzureichen.

Darmstadt, den 8. Mai 1900. (1156)
Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 38 | 16. Mai 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Haft- und Schadenersatzpflicht österreichischer Eisenbahnunternehmungen für körperliche Verletzungen von Theilnehmern ihrer Altersversorgungsanstalten.

Die Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebsdienstes führte allgemein zu Bestimmungen in den Pensionsstatuten der österreichischen Eisenbahnunternehmungen, gemäss welchen den während Ausübung des Dienstes körperlich verletzten und dadurch dienstunfähig gewordenen Theilnehmern ihrer Altersversorgungsanstalten bei der Pensionsbemessung zu ihrer wirklichen Theilnahmezeit eine weitere Reihe von Jahren (gewöhnlich fünf) zugeschlagen, diese erhöhte Zeit als Grundlage für die Bemessung der Pension angenommen und in jedem Falle dem Verunglückten bezw. dessen Rechtsnachfolgern (Wittwen und Waisen) der Bezug einer Mindestpension gewährleistet wird.

Diese Bestimmungen wurden mit der erkenntlichen Absicht getroffen, den im Dienste verletzten Theilnehmern im Verwaltungswege eine (ihrer Veranlagung nach gewöhnlich nur theilweise) Schadloshaltung für die durch die Verletzung verursachten wirthschaftlichen Nachtheile zu gewähren und hierdurch einer anderweitigen, nach den Regeln des bürgerlichen Rechtes über Schadenersatz zu leistenden Entschädigung zu entgehen, zum mindesten eine solche nur unter Rücksichtnahme auf die aus der Pensionsanstalt zu gewährenden Leistungen zuzugestehen. An die Beschaffenheit des Ereignisses, durch welches die körperliche Verletzung bezw. Tödtung verursacht sein musste, um einen Anspruch auf Zurechnung von fünf Jahren zu begründen, sind in den Statuten der österreichischen Eisenbahnunternehmungen zu verschiedenen Zeiten besondere Erfordernisse geknüpft.

In dem Zeitraum von der Gründung der Eisenbahnunternehmung bezw. der Pensionsanstalten in Oesterreich bis zum Inkrafttreten des Gesetzes vom 5. März 1869, No. 27 R.-G.-Bl. (Haftpflichtgesetz), stand der Bedienstete seiner Eisenbahnunternehmung civilrechtlich wie jedem anderen Rechtssubjekte gegenüber. Ein Anspruch auf Schadenersatz stand daher dem Verletzten auf Grund der Bestimmungen der §§ 1295 und folgende des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches nur dann zu, wenn er in der Lage war, ein Verschulden der Bahn oder seiner Organe an der Beschädigung nachzuweisen; die Bahnanstalt war von der civilrechtlichen Haftung für körperliche Verletzungen und Tödtungen befreit, wenn diese durch einen Zufall (casus) verursacht wurden.

Das Pensionsstatut der Kaiserin Elisabeth-Westbahn setzt demgemäss als Bedingung für die Zurechnung von weiteren fünf Jahren bei Verletzung im Dienste für ihre Theilnehmer voraus, dass solche durch einen Unfall (= Zufall) erfolgt sei, woraus das Streben erhellt, die Unvereinbarkeit obiger beiden Arten von Schadenersatz grundsätzlich festzulegen.

Bei der verwickelten Natur des Eisenbahnbetriebes war der Beweis des Verschuldens der Bahnanstalt bezw. ihrer Organe, den der Verletzte bezw. bei Tödtungen dessen Rechtsnachfolger zu führen hatte, verhältnissmässig schwer zu erbringen. In dieser Erwägung wurde das bereits bezogene Gesetz vom 5. März 1869 geschaffen, nach welchem bei Ereignissen im Verkehre einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn und einer dadurch herbeigeführten körperlichen Verletzung oder Tödtung eines Menschen der Unternehmung als Bedingung für die Befreiung von der Ersatzpflicht die Beweislast auferlegt wird, dass das Ereigniss durch einen unabwendbaren Zufall (höhere Gewalt, vis major) oder durch eine unabwendbare Handlung einer dritten Person, deren Verschulden sie

nicht zu vertreten hat, oder durch Verschulden des Beschädigten verursacht wurde. Die civilrechtliche Haftung der Bahnen bestand daher bei Zutreffen des einfachen Zufalls (casus), welcher nach dem Pensionsstatute der Kaiserin Elisabeth-Westbahn auch die Zurechnung von fünf Jahren gewährleistete, womit die von der genannten Eisenbahnverwaltung abgelehnte grundsätzliche Möglichkeit der gesonderten und unabhängigen Inanspruchnahme beider Arten von Ersatzleistungen gegeben war.

Die Altersversorgungsanstalten für Bedienstete der k. k. österreichischen Staatsbahnen stellen daher für die ohne weiteres zu gewährende Zurechnung von fünf Jahren den Grundsatz fest, es müsse die körperliche Beschädigung und Dienstuntauglichkeit der Theilnehmer durch ein während der Ausübung des Dienstes erfolgtes „gewaltsames und unabwendbares Ereigniss“ verursacht sein, welches man nach unbefangener Vergleichung mit dem „unabwendbaren Zufalle, der höheren Gewalt (vis major)“ des Haftpflichtgesetzes wird für gleichbedeutend halten müssen.

Es räumen demnach die Altersversorgungsstatute für Bedienstete der k. k. österreichischen Staatsbahnen das Recht auf Zurechnung weiterer fünf Jahre durchaus nur in dem Falle ein, wenn den Verletzten ein civilrechtlicher Schadenersatzanspruch wegen Zutreffens der vis major nicht zusteht.

Folgerichtig besteht der Anspruch auf Zurechnung von fünf Jahren auch in dem Falle nicht zu Recht, wenn die Verletzung durch einfachen Zufall (casus) verursacht wurde, welcher nach dem Gesagten durch das Haftpflichtgesetz bei Eisenbahnbetriebsunfällen gedeckt wird.

Das gleiche Erforderniss des gewaltsamen und unabwendbaren Ereignisses stellte das Statut der Unfallversicherungskasse für Bedienstete der k. k. österreichischen Staatsbahnen für die Zuerkennung eines Versicherungskapitals anlässlich im Dienste erfolgter Verletzungen ihrer Mitglieder auf.

Die Altersversorgungsstatute der k. k. österreichischen Staatsbahnen enthalten die weitere Bestimmung, dass die Zurechnung von fünf Jahren erfolgen kann, wenn ein Theilnehmer nicht durch ein Ereigniss obenbezeichneter Art (vis major), sondern auf andere Weise bei Ausübung des Dienstes körperlich beschädigt und dienstuntauglich wird.

Hierunter sind demnach Fälle ausserhalb des Dampfeisenbahnbetriebes zu rechnen, auf welche das Haftpflichtgesetz keine Anwendung findet, dann Fälle, in welchen die Wohlthaten dieses Gesetzes von den Versicherten nicht in Anspruch genommen werden.

In der Praxis fanden Häufungen beider Entschädigungsformen (nach dem Haftpflichtgesetze und dem Pensionsstatute), jedoch einander ergänzend und mit Bedachtnahme auf einander regelmässig statt, indem den verunglückten Theilnehmern im Vergleichswege fünf Jahre zu der für die Pensionsbemessung anrechenbaren Zeit zugeschlagen und ihnen eine Zuschussrente aus Betriebsmitteln gewährt wurde, welche die Pension auf die zuletzt innegehabten ständigen Bezüge ergänzte. Hierzu kamen noch Schadenersatzleistungen für ausgelegte Krankenkosten und das Schmerzensgeld.

Eine weitere Einwirkung des Haftpflichtgesetzes auf die Altersversorgungsstatuten der k. k. österreichischen Staatsbahnen zeigt sich in der Bestimmung, nach welcher einem im Dienste verletzten und hierbei dienstuntauglich gewordenen Theilnehmer, dem auf Grund des genannten Gesetzes infolge der Verletzung ein Entschädigungskapital oder eine Rente ohne Berücksichtigung der ihm aus der Altersversorgungsanstalt gebührenden Pension oder Provision zugesprochen worden ist, bei der Auszahlung derselben der Betrag der 5 % Zinsen des Entschädigungskapitals oder der Betrag der gewährten Jahresrente in Abzug gebracht wird, jedoch mit der Beschränkung, dass hierbei die Pension oder Provision mit Rücksicht auf das Verhältniss der Beitragsleistung der Theilnehmer zu jener der Bahnunternehmung keinesfalls unter zwei Dritttheile herabsinke.

Das Gesetz, betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter vom 28. Dezember 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 Jahrg. 1888, hat eine weitere Form des Schadenersatzes für ausserhalb der Wirksamkeit des Haftpflichtgesetzes bei Hilfsbetrieben der Eisenbahnen sich ereignende körperliche Verletzungen und Tödtungen von Arbeitern und Betriebsbeamten festgelegt und an Stelle der Regeln des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches über Schadenersatz gesetzt. An dem Rechtsverhältnisse der Theilnehmer der Altersversorgungsanstalten zu diesen wurde durch das Gesetz wenig geändert, da die nach ihm versicherten Bediensteten anfänglich wenigstens nur zum geringsten Theile einer solchen Anstalt angehörten und die Zurechnung von fünf Jahren bei der verhältnissmässigen Beschränktheit des Rentenbezuges (höchstens 60 % des Jahresarbeitsverdienstes) ihm ohne Bedenken zur Seite treten konnte.

Das Gesetz vom 20. Juli 1894 (R.-G.-Bl. Nr. 168) betreffend die Ausdehnung der Unfallversicherung hat die gesammten Betriebe der Eisenbahnen, gleichviel, mit welcher motorischen Kraft sie betrieben werden, nach Maassgabe der Bestimmungen des früher berufenen Gesetzes der Versicherungspflicht unterworfen und auf die sohin versicherten Eisenbahnbediensteten, wenn ihnen ein Entschädigungsanspruch nach diesem Gesetze zusteht, die Anwendbarkeit des Haftgesetzes vom 5. März 1869 ausgeschlossen. Sofern jedoch denselben auf Grund des Gesetzes vom 5. März 1869 (R.-G.-Bl. Nr. 27) ein Entschädigungsanspruch zustände, ist die dem Verletzten aus der Unfallversicherung gebührende Rente um die Hälfte und im Falle eines dauernden Siechthumes in einer den Umständen entsprechenden Weise darüber hinaus bis zum doppelten Betrage, d. i. 120 % des vollen Jahresarbeitsverdienstes zu erhöhen; die den Hinterbliebenen gebührende Rente ist um zwei Drittel zu erhöhen.

Eine unmittelbare Folge dieses Gesetzes war die Liquidirung der bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen bestehenden Unfallversicherungskasse, welche bei Verunglückung im Dienste durch ein gewaltsames und unabwendbares Ereigniss (vis major) die Zuwendung von Unfallskapitalien an die Theilnehmer zum Zwecke hatte. Die Statuten des Altersversorgungsfonds der österreichischen Eisenbahnunternehmungen wurden durch dieses Gesetz verschieden beeinflusst. Am wenigsten wurden es die Statuten der Pensionsanstalt der k. k. priv. Südbahngesellschaft, indem deren Mitgliedern bei in Ausübung des gesellschaftlichen Dienstes erfolgter gewaltsamer Verletzung und dadurch verursachter Dienstunfähigkeit fünf bezw. bei völligem Siechthume 10 Jahre hinzugeschlagen werden und die Pension mithin ohne Rücksicht auf eine dem Verletzten zuzubilligende Unfallsrente bemessen wird. Eine gewaltsame Verletzung ist nach diesem Pensionsstatute nur dann anzunehmen, wenn durch plötzliche äussere Einwirkung eine körperliche Beschädigung „gewaltsam“ hervorgerufen wird (es ist demnach nicht vis major gefordert); von dieser Begünstigung sind jene Mitglieder ausgeschlossen, welche sich die Verletzung erwiesenermaassen vorsätzlich zugezogen haben, eine Bestimmung, welche dem Unfallversicherungsgesetze entnommen ist. Bei den Altersversorgungsstatuten der k. k. österreichischen Staatsbahnen machte sich die Wirkung des Ausdehnungsgesetzes insofern bemerkbar, als nach den jüngsten Bestimmungen derselben in den die normalmässige Pension übersteigenden Betrag der ausserordentlichen Pension eine etwaige Unfallsrente oder im Falle der Auszahlung eines Kapitals an Stelle der Unfallsrente die 4 % Zinsen des Kapitals einzurechnen sind. Am einschneidensten und vielfach angefochten ist die durch das Ausdehnungsgesetz hervorgerufene Bestimmung im Pensionsstatute der k. k. priv. Kaiser Ferdinand-Nordbahn, die auch anderwärts Nachahmung gefunden hat und gemäss welcher eine nach dem Gesetze zufolge Verunglückung im Dienste zugebilligte Unfallsrente völlig in die Pension eingerechnet wird, demnach eine Pension nur dann und in dem Maasse zuerkannt wird, als sie die Unfallsrente übersteigt.*) Zu welcher einheitlichen Entwickelung drängt die Sachlage?

*) Vergl. die Nachricht über eine Entscheidung des Wiener Oberlandesgerichts in dieser Frage in Nr. 37 S. 569 Sp. 2 d. Ztg.

Unfallsrenten werden ohne Rücksicht auf etwaige Altersversorgungsgenüsse zugebilligt und bilden nach der Absicht des Gesetzes die volle Entschädigung für die durch einen Betriebsunfall dem Verletzten verursachten wirthschaftlichen Nachtheile. Eine Häufung beider Rechtsansprüche ohne Bedachtnahme auf einander widerspricht der im allgemeinen ersichtlichen Tendenz der Statuten.

Es muss mit Rücksicht auf die den Theilnehmern an den Altersversorgungsanstalten obliegende Pflicht der Leistung von Einzahlungen an dem Grundsatze festgehalten werden, dass sich aus dieser Thatsache wenigstens ein auf privatem Titel beruhendes Rechtsverhältniss gebildet hat, für welches eine auf öffentlich rechtlicher Grundlage gebührende Entschädigung belanglos ist.

Es wird daher den Theilnehmern an den Pensionsanstalten der Bahnen bezw. deren Rechtsnachfolgern unabhängig von der Unfallsrente mindestens der Bezug einer Pension rechtlich nicht aberkannt werden können, welche nach den privatversicherungstechnischen Grundsätzen auf Grund der wirklichen Theilnahmezeit an der Anstalt sich ergibt. Einem im Dienste verunglückten und dienstunfähig gewordenen Theilnehmer müsste jedoch der Genuss der Mindestpension gewährleistet bleiben. Für die Staats- und Landeseisenbahnverwaltungen steht übrigens rechtlich auch die Möglichkeit offen, durch allgemeine Einführung des Theilnahmezwanges für die Bediensteten an den Altersversorgungsanstalten und Einrichtung derselben nach den Erfordernissen des § 4 des Gesetzes vom 28. Dezember 1887, betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter, die Anwendbarkeit dieses Gesetzes auf ihre Bediensteten auszuschliessen.

Villach, am 1. Mai 1900. Dr. David Kreiner,
Bahnsekretär.

Die Eisenbahnen der Erde.

Das Mai/Juni-Heft des „Archivs für Eisenbahnwesen" bringt wieder, wie seit 1885 alljährlich, über die Eisenbahnen der Erde die statistischen Zusammenstellungen, welche mit den dazu gegebenen Erläuterungen eine in ihrer Art einzige Arbeit darbieten und in den hauptsächlichsten Ergebnissen die Runde durch die Zeitungen der ganzen Welt machen. Wir entnehmen dem Aufsatz zunächst folgende Anfangssätze:

„Das Eisenbahnnetz der Erde hatte am Ende des Jahres 1898 eine Länge von 752 472 km erlangt, eine Länge, die das 18¾ fache des Erdumfanges am Aequator (40 070 km) noch um mehr als 1 000 km übertrifft und nahezu dem Doppelten der mittleren Entfernung des Mondes von der Erde (384 420 km) gleichkommt. Bei dieser Längenangabe sind nur die Bahnlängen gerechnet, die Gleislänge ist bei den vielen zwei- und mehrgleisigen Eisenbahnen, die sich namentlich in Europa und in Nordamerika finden, eine noch bedeutend grössere.

Von der gesammten Bahnlänge der Erde kommt mehr als die Hälfte — 386 732 km — auf Amerika. Danach folgt von den Erdtheilen das an Flächeninhalt nur etwa ¼ von Amerika umfassende Europa mit 269 743 km. Hiernach folgen Asien mit der im Verhältniss zu der gewaltigen Flächengrösse dieses Erdtheiles sehr geringen Länge von 55 605 km, Australien mit der verhältnissmässig wesentlich grösseren Länge von 23 334 km und endlich Afrika mit der sowohl im ganzen als im Verhältniss zur Fläche kleinsten Zahl von 17 058 km Eisenbahnen.

Wie Amerika unter den Erdtheilen, so stehen die Vereinigten Staaten von Amerika unter den Staaten in Bezug auf Eisenbahnlänge obenan; sie zählten am Schlusse des Jahres 1898 299 911 km. Danach folgen das Deutsche Reich mit 49 560 km, das europäische Russland einschliesslich Finnlands mit 42 535 km, Frankreich mit 41 703 km, Britisch-Ostindien mit 35 384 km, Oesterreich-Ungarn einschliesslich Bosnien und Hercegovina 35 113 km, Grossbritannien und Irland mit 34 668 km."

Aus der Uebersicht 1 des Aufsatzes führen wir folgende Zahlen an: Von der Länge des deutschen Eisenbahnnetzes kommen auf Preussen 29 559, auf Bayern 6 520, auf Sachsen 2 785, auf Württemberg 1 632, auf Baden 1 890, auf Elsass-Lothringen 1 771, auf die übrigen deutschen Staaten 5 403 km. Unter den noch nicht genannten europäischen Ländern betrug die Länge der Eisenbahnen Ende 1898 in Italien 15 715, in Spanien 13 048, in Schweden 10 240, in Belgien 6 089, in der Schweiz 3 708, in den Niederlanden mit Luxemburg 3 164, in Rumänien 3 051, in Dänemark 2 605, in der europäischen Türkei mit Bulgarien und Rumelien 2 569, in Portugal 2 362, in Norwegen 1 981, in Griechenland 952, endlich in Serbien 570 km.

Neben den oben schon angeführten Ziffern ist aus der Zahl der aussereuropäischen Länder zu erwähnen in Amerika Canada mit 27 161, Argentinien mit 15 817, Brasilien mit 14 038, Mexiko mit 13 685, Chile mit 4 286, in Asien Britisch-Ostindien mit 35 384, Japan mit 4 747, Sibirien mit 4 144, russisches transkaspisches Gebiet mit 2 525, Kleinasien und Syrien mit 2 509, Niederländisch-Indien mit 2 082, China mit 646, Cochinchina mit 383, Siam mit 269, endlich Persien mit nur 54, in Afrika Algier und Tunis mit 4 355, Kapland mit 3 781, Aegypten mit 3 358, Oranje-Freistaat mit 1 340, Transvaal mit 1 247, endlich in Australien Viktoria mit 5 085, Neu-Südwales mit 4 330, Queensland mit 4 241, Neuseeland mit 3 596, Südaustralien mit 3 029, Westaustralien mit 2 190 km. Auf Hawaii mit Maui und Oahu gab es 142 km Eisenbahnen.

Wir lassen nun wieder das „Archiv" sprechen: „Im Verhältniss zur Flächengrösse ist das Königreich Belgien, in dem 20,6 km Eisenbahnen auf je 100 qkm Fläche kommen, das mit Eisenbahnen am besten ausgestattete Land. Danach folgen Sachsen mit 18,6 km, das Grossherzogthum Baden mit 12,5, Elsass-Lothringen mit 12,2, Grossbritannien und Irland mit 10,9, das Deutsche Reich im Durchschnitt mit 9,2, die Schweiz mit 8,9, die Niederlande mit 8,8, Frankreich mit 7,9 km Eisenbahn auf je 100 qkm Fläche. Die übrigen europäischen Länder sind mit Eisenbahnen im Verhältniss zu ihrer Flächenausdehnung spärlicher ausgerüstet, die kleinsten Zahlen haben Russland mit 0,8 und Norwegen mit 0,6 km Eisenbahn auf 100 qkm. Von den aussereuropäischen Ländern stehen in Bezug auf dieses Verhältniss die Vereinigten Staaten von Amerika mit 3,8 km Eisenbahn auf 100 qkm obenan, danach folgen Portugiesisch-Indien und die australische Kolonie Viktoria mit je 2,2 km, alle übrigen Länder zeigen wesentlich kleinere Zahlen."

Von den Welttheilen steht im Verhältniss zur Flächengrösse Europa in der Eisenbahnausstattung allen voran, da hier 2,7 km Bahnen auf 100 qkm entfallen. Für Amerika, Asien und Afrika ist diese Ausstattungsziffer infolge der ungeheuern eisenbahnleeren Flächen, welche sich in diesen Welttheilen vorfinden, sehr klein, so dass der Bearbeiter im „Archiv" ihre Ausrechnung unterlassen hat. Die Grösse Amerikas wird zu rund 52 000 000 qkm angenommen; bei rund 387 000 km Eisenbahnen entfallen also auf 100 qkm 0,75 km. Australien hat, wie das „Archiv" angibt, auf 100 qkm 0,3 km Eisenbahnen. Für Asien mit 44 000 000 qkm sinkt diese Ziffer bei 56 000 km Eisenbahnen auf 0,13 km, für Afrika mit rund 30 000 000 qkm und nur 17 000 km Bahnen auf 0,056 km.

Im „Archiv" heisst es weiter: „In Bezug auf das Verhältniss der Eisenbahnlänge zur Bevölkerungszahl steht die dünn bevölkerte australische Kolonie Queensland mit 88,3 km Eisenbahn auf je 10 000 Einwohner obenan. Danach folgen die Kolonie Südaustralien mit 84,1 km, der Oranje-Freistaat in Südafrika mit 63,8 km,

Britisch Nordamerika mit 51,7 km, die Kolonie Neuseeland mit 48,6 km, Neufundland mit 45,3 km, die Kolonien Viktoria und Tasmanien mit 43,0 und 42,8 km, die Vereinigten Staaten von Amerika mit 42,6 km Eisenbahn auf je 10 000 Einwohner. Wesentlich kleinere Längen kommen auf die gleiche Einwohnerzahl in den europäischen Ländern, wo Schweden mit 20,4 km obenan steht. Danach folgen die Schweiz mit 12,2, Dänemark mit 11,3, Bayern mit 11,2, Frankreich und das Grossherzogthum Baden mit je 10,9, Elsass-Lothringen mit 10,8, das Deutsche Reich im Durchschnitt mit 9,5, Norwegen mit 9,3 km Eisenbahn auf je 10 000 Einwohner."

Wie schon hieraus hervorgeht, sind die Gegensätze dieser Ausstattungsziffern für die einzelnen Länder fast noch grösser als der auf die Grundfläche sich beziehenden. Allen Welttheilen voran steht hier Australien mit 51,5 km Bahn auf 10 000 Einwohner. Für Amerika, Asien und Afrika sind die Zahlen im „Archiv" nicht angegeben. Die Bevölkerung Amerikas wird auf 122 000 000 Einwohner angenommen, sonach entfallen dort auf 10 000 Einwohner 31,7 km Bahn. Für Asien und Afrika unterlassen wir eine Ausrechnung, da die Schätzung der Gesammtbevölkerung zu unsicher ist. In Europa entfallen nach dem „Archiv" 7,1 km Bahn auf 10 000 Einwohner.

Es liegt nahe, durch Vervielfältigung der Ausstattungszahl nach der Fläche mit derjenigen nach der Bevölkerung eine mittlere Ausstattungszahl zu finden, deren Werth allerdings ein sehr bedingter ist. Nach dieser Berechnungsweise würde auf Grund der Zahlen des „Archivs" Belgien die reichste Eisenbahnausstattung zeigen (20,6 × 9,2 = 189,5), Deutschland hätte hiernach fast dieselbe Ausstattung wie Grossbritannien (Deutschland 9,2 × 9,5 = 87,4; Grossbritannien 10,9 × 8,6 = 93,7); etwas grösser noch ist diese Ziffer bei der Schweiz (8,9 × 12,2 = 103,5), erheblich grösser bei den Vereinigten Staaten (3,8 × 42,6 = 161,8), die danach unmittelbar nach Belgien kommen. Verhältnissmässig hoch steht hiernach auch die australische Kolonie Viktoria (2,2 × 43 = 94,6), endlich der Oranje-Freistaat (1,0 × 63,8 = 63,8).

Zu einer Uebersicht über den Zuwachs der Eisenbahnen bemerkt das „Archiv" folgendes:

„Der Zuwachs, den die Eisenbahnlänge der Erde in der Zeit vom Ende des Jahres 1894 bis Ende 1898 erhielt, hat 64 967 km betragen. Dieser Zuwachs ist, wie aus der Uebersicht 2 zu ersehen, um 4 605 km grösser, als der im Zeitraum 1893—1897 und auch grösser, als der in den Zeiträumen 1892 bis 1896 und 1891—1895. Zu dieser Vergrösserung des Zuwachses haben, wie aus der Uebersicht 2 weiter zu ersehen, Amerika mit über 2 000 und Asien mit nahezu 3 000 km beigetragen, während bei Europa (— 63 km) und Australien (— 664 km) der Zuwachs gesunken ist.

Wird der Zuwachs an Eisenbahnlänge der Erde seit 1890 von Jahr zu Jahr betrachtet, so ergibt sich aus der nachstehenden Zusammenstellung, dass derselbe im Jahre 1895 mit 18 156 km (1,9 %) den niedrigsten Stand erreicht hatte und in den darauf folgenden Jahren stetig wieder in die Höhe gegangen ist.

	Gesammte Eisenbahnlänge der Erde	Zunahme gegen das Vorjahr	
		im ganzen km	%
Ende des Jahres 1890	615 927	19 843	3,3
1891	635 891	19 964	3,2
1892	654 528	18 637	2,8
1893	671 893	17 365	2,6
1894	687 505	15 612	2,3
1895	700 631	13 126	1,9
1896	716 393	15 762	2,2
1897	733 789	17 396	2,5
1898	752 472	18 683	2,5

Zu der Steigerung des Zuwachses in dem Zeitraum 1894 bis 1898 gegenüber 1893—1897 haben insbesondere Deutschland (+ 824 km), Oesterreich-Ungarn (+ 567 km), die Vereinigten Staaten von Amerika (+ 889 km) und Britisch-Ostindien (+ 950 km) beigetragen, während Frankreich (— 261 km), Grossbritannien und Irland (— 199 km) sowie Britisch-Nordamerika (— 426 km) mit dem Zuwachs zurückgeblieben sind."

Wir fügen aus den Uebersichten nachstehend einiges hinzu: Der Zuwachs an sich betrug im Zeitraum der fünf Jahre von 1894—98 in Deutschland 9,0 %; in Preussen 10,0; in Bayern 9,1; in Sachsen 6,0; in Württemberg 2,3; in Baden 10,4; in Elsass-Lothringen 6,5 %. Während des gleichen Zeitraumes betrug der Zuwachs in Oesterreich-Ungarn (einschliesslich Bosnien und Hercegovina) 16,9 %; in Grossbritannien und Irland 3,0; in Frankreich 4,5; im europäischen Russland 14,0; in Italien 7,3; in Belgien 2,6; in den Niederlanden 2,0; in der Schweiz 6,6; in Spanien 8,3; in Portugal 0,7; in Dänemark 14,6; in Norwegen 15 %, in Schweden 10,9; in Serbien 5,5; in Rumänien 21,4; in Griechenland 4,0; in der europäischen Türkei (einschliesslich Bulgarien) 27,9 %. Man erkennt leicht, dass in den Ländern der ältesten Eisenbahnentwickelung ebenso wie in denen eines geringen wirthschaftlichen Fortschrittes die Zunahme verhältnissmässig gering ist, während Länder mit jugendlicher Lebenskraft wie Rumänien, Russland und solche, die bisher am meisten zurückgeblieben waren, wie die Türkei, Dänemark, Norwegen, die höchsten Zunahmeprozente zeigen. Noch viel erstaunlichere Gegensätze bieten in dieser Beziehung die aussereuropäischen Länder. Während in den Vereinigten Staaten in dem gleichen Zeitraum die Zunahme nur 3,9; in Kuba 5,5; in Britisch-Nordamerika 7,0; in ganz Amerika nur 5,9 % betrug, steigt diese Prozentzahl in Argentinien auf 13,2; in Brasilien auf 15,9; in Mexiko auf 20; in Mittelamerika auf 24,3; in Kolumbien auf 34,1; in Chile auf 35; in Neufundland auf 59,6 und in Domingo gar auf 63,4 %. Noch ungeheuerlicher sind diese Ziffern in Asien, wo neben Niederländisch-Indien mit 6,9 %, Britisch-Indien mit 17,1, Japan folgt mit schon 31,8; Kleinasien und Syrien mit 43,4; Russisch-asiatisch-transkaspisches Gebiet mit 77; Siam mit 89,2; Sibirien mit 151,5 und China gar mit 223 % Zunahme. In Afrika ist die Zunahme gleichfalls überall stark, in Transvaal 25,8 %; in Algier und Tunis 33; im Oranje-Freistaat 34,0; am stärksten in Aegypten (66,5) und in den Kolonien (Kongo, Sudan, Rhodesia, Ostafrika, Angola u. a. m., zusammen 165,6), in ganz Afrika 30,1 %. Sehr klein sind die Zunahmeziffern in Australien, dessen Hauptkolonien schon vor 1894 ihre Netze grossartig ausgebaut hatten. Bemerkenswerth ist, dass einzelne Länder, von denen keines in Europa liegt, gar keine Zunahme zeigen, so eine Anzahl südamerikanischer Staaten wie Peru, Bolivia, Paraguay, Uruguay, Ecuador, in Asien Persien, das auf seinen 54 km*) von 1894 stehen geblieben ist; in Afrika zeigt die Kapkolonie sogar eine Verminderung ihres Netzes, die sich durch Uebernahme des nördlichen Bahnnetzes durch den Oranje-Freistaat erklärt. Die Zunahme des Gesammteisenbahnnetzes der Erde beträgt 9,4 %, in Australien 5,1; in Amerika 5,9; in Europa 10,0; in Afrika 30,1; in Asien 32,4 %.

Zum Zwecke der Berechnung des auf die Eisenbahnen der Erde verwendeten Anlagekapitals, die nur näherungsweise möglich ist, sind in einer besonderen Uebersicht des „Archivs" Angaben über die in verschiedenen Ländern auf die Eisenbahnen verwendeten Geldbeträge zusammengestellt, und zwar getrennt für Eisenbahnen in Europa und in aussereuropäischen Ländern. Danach ergaben sich die Kosten für 248 233 km Eisenbahnen in Europa zu 71 998 000 000 ℳ oder durchschnittlich für 1 km zu 290 042 ℳ. Wird dieser Durchschnittspreis für alle Eisenbahnen in Europa zu Grunde gelegt, die am Schlusse des Jahres 1898 im Betriebe waren, so ergibt sich das Anlagekapital der europäischen Eisenbahnen zu 290 042 × 269 743 = 78 236 799 206 ℳ.

Für die Eisenbahnen der übrigen Erdtheile ergeben sich in gleicher Weise die Anlagekosten zu 146 159 × 482 729 = ... 70 555 187 911 „

zusammen 148 791 987 117 ℳ

oder rund 148,8 Milliarden Mark.

*) Es handelt sich hier um Kleinbahnen in der Nähe von Teheran.

Aus den Angaben der Uebersicht über die Höhe der Anlagekosten greifen wir auszugsweise folgende besonders interessirende Zahlen heraus. Es betrugen die kilometrischen Anlagekosten (überall auf 1 000 *M.* abgerundet):

in Grossbritannien	632 000 *M.*	(1897)
in Holland (holländische Bahn)	494 000 „	(1896)
bei den belgischen Staatsbahnen	357 000 „	(1897)
„ „ französischen Hauptbahnen	315 000 „	(1897)
„ „ österreichischen Bahnen	270 000 „	(1897)
„ „ italienischen Bahnen	266 000 „	(1894)
„ „ schweizerischen Eisenbahnen	253 000 „	(1897)
„ „ deutschen Bahnen	253 000 „	(1897/98)
bei den russischen Bahnen	192 000 *M.*	(1896)
„ „ schwedischen Staatsbahnen	100 000 „	(1897)
ausserhalb Europas:		
bei den brasilianischen Staatsbahnen	458 000 „	(1896)
„ „ Vereinigten Staaten von Nordamerika	151 000 „	(1898)

Die billigsten Bahnen Europas und der ganzen Welt sind diejenigen Finnlands mit 54 000 *M.*, denen die schwedischen Staatsbahnen mit 57 000 *M.* am nächsten kommen. Ausserhalb Europas wird Japan mit 71 000 *M.* nur von Westaustralien mit 65 000 *M.* kilometrischen Anlagekosten an Billigkeit übertroffen.

Tragfähigkeit der Güterwagen in England.

Der Generaldirektor der „London & South Western Railway", J. J. Owens, veröffentlicht im „Bulletin de la commission internationale du congrès des chemins de fer" eine Studie über die Tragfähigkeit der Güterwagen in England, der wir folgendes entnehmen:

Eine der wichtigsten Eisenbahnfragen ist die über das Verhältniss zwischen der todten Last und der Ladung der Güterzüge, weil von ihr hauptsächlich der wirthschaftliche Betrieb des Güterverkehrs abhängt. Mr. Owens erklärt sich ohne Rückhalt zu Gunsten der grösstmöglichsten Wagentypen und würde bei Einrichtung neuer Linien in einer Gegend mit noch wenig entwickeltem Verkehr sofort zur Anwendung dieser grossen Wagen schreiten. Für Grossbritannien liegen die Verhältnisse jedoch anders, und die Eisenbahndirektoren müssen dort zwei Dingen Rechnung tragen, nämlich der Eigenart der bestehenden Linien und den Handelsgewohnheiten dieses Landes.

Was den ersten Punkt betrifft, so bemerkt man bei Betrachtung der Güterbahnhöfe Londons und aller grösseren Städte sofort, dass ihre Einrichtungen und Anlagen durch Raummangel oder durch eigenartige Gestalt des zur Verfügung stehenden Raumes beschränkt sind. Die zahllosen dadurch nothwendig gewordenen Drehscheiben genügen nicht für Güterwagen mit mehr als 16 bis 18 Fuss Länge, und erst bedeutende allgemeine Aenderungen würden die Indienststellung tragfähigerer Wagen ermöglichen. Ein Beispiel bieten die Wagenschuppen und Magazine in der Nähe Manchesters, die sämmtlich im rechten Winkel zum Bahnkörper stehen, so dass jeder Wagen, ob voll oder leer, eine Drehscheibe überschreiten muss. Diese liegen so eng aneinander, dass an eine Vergrösserung derselben nicht zu denken ist, und so müssten bei Einführung grösserer Wagen sämmtliche Schuppen neu gebaut werden.

Eine andere Schwierigkeit liegt in den Brückenwaagen. Da die englischen Eisenbahngesellschaften gewöhnlich die Güterwagen der Kaufleute mit voller Ladung zu wiegen pflegen, und da die schon vorhandenen Brückenwaagen gerade nur die für einen gewöhnlichen Wagen nöthige Länge besitzen, so würden sie bei Einführung grösserer Wagentypen unbrauchbar werden. Ferner würde die allgemeine Einführung grösserer Güterwagen sicherlich die Entrüstung einer grossen Anzahl von Besitzern industrieller Anlagen erregen, welche genöthigt wären, ihre Anschlussbahnen und ihre Privatbahnhöfe mit grossen Kosten umzubauen.

Ein anderer schwerwiegender Grund sind die gegenwärtigen Handelsgewohnheiten Englands. Während der amerikanische Güterverkehr einen Transport im Grossen darstellt, weil alle Abfertigung kleiner Güter den Agenturen überlassen bleibt, ist die englische Eisenbahn in vieler Beziehung ein „Kleinhändler". Die Gründe liegen darin, dass seine Eisenbahnen die ersten waren und einen in einem dicht bevölkerten Lande schon vorhandenen Verkehr aufnehmen, sich ihm anpassen mussten. Der Eisenbahnwagen ersetzte einfach die Wagen des Frachtfuhrmannes und beförderte ungefähr zu denselben Bedingungen dieselben verschiedenartigen Waaren. Die Kleinhändler verlangten von der Eisenbahn dieselbe Schnelligkeit und Pünktlichkeit in der Beförderung ihrer für die täglichen Bedürfnisse der Empfänger bestimmten Waaren, was aber nur erreicht werden konnte, wenn für jeden Bestimmungsort, bei dem auf eine genügende Menge von täglich zu befördernden Gütern gerechnet werden konnte, ein eigener Wagen eingestellt wurde; deshalb griff man zur Einführung von kleineren Wagen. Diese Gewohnheit, geringe Mengen zu bestellen und ihre pünktliche und schnelle Beförderung zu verlangen, wird immer grösser, und die Folge ist, dass die Durchschnittslast gewöhnlicher Güterwagen mit 8 bis 10 t Tragfähigkeit nicht mehr als 25 bis 40 Ctr. beträgt! Da die Güterzüge Strecken von sehr verschiedener Länge (161 bis 483 km) rasch durchlaufen und da die Güter innerhalb der ersten 12 bis 14 Stunden nach ihrer Ankunft abgeliefert werden müssen, ist es unmöglich, Wagen zu benutzen, welche mit Gütern für verschiedene Stationen bestimmt sind, und deshalb wendet man kleine Wagen an, welche überall schnell abgehängt werden können, so dass der Zug sogleich die Fahrt fortsetzen kann. Ein anderer Vorzug der kleinen Wagentypen liegt auch darin, dass sie den Vortheil einer lohnenden Rückfracht gewähren, was bei den grossen Wagen nicht immer der Fall ist.

Warum wendet man nun aber nicht grössere Wagentypen bei Beförderung von Getreide, Holz usw. an? Der Grund liegt einfach darin, dass die gegenwärtig im Gebrauch stehenden englischen Güterwagen vollkommen für die durchschnittlichen Gütertransporte genügen. Obwohl bedeutend ermässigte Tarife für Beförderungen von 4 bis 6 t bestehen, nähert sich z. B. die durchschnittlich zur Beförderung übergebene Menge Getreide eher 2 als 6 t. Kürzlich hat eine englische Eisenbahngesellschaft einen besonders niedrigen Tarif für landwirthschaftliche Transporte von 6 t, die aus Gütern verschiedener Art bestehen durften, eingeführt, um der Landwirthschaft zu helfen und volle Wagenladungen zu bekommen, aber ohne Erfolg. Man erreicht durch die Herabsetzung der Tarife nicht, dass das Publikum die für einen grösseren Wagen nöthigen Mengen zur Beförderung bildet. Man darf aber nicht vergessen, dass England durch die geringe Ausdehnung seines Landes und die dadurch bedingten kurzen Fahrstrecken wahrscheinlich niemals grössere Wagentypen benöthigen wird.

Soll nun England in dieser Richtung nichts thun? Es gibt auch hier viele Punkte, in denen ein beständiger Austausch schwerer Güter stattfindet, und hier sollen und müssen Wagen mit grösserer Tragfähigkeit versuchsweise eingeführt werden. So baut die „Caledonian Railway" Wagen mit ausnahmsweise grossen Verhältnissen für den Transport von Eisenerzen. Ein ähnlicher Versuch wird zwischen Southampton und London unternommen, wo ein Wagen mit 25 t Tragfähigkeit und einem kubischen Inhalt von mehr als dem Doppelten gewöhnlicher Wagen zu allgemeiner Zufriedenheit verkehrt, da die Direktion mit Leichtigkeit vollständige Ladungen nach beiden Richtungen

erhält. Später beabsichtigt man auf dieser Strecke noch mehr solcher Wagen zu bauen und einzustellen. Dies sind nur zwei Beispiele von vielen andern.

Im Uebrigen sind seit langer Zeit dort, wo sich nach der besonderen Art des Verkehrs die Nothwendigkeit herausstellte, besondere Wagentypen eingeführt worden. Es sind die sogenannten „machine trucks“ (Truckwagen zur Beförderung von Maschinen), welche in Fabrikgegenden fortlaufend in Dienst gestellt werden und von sehr grosser Tragfähigkeit sind. Ausserdem gibt es noch Wagen von grosser Länge für den Transport von Spiegeln usw. usw. So haben die Eisenbahngesellschaften alles gethan, um den Handelsbedürfnissen zu entsprechen und werden überall dort, wo der Handel grössere Mengen zur Beförderung anbietet, gewiss zur Anschaffung grösserer Wagen schreiten.

Mr. Owen schliesst seinen interessanten Bericht mit dem Endurtheil, dass in Anbetracht der gegenwärtigen Lage in den Eisenbahnverhältnissen und in den Handelsgewohnheiten Englands die augenblicklich bestehende Tragfähigkeit der Güterwagen die vom wirthschaftlichen Standpunkt aus geeignetste und zweckentsprechendste ist. Auch für unsere deutschen Verhältnisse lässt sich aus dem Bericht die Lehre ziehen, dass die immer weiter gehende Erhöhung der Tragfähigkeit der Güterwagen sowohl in den technischen Bahneinrichtungen wie in den Verkehrsgewohnheiten schliesslich eine unüberwindliche Grenze findet.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat März d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen, ausschliesslich der bayerischen, 16 Entgleisungen auf freier Bahn und 19 Entgleisungen in Stationen (je 5 bei Personenzügen), 2 Zusammenstösse auf freier Bahn und 17 Zusammenstösse in Stationen (je 1 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 2 Bahnbedienstete getödtet, 5 Reisende, 13 Bahnbedienstete und 5 Postbeamte verletzt.

— **Heranziehung der Bahnunterhaltungsarbeiter zu Sonntagsvertretungen im Unterbeamtendienste.** Bei der Heranziehung von Bahnunterhaltungsarbeitern zu den Sonntagsvertretungen im Unterbeamtendienste ist nach einer Verfügung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die nachgeordneten Eisenbahndirektionen grundsätzlich davon auszugehen, dass die nämlichen Arbeiter nicht an jedem Sonntage regelmässig zum Ablösedienst herangezogen werden. Es müssen daher stets so viele ausgebildete Streckenarbeiter zur Verfügung stehen, dass eine wechselweise Heranziehung angängig ist. Bei einer solchen Handhabung ist diesen Bediensteten die Möglichkeit geboten, an den Sonntagen, an denen sie nicht zur Ablösung herangezogen werden, den Gottesdienst zu besuchen. Sollte es ausnahmsweise — z. B. bei zeitweisem Mangel an ausgebildeten Kräften — nicht zu umgehen sein, dieselben Streckenarbeiter regelmässig zum Ablösedienst an den Sonntagen heranzuziehen, so hat sich der Herr Minister damit einverstanden erklärt, dass in solchen Fällen den Arbeitern unter Fortgewährung des Tagelohns für die zum Besuche des Gottesdienstes erforderliche Zeit Dienstbefreiung gewährt wird.

— **Verwendung überzähliger Bürokräfte.** In einem an die nachgeordneten Eisenbahndirektionen gerichteten Erlasse hat sich der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten damit einverstanden erklärt, dass von den infolge von Geschäftsvereinfachungen überzähligen Bürobeamten einzelne auf grössere Stationen, wo die Arbeiten des inneren Dienstes mindestens eine volle Kraft in Anspruch nehmen, zur Bearbeitung von Rechnungssachen überwiesen werden. Eine Entlassung von Stationsgehilfen aus der Beschäftigung soll aus diesem Anlasse vermieden, dagegen auf ihre anderweite Unterbringung Bedacht genommen werden.

— **Fahrkartendruckereien.** Die Fahrkartendruckerei der Eisenbahndirektion in Berlin ist mit elektrischem Antrieb ausgerüstet worden, wodurch sich eine erhebliche Beschleunigung in der Herstellung der Fahrkarten bei gleichzeitiger Ersparniss an Arbeitskräften ergeben hat. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat sich daher in einer an die Eisenbahndirektionen gerichteten Verfügung dahin ausgesprochen, dass es wirthschaftlich vortheilhaft sein würde, zum Fahrkartendruck überhaupt mechanisch angetriebene Druckmaschinen zu verwenden, namentlich wenn diese zur thunlichsten Ausnutzung der Einrichtungen nur an wenigen Stellen, etwa bei drei bis vier Direktionen, zu grösseren Druckereien vereinigt würden. Um ein sicheres Urtheil über diese Frage zu gewinnen, ist die Eisenbahndirektion in Berlin beauftragt, nach Benehmen mit den übrigen königlichen Eisenbahndirektionen festzustellen und zu berichten, welcher Betrag gegenwärtig im Bereich der preussischen Staatseisenbahnverwaltung für Herstellung der Fahrkarten jährlich verausgabt wird und wie hoch sich die Herstellungskosten der Fahrkarten unter der Voraussetzung stellen würden, dass deren Anfertigung nur von vier Eisenbahndirektionen — etwa Berlin, Breslau, Köln und Hannover — unter Zuhilfenahme mechanisch, wennmöglich elektrisch anzutreibender Druckmaschine bewirkt wird.

— **Schienen- und Schwellenlieferungen für die preussischen Staatsbahnen.** In einer in Frankfurt a. M. stattgehabten Sitzung des Schienen- und Schwellenverbandes wurde die Mittheilung gemacht, dass die preussische Staatsbahnverwaltung auf Grund ihrer laufenden Abschlüsse neuerdings 360 000 t abgerufen habe, deren Lieferung auf die einzelnen Produzenten vertheilt wird. Diesen Lieferungen liegen die verhältnissmässig niedrigen Vertragspreise zu Grunde, aber sie sichern den Werken auf geraume Zeit eine nutzbringende Ausnutzung ihrer Anlagen. („Berl. Akt.“)

— **Unterbrechungen des Bahnverkehres durch Hochwasser** als Folge der am 8. Mai niedergegangenen schweren Gewitter und Regengüsse haben am 9. d. Mts. auf der Strecke Guntershausen-Grifte (bei Kassel) und infolge von Dammrutschungen auch zwischen Kassel und Bebra stattgefunden. Wie wir der Münchener „Allg. Ztg.“ entnehmen, wurden die Personenzüge der Strecke Aachen-Leipzig auf mehrstündigem Umwege über Eichenberg-Niederhone geleitet.

— **Ausnahmetarife vom rheinisch-westfälischen Industriegebiet nach dem Emdener Hafen.** Wir hatten in Nr. 35 S. 535 d. Ztg. unter obiger Ueberschrift mitgetheilt, dass zufolge eines Rundschreibens des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen vom 10. April d. J. „die Eisenbahndirektion Essen beabsichtigt, für die Ein- und Ausfuhr des rheinisch-westfälischen Industriegebietes über Emden Ausnahmetarife einzuführen“. Diese Angabe des Rundschreibens ist, wie uns die königliche Eisenbahndirektion zu Essen mittheilt, nur insofern zutreffend, als solche Ermässigung von privater Seite bei der Staatseisenbahnverwaltung angeregt wurde und die königliche Eisenbahndirektion wegen Beschaffung des zur Beurtheilung nothwendigen statistischen Materials u. a. auch mit dem genannten Verein in Verbindung getreten ist. Eine Stellungnahme der Eisenbahnverwaltung ist in der Angelegenheit nicht erfolgt.

— **Braunschweigische Landesbahn.** Die Generalversammlung ermächtigte die Verwaltung zum Bau der Bahn Braunschweig-Gliesmarode mit Anschluss an die von der Firma Lenz & Co. zu erbauende Bahn Braunschweig-Schöningen, deren Bau jetzt gesichert ist. Ueber den projektirten Bahnbau der Linie Braunschweig-Fallersleben wird eine demnächst einzuberufende Generalversammlung Beschluss fassen. („Berl. Akt.“)

— **Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht für das Jahr 1899 erbrachte der Personenverkehr einschliesslich der Gepäckbeförderung mit Nebenerträgnissen im ganzen 221 832 *M.* gegen 219 716 *M.* im Vorjahre. Es wurden 390 534 Personen befördert gegen 374 910 Personen im Vorjahre. Die Anzahl der Personenkilometer ist von 6 358 722 im Jahre 1898 auf 6 404 512 im Jahre 1899, also um 45 790 Personenkilometer = 0,7 % gestiegen. Die Steigerung des Ertrages aus dem Personentransporte ist bei einer nicht unerheblichen Vermehrung der beförderten Anzahl um 15 624 Personen nicht bedeutend und erklärt sich durch Abnahme des sich über längere Strecken bewegenden Verkehrs der Harzbahnstation Tanne und Rothehütte infolge Betriebseröffnung der Harzquerbahn von Nordhausen nach Wernigerode mit der Brockenbahn. Im Güterverkehr wurden 440 690 t befördert gegen 434 524 t im Vorjahre. Die Zahl der geleisteten Tonnenkilometer betrug 12 397 981, im Vorjahre 12 501 836.

Die Einnahmen aus dem gesammten Güterverkehr einschliesslich der Nebenerträgnisse betrugen 706 480 M. gegen 735 175 M. im Jahre 1898. Der Rückgang des Ertrages aus dem Güterverkehr um 28 695 M. ist in erster Reihe durch Frachtermässigungen hervorgerufen, welche zu Gunsten der an die Linien der Bahn durch Gleisverbindung angeschlossenen grösseren Werke gewährt sind. Der dadurch entstandene Einnahmeausfall beziffert sich auf rund 15 600 M. Die weitere Ursache der Ertragsminderung liegt in dem Rückgang der Harzbahnendstation Tanne durch den Wegfall der im Vorjahre in erheblichen Mengen über die Linien der Bahn beförderten Baumaterialien für den Neubau der Südharzbahn und durch die natürliche Ableitung der Transporte, insbesondere Holz aus den umgrenzenden Verkehrsgebieten, die jetzt von der Harzquerbahn und Südharzbahn neu durchschnitten und damit in das Verkehrsgebiet dieser neuen Linien einbezogen sind. Dauernde Ertragsausfälle werden sich indess durch diesen Entgang an Transporten nicht geltend machen, vielmehr steht die Ausgleichung derselben durch den neuen Verkehr, der sich von der Harzbahnstrecke über die Südharzbahn nach dem Süden entwickeln wird, in absehbarer Zeit zu erwarten. Die Einnahmen aus der Wagenmiethe betrugen 119 733 M. gegen 112 931 M. im Vorjahre, sind also um 6 802 M. gestiegen infolge der gesteigerten Leistungen der Wagen auf fremden Strecken. Die Gesammteinnahmen des Berichtsjahres betrugen 1 081 106 M. gegen 1 096 373 M. im Jahre 1898, mithin weniger 15 267 M. oder 1,4 %. Die Betriebsausgaben betrugen 608 879 M. gegen 587 298 M. im Jahre 1898, mithin mehr 21 581 M. oder 3,7 %. Die wesentlichste Ursache der Ausgabesteigerung liegt in den Gehalts- und Lohnerhöhungen und in den Kosten für Personalvermehrung. Die den Erneuerungsfonds zur Last fallenden Kosten für Erneuerung des Oberbaues und bestimmter Theile zu Betriebsmitteln betrugen 67 477 M. gegen 44 449 M. im Jahre 1898, mithin mehr 23 028 M. Das Mehrerforderniss ist durch den zur Ausführung gelangten Umbau der Gleise auf der Bahnstrecke Blankenburg-Rübeland von 3,4 km bis 14 km mit neuen Stahlschienen veranlasst. Der von den Betriebseinnahmen nach Bestreitung der Betriebsausgaben und nach Deckung der zur Verzinsung und Tilgung der Anleihen und zu Rücklagen in die Fonds erforderlichen Beträge verbleibende Ueberschuss beziffert sich auf 240 510 M. gegen 276 981 M. im Vorjahre, mithin weniger 36 471 M. Nach einigen weiteren Abzügen verbleiben zur Verfügung 220 704 M., deren Verwendung in folgender Weise vorgeschlagen wird: 6,25 % Dividende 212 500 M. (wie im Vorjahre), Vortrag auf neue Rechnung 8 204 M. Ueber den Stand der Arbeiten bei der in Ausführung befindlichen Nebenbahn von Derenburg nach Minsleben theilt der Bericht mit, dass infolge verschiedener Schwierigkeiten beim Grunderwerb, namentlich in Flur Minsleben, die Verlängerung der Baufrist beim Minister der öffentlichen Arbeiten bis 25. April 1901 nachgesucht werden musste und auch gewährt ist. Auf der Strecke 0 bis Station 5 ist die vorbehaltene Feststellung und Genehmigung der Baulinie unterm 13. März d. J. erfolgt. Ueber den Zeitpunkt der Bauvollendung und Inbetriebnahme der neuen Bahn lassen sich gegenwärtig bestimmtere Angaben nicht machen, derselbe ist einzig und allein abhängig von der früheren oder späteren Beendigung des zur Zeit schwebenden Enteignungsverfahrens für die Gemarkung Minsleben, bezüglich dessen die Dringlichkeit anerkannt ist.

— **Westdeutsche Eisenbahngesellschaft in Köln.** Der Rechenschaftsbericht bezeichnet den Verlauf des Geschäfts im Jahre 1899 als einen normalen. Im eigenen Betriebe waren am Ende des Jahres 170,9 km Kleinbahnen. Den Betrieb der badischen Nebenbahnen Bruchsal-Odenheim-Menzingen, Bühl-Bühlerthal und Karlsruhe-Ettlingen-Herrenalb (etwa 70 km), welcher im Jahre 1898 von der Gesellschaft geführt wurde, hat die Aktiengesellschaft badische Lokaleisenbahnen zu Karlsruhe am 1. Januar 1899 selbst übernommen. Die Bau- und Betriebsgewinne der Gesellschaft betrugen 1 014 954 M. (i. V. 852 890 M.), wozu Zinsen mit 563 443 M. (i. V. 179 155 M.) und der Vortrag von 82 488 M. (i. V. 49 381 M.) treten. Nach Abzug der Unkosten, Zinsen, Abschreibungen, Ueberweisungen an den Reparaturfonds, Erneuerungsfonds, Betriebsgarantiefonds und Reservefonds verbleibt ein Reingewinn von 782 136 M. (i. V. 473 077 M.), dessen Verwendung der Generalversammlung wie folgt vorgeschlagen wird: 7 % Dividende gleich 634 375 M. (i. V. 6½ %), Tantième 20 229 M. (i. V. 11 422 M.) und Vortrag 127 532 M. (i. V. 82 488 M.).

— **Bahnprojekt Donauwörth-Treuchtlingen.** Aus der letzten Sitzung des Finanzausschusses der bayerischen Abgeordnetenkammer, welche am 7. d. Mts. über den Eisenbahnetat abgehalten wurde, ist ausser dem bereits in Nr. 37 S. 568 besprochenen Alpenbahnprojekt über den Fernpass noch das Projekt einer Vollbahn von Donauwörth nach Treuchtlingen zu erwähnen. Hinsichtlich dieser Bahn lagen nicht weniger als 99 Petitionen von Stadtmagistraten, Gemeindeverwaltungen, Handels- und Gewerbekammern usw. vor, von denen merkwürdigerweise sich 44 für die Erbauung dieser Vollbahn aussprachen und 55, welche den entgegengesetzten Zweck verfolgten. In den ersteren Petitionen war namentlich hervorgehoben, dass durch diese Vollbahn nicht allein die kürzeste Verbindung zwischen den bedeutsamen Industriestädten Augsburg und Nürnberg hergestellt, sondern auch eine kürzere Verbindung zwischen dem südlichen und nördlichen Deutschland geschaffen werde. Der Berichterstatter der Abgeordnetenkammer selbst legte dieser Bahn eine sehr grosse Bedeutung für die wirthschaftlichen und Handelsverhältnisse bei und betonte, dass sie nach seiner Anschauung zweifellos dazu diene, einen grossen Theil des Durchgangsverkehres von dem Norden nach dem Süden für Bayern zu erhalten, da mit derselben eine Hauptlinie des durchgehenden Verkehres wesentlich abgekürzt werde. Er beantragte deshalb, die sämmtlichen Petitionen an die Staatsregierung zur Würdigung hinüberzuleiten. Der Vertreter der Staatsregierung, Ministerpräsident Dr. Freiherr von Crailsheim, bemerkte hierauf folgendes: Die Erbauung gedachter Linie sei schwierig und kostspielig; die Abkürzung, welche dieselbe schaffe, würde eine Minderung der Tarife zur Folge haben und der sich hierdurch ergebende Einnahmeausfall bedeute für die Staatsbahnverwaltung einen positiven Verlust, der durch den Zuwachs an Durchgangsverkehr nicht aufgewogen werde; zudem sei nicht zu erwarten, dass eine Vollbahn Donauwörth-Treuchtlingen den ganzen Durchgangsverkehr vom nördlichen Deutschland nach dem Bodensee an sich ziehen werde, denn der kürzeste Weg bleibe immer der über Friedrichshafen und er stehe daher unter diesen Verhältnissen der neuen Bahn kühler gegenüber. Eine andere Sache sei jedoch, dass die Linie Donauwörth-Pleinfeld auf die Dauer nicht mehr eingleisig betrieben werden könne; man werde sich dann vor die Frage gestellt sehen, ob die Linie Donauwörth-Pleinfeld zweigleisig auszubauen oder eine Vollbahn von Donauwörth nach Treuchtlingen herzustellen wäre, und in diesem Falle glaube er, dass die Staatsregierung sich alsdann für letzteres entscheiden werde.

— **Dienstanweisung für Zugführer und Schaffner der bayerischen Staatsbahnverwaltung.** Mit dem 15. d. Mts. ist für die vorgenannten Zugbeamten eine neue Dienstanweisung in Kraft getreten. In Abschnitt I derselben sind die gemeinsamen Bestimmungen über: Dienstvorschriften und Dienstbehelfe, Vorgesetzte und Untergebene, Kenntniss der Strecken und des Fahrplanes, Dienstregelung, Dienstkleidung und Ausrüstung, Fundgegenstände, Mitnahme von Gegenständen, Zurückbehaltung von Fahrtausweisen und Handel mit solchen, Verkehr mit dem Publikum und Bahnpolizei zusammengefasst. Abschnitt II zählt insbesondere den Dienst des Zugführers wie folgt auf: Dienstpflichten im allgemeinen, Untersuchung des Zuges, Uebernahme und Uebergabe der Wagen, Plombirung der Wagen, Wagennachweisung, Personendienst, Nachweisungen über den Personenverkehr, Güterdienst und Dienstsendungen, Ausführung des Fahrdienstes im allgemeinen, Fahrbericht, Zugkraft, Zugpersonal, Bremsprobe, Abfahrt, Verhalten während der Fahrt, Obliegenheiten auf den Stationen, Ende der Fahrt sowie Unfälle und Betriebsstörungen. Abschnitt III umfasst den Dienst des Schaffners und handelt von: Untersuchung der Wagen, Unterbringung der Reisenden, Fahrkartenkontrole, Handgepäck, Beförderung von Hunden, Tabakrauchen im Wagen, Verhalten der Reisenden während der Fahrt, Bedienung der Wagen auf den Stationen sowie auf freier Bahn, Nachweisungen über den Personenverkehr, Obliegenheiten auf der Endstation, Uebergabe- und Uebernahmeverfahren, Behandlung der Uebergabe- und Ablieferscheine sowie Einlieferung dieser Nachweise, Beförderung von Reisegepäck, Expressgut, Leichen, Hunden und sonstigen lebenden Thieren; Eil- und Frachtgut, insbesondere von Bezettelung der Güter, Begleitpapieren, Verladung und Begleitung der Güter sowie Behandlung derselben während der Beförderung; Behandlung dienstlicher Sendungen und zwar Dienstschreiben, Diensttelegramme, dienstliche Güter- und Geldsowie endlich Postsendungen. Zum Schlusse enthält die Dienstanweisung u. a. noch ein Verzeichniss der am Stationsorte des Zugführers und Schaffners aufzulegenden Dienstanweisungen und Dienstbehelfe, einen Auszug aus der Betriebsordnung für Haupt- und Nebenbahnen sowie aus der Bahntelephonordnung, ferner Muster von Anmeldescheinen über beschädigte Wagen, von Nachweisungen über den Personenverkehr, von Bahndiensttelegrammen, vom Zugaufschreibebuch, von Fehlanzeigen, von Ablieferungs-, Uebergabe- sowie Postablieferungsscheinen u. dergl.

— **Wagenbestand der bayerischen Staatseisenbahnen.** Am Schlusse des Jahres 1899 waren im Bereich der vorgenannten Staatsbahnen an Wagen vorhanden:

1. Für die normalspurige Strecken: Personenwagen 3989 (gegenüber dem Jahre 1898 + 397), Postwagen 346 (—), Gepäckwagen 919 (+ 37), bedeckte Güterwagen 9 934 (+ 508), offene Güterwagen 7 597 (+ 402), Langholzwagen 2 197 (+ 103), Schienen- und Plattformwagen 840 (—), Viehwagen 79 (— 10), Güterwagen für besondere Zwecke wie Bier-, Kühl-,

Butter-, Eier-, Geflügel-, Torf-, Theer-, Säure- usw. Transportwagen 2127 (+ 154), Privatwagen (Bier-, Petroleum-, Theer-, Spiritus- usw. Transportwagen) 878 (+ 23), Leihwagen 235 (—), zusammen 29141 (+ 1614).

2. Für die schmalspurige Strecke: Personenwagen 8, Gepäckwagen 4, Güterwagen 17 und Transporteure 48, zusammen 77. Da im Bestande der Betriebsmittel für die schmalspurige Bahnstrecke keine Veränderungen stattfanden, so beträgt demnach der Gesammtzuwachs an Wagen (wie oben) 1614 Stück.

— **Personentarifreform.** Aus München erhält das W. T.-B. folgende Nachricht vom 14. d. Mts.: Bei der Berathung des Eisenbahnetats in der Kammer der Abgeordneten erklärte Minister Freiherr v. Crailsheim, zwischen den süddeutschen Bahnverwaltungen seien Verhandlungen über die Reform der Personentarife im Gange und zwar auf Grund der Sätze von 6, 4 und 2,5 bezw. 2,3 ₰ für das Kilometer in den drei Wagenklassen mit 1, 0,7 und 0,5 ₰ Zuschlag für Schnellzüge. Diese Herabsetzung der Tarife würde bei dem Satze von 2,5 ₰ für die dritte Wagenklasse einen Ausfall von 4240000 ℳ, bei 2,3 ₰ einen solchen von 5600000 ℳ und bei 2 ₰ sogar 8000000 ℳ Ausfall ergeben. Trotz dieses Ausfalles würde Bayern einer solchen Regulirung zustimmen. Eine Schlusskonferenz in dieser Frage habe noch nicht stattgefunden. Es sei jetzt wieder fraglich geworden, ob sich alle anderen süddeutschen Staaten betheiligen würden. Er (der Minister) müsse auch offen erklären, dass er der Herabsetzung der Personentarife um einige Temperaturgrade kühler gegenüberstehe wie vor 10 Jahren.

— **Wohnungen für Angestellte der bayerischen Staatsbahnen.** Die bayerische Kammer der Reichsräthe genehmigte einstimmig die von der Kammer der Abgeordneten bereits bewilligte Forderung von 6000000 ℳ für Beschaffung von Wohnungen für Angestellte der Staatseisenbahnen.

— **Badischer Bahnhof in Basel.** Der grosse Rath des Kantons Baselstadt hat den Vertrag zwischen der Generaldirektion der badischen Staatsbahnen und dem Baseler Regierungsrath betreffs Verlegung des badischen Bahnhofes einstimmig genehmigt und den Regierungsrath zum Ankauf des jetzigen Bahnhofsareals für 4000000 Frcs. ermächtigt, sowie zur Verlegung des badischen Bahnhofes eine Subvention von 2000000 Frcs. bewilligt.

— **Versand von Hopfen als Eilgut.** Von der grossherzoglichen Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen zum Bericht aufgefordert, hat die Mannheimer Handelskammer sich dahin geäussert, dass die badischen Hopfenproduzenten an der Beförderung von Hopfen als Eilgut zu Frachtgutsätzen in der Zeit von Mitte August bis Mitte Oktober, mindestens bis Ende September, lebhaft betheiligt sind, da der Hopfen bei langsamem Transport verdirbt. Zugleich wurde im Gegensatz zu dem Vorschlage des bayerischen Landwirthschaftsrathes, welcher für die als Eilgut zu befördernden Hopfensäcke ein Gewicht von 30 bis 60 kg als zweckmässig erklärt hatte, die Heraufsetzung desselben auf mindestens 50 bis 60 kg gewünscht. Weiterhin hat die Kammer die Erstellung von Ausnahmetarifen für die Hopfenausfuhr nach ausserdeutschen Ländern befürwortet, weil die heimische Ausfuhr gegenwärtig namentlich in England mit dem russischen, belgischen und amerikanischen Wettbewerb schwer zu ringen hat. (Münchener „Allg. Ztg.")

— **Nord-Süd-Expresszug.** Den Bemühungen der bayerischen Staatsbahnverwaltung ist es nicht gelungen, die von verschiedenen Seiten lebhaft verlangte Durchführung des Nord-Süd-Expresszuges nach Mailand während der Sommermonate zu sichern. Die italienische Südbahn wird vielmehr mit Ablauf dieses Monats den Zug auf der Strecke Verona-Mailand einstellen.

Letztmals verkehrt der Zug auf dieser Strecke in beiden Richtungen am 31. Mai. Vom 1. Juni an wird die Durchführung somit wieder auf die Strecke Berlin-Verona beschränkt.

— **Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.** Wie aus Bern verlautet, werden die Aenderungen, welche dieses Uebereinkommen in der Revisionskonferenz zu Paris erfahren hat, demnächst in Kraft treten. Eine mit G. gezeichnete Reihe von Aufsätzen in der vom Centralamt in Bern herausgegebenen „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" behandelt die Entstehung und Fortbildung des internationalen Uebereinkommens und soll zu einer eingehenden Darlegung des Vertragswerkes in seiner neuen Fassung sich erweitern. Die „Neue Zürcher Ztg." bemerkt hierzu: „Die Sachkenntniss und die Darstellungsgabe des Verfassers dieser Artikel, des Geheimen Oberregierungsrathes Dr. Gerstner in Berlin, der als Abgeordneter Deutschlands an den dem internationalen Uebereinkommen von 1890 vorangegangenen Konferenzen und ebenso an der Pariser Revisionskonferenz in hervorragender Weise theilgenommen und über jenes einen sehr beachteten Kommentar (1894) geschrieben hat, bürgen für eine gediegene Ausführung der neuen Arbeit, die den Lesern der Zeitschrift sehr willkommen sein wird."

— **Ein Verkehrsjubiläum.** Am 10. d. Mts. waren 50 Jahre verflossen, seitdem auf der Strecke Dresden-Königstein der Eisenbahnverkehr in vollen Betrieb getreten ist. Der Betrieb wurde damals nur mit drei Tagesfahrten eröffnet. Diese fanden früh 1/27 Uhr, Mittags 1/22 Uhr und Nachmittags 1/26 Uhr statt. In der I. Klasse betrug der Fahrpreis für die einfache Fahrt 24, in der II. Klasse 19 und in der III. Klasse 14 Neugroschen. Einen Monat später, am 9. Juni 1850, wurde auch die Strecke von Königstein bis Krippen fahrbar, während der erste fahrplanmässige Zug nach Bodenbach am 6. April 1851 verkehren konnte.

— **Lohnbewegung der Strassenbahnschaffner und Wagenführer in Berlin.** Eine Delegirtenversammlung der Strassenbahnschaffner und Wagenführer der Grossen Berliner Strassenbahn stellte folgende, der Direktion der vorgenannten Gesellschaft zu unterbreitenden Forderungen fest: Erhöhung des Anfangsgehalts auf 100 und des Höchstgehalts auf 150 ℳ. Innehaltung der zehnstündigen Arbeitszeit, zu welcher die Pausen auf den Endstationen sowie die Zeit vom Dienstantritt auf dem Depot bis zur Abfahrt sowie die von der Beendigung der letzten Fahrt bis zur erfolgten Abrechnung zu rechnen sei, die möglichst strikte Durchführung der den Beamten zustehenden vier freien Tage im Monat. Bei ausnahmsweiser Nichtbewilligung eines solchen eine Entschädigung von 60 ₰ für die Dienststunde. Schliesslich wird noch die Einführung der Pensionskasse und die Entlassung des Oberinspektors gefordert. Die Delegirten werden die Forderungen in der nächsten Woche der Direktion unterbreiten. Die Direktion schreibt hierzu: „Unsere Fahrer haben täglich eine zehnstündige, die Schaffner eine zwölfstündige Dienstzeit. Die Dienstpläne werden regelmässig der Aufsichtsbehörde vorgelegt und sind von derselben gutgeheissen. Sämmtliche neu Angestellten beginnen mit einem Monatsgehalt von 81 ℳ, welches von Jahr zu Jahr monatlich um 3 bezw. 5 ℳ bis auf 100 ℳ steigt, ausserdem erhalten die elektrischen Fahrer für den Tag 50, die Kutscher 35 ₰ Kilometergelder, ferner gewähren wir beiden Kategorien von Bediensteten freie Dienstkleidung, vier freie Tage im Monat, Weihnachtsgratifikationen und in Krankheitsfällen, insoweit sie noch nicht drei Jahre im Dienste sind, Zweidrittel ihres Gehaltes als Krankenunterstützung, während die über drei Jahre im Dienst Befindlichen das volle Gehalt beziehen. Dienstleistungen über die festgesetzte Dienstzeit werden den Leuten besonders bezahlt. Bei Beurlaubungen erleiden die über ein Jahr im Dienst befindlichen Leute keinen Ausfall an ihrem Gehalt. Wir sind der Meinung, dass die Bediensteten anderer ähnlicher Transportgesellschaften sich in gleich günstiger Lage kaum befinden und dass somit für unsere Leute ein begründeter Anlass zur Unzufriedenheit mit ihrer Lage nicht vorliegen dürfte. Im übrigen sind wir gern bereit, etwaige an uns herantretende Wünsche wohlwollend zu prüfen und, soweit sie berechtigt sind, zu berücksichtigen."

— **Personalnachrichten.** Im Bereiche der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung sind versetzt: der Bauinspektor Schramm bei der Ingeniörabtheilung für Eisenbahnvorarbeiten zum Baubüro Meerane, der Bauinspektor Pietsch beim Baubüro Königsbrück zur Bauinspektion Zwickau I, der Bauinspektor Peter beim Baubüro Scheibenberg zum Baubüro Chemnitz II und der Regierungsbaumeister Claus beim Baubüro Aue zum Baubüro Chemnitz I.

Oesterreich-Ungarn.

— **Oesterreichischer Staatseisenbahnrath.** Die diesjährige Frühjahrstagung desselben ist für den 8. Juni in Aussicht genommen. Da die Mandate der bisherigen Mitglieder infolge Ablaufes der Funktionsdauer erloschen sind, steht die Ernennung des neuen Staatseisenbahnrathes bevor, bei welchem Anlasse die jüngst veröffentlichte Abänderung des Statuts für diese Körperschaft, derzufolge eine Vermehrung der Anzahl um zwei Mitglieder eintritt, Anwendung finden wird. Der Staatseisenbahnrath wird sich bei dieser Tagung voraussichtlich auch mit der Reform der Ausfuhrtarife zu befassen haben.

— **Eisenbahneröffnung.** Am 3. Mai d. J. wurde die 6,5 km lange, von der Station Raspenau-Liebwerda der Strecke Pardubitz-Reichenberg-Reichsgrenze (Seidenberg) der süd-norddeutschen Verbindungsbahn abzweigende vollspurige Lokalbahn

Raspenau-Weissbach für den Personen- und Güterverkehr eröffnet. Den Betrieb dieser Lokalbahn führt die Centralverwaltung für Sekundärbahnen Herrmann Bachstein in Berlin.

— **Neue Bauherstellungen auf der Südbahn.** Der Geschäftsbericht dieser Bahn für das Jahr 1899 enthält u. a. auch eine Darstellung der im Berichtsjahre erfolgten Bauherstellungen, welche sich mit Rücksicht auf den stetig zunehmenden Verkehr zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit der einzelnen Linien als nothwendig erwiesen haben. Diese Herstellungen haben auf den österreichischen Linien die Summe von rund 3 310 000 Kr. erfordert. Von den zur Ausführung gelangten Stationsbauten sind hervorzuheben: die Fortsetzung der schon im Vorjahre in Angriff genommenen umfangreichen Gleiseherstellungen in den Stationen Wien, Matzleinsdorf und Meidling, der Bau des Rangirbahnhofes in Bruck und der Umbau der Station Bozen, ferner die Erweiterung der Gleiseanlagen in einer Reihe von Stationen, die Erweiterung des Eilgutmagazins in Wien, die Herstellung eines neuen Magazines in Matzleinsdorf, die Fortsetzung der Bauarbeiten zur Umgestaltung des Silosgebäudes in Triest zu einem Lagerhause sowie die Vergrösserung der Magazine in Triest usw.

Nach dem Bauprogramm für das Jahr 1900 werden für Bauherstellungen auf den österreichischen Linien im laufenden Jahre nicht weniger als 8 870 000 Kr., also um 5 560 000 Kr., das ist um 167,97 % mehr verwendet werden. Von obigen 8 870 000 Kr. entfallen auf Stationsbauten 5 550 000 Kr., Streckenbauten 3 280 000 Kr., kleinere Bauarbeiten 40 000 Kr. Es darf wohl angenommen werden, dass bei Aufwendung solcher Summen eine ganze Reihe bisher fühlbarer Mängel in den Stations- und Magazinräumen der Südbahn und damit in der Abwickelung des Verkehres gründlich behoben werden dürften. Unter den Stationsbauten sind insbesondere Neubauten, Erweiterungen, Umbauten und Gleisevermehrungen in den Stationen: Wien-Matzleinsdorf, Wiener-Neustadt, Bruck a. M., Graz, Marburg und Innsbruck inbegriffen; überdies sind noch in 50 anderen Südbahnstationen weitere mehr oder minder umfangreiche Wiederherstellungsarbeiten theils in Aussicht genommen, theils bereits in Ausführung begriffen. Unter diesen letzteren Arbeiten sind die Anlage neuer Rangirstationen, Weichenanlagen, Drehscheiben, Rampen, Lokomotivschuppen, Magazinbauten usw. verstanden. Die Streckenbauten umfassen hauptsächlich Sicherheitsvorkehrungen, wie Lehnenversicherungen, Schneeschutzmittel, Wegschranken, Streckenblockungen und Verstärkungen des Oberbaues sowie Herstellungen zweiter Gleise in einzelnen Strecken.

Für die Ergänzung des Fahrparkes der österreichischen Linien sollen nach dem Voranschlag für das Jahr 1900 gleichfalls bedeutende Summen verausgabt werden, so 1 698 000 Kr. für die Anschaffung von Lokomotiven und Personenwagen. Für die Beschaffung von Lastwagen ist für das Gesammtnetz ein Betrag von 1 416 000 Kr. eingestellt.

— **Berücksichtigung der österreichischen Lackindustrie bei Vergebung von Lieferungen.** Der Bund österreichischer Industrieller hat vor einiger Zeit auf Grund einer Anregung der österreichischen Lackfabrikanten an den Eisenbahnminister eine Eingabe gerichtet, in welcher unter Hinweis auf die Gleichwerthigkeit der inländischen Lacke mit den ausländischen Fabrikaten das Ersuchen gestellt wurde, zu veranlassen, dass der Bedarf der österreichischen Staatsbahnen an Lacken nur bei inländischen Industriellen gedeckt werde und dass auch bei den österreichischen Wagenfabriken nur Lacke österreichischer Herkunft verwendet werden. Der Eisenbahnminister hat den genannten Verein dahin verständigt, dass die Staatsbahndirektionen, welche schon seit dem Jahre 1895 angewiesen sind, bei den Lieferungsvergebungen unter gleichen Bedingungen nur Lacke österreichischen Ursprunges zu beziehen, thatsächlich nur Erzeugnisse österreichischer Firmen verwenden, und dass die Verwaltungen der grösseren österreichischen Privatbahnen und jene der Lokomotiv- und Wagenfabriken nachdrücklichst aufgefordert wurden, bei derartigen Lieferungsvergebungen in gleicher Weise vorzugehen.

— **Haftpflicht der Bahn für im Zuge erlittene Körperverletzung der Reisenden.** Im Sommer v. J. stürzte ein Dienstmädchen mit dem von ihm beaufsichtigten Kinde in der Nähe von Wien aus einem Zuge heraus. Der Sturz, welcher für die Verunglückten schwere Verletzungen zur Folge hatte, wurde dadurch verursacht, dass die Beiden sich an die nach aussen zu öffnende Thür angelehnt hatten und letztere plötzlich aufsprang. Das Dienstmädchen wurde mit einem Entschädigungskapital von 10 000 fl. befriedigt. Ueber die Klage, welche der Vater des verunglückten Kindes (Mädchen) namens des letzteren eingebracht hatte, fand vor kurzem die Verhandlung beim Wiener Handelsgerichte statt. Es wurden 20 000 fl. Schmerzensgeld, 1 086 fl. Heilungskosten, 15 000 fl. als Entschädigung für Verdienstentgang und für die Unmöglichkeit, das Kind durch die Ehe zu versorgen, endlich monatlich 150 fl. für erhöhte Pflege- und Wartungskosten angesprochen. Das Kind hatte einen Schädelknochenbruch und eine Quetschung des Gehirns, vollständige Lähmung der linken Körperhälfte und dauernde geistige Minderwerthigkeit bei dem schrecklichen Unfalle davongetragen. Es wurde in der Klage angeführt, dass eine Sperrvorrichtung an der Wagenthür verrostet gewesen und deshalb nicht wirksam geworden sei. Der Vertreter der verklagten Bahn bestritt den Anspruch auf Schmerzensgeld, weil die Kleine durch drei Wochen nach dem Unfalle bewusstlos war und keine Schmerzen empfunden haben könne. Auch die Forderung für Verdienstentgang sei ungerechtfertigt, denn Töchter aus guten Häusern pflegen nicht zum Verdienen erzogen zu werden. Was die Unmöglichkeit einer Verehelichung betrifft, so könne dieselbe nicht als materieller Schade angesehen werden, zumal das Kind Mitgift hätte bekommen müssen. Das Handelsgericht verurtheilte die verklagte Bahn zur Zahlung von 15 000 fl. Schmerzensgeld, monatlichen Wartungskosten von 150 fl. und Heilungskosten. Mit dem Anspruch auf 15 000 fl. Verdienstentgang wurde der Kläger abgewiesen, weil ein Mädchen bis zum 16. Lebensjahre den Lebensunterhalt von ihren Eltern zu bekommen habe und es fraglich sei, ob das verunglückte Kind dieses Alter überhaupt erreichen werde.

— **Der Personenverkehr nach und von Budapest** hat im vorigen Jahre erheblich zugenommen und selbst denjenigen des Ausstellungsjahres übertroffen. Der Personenverkehr der Eisenbahnen und Dampfschiffe bezifferte sich (ausschliesslich des Verkehres der Strassenbahnen innerhalb von Budapest) auf mehr als 15 000 000, während er vor 20 Jahren kaum 2 000 000 erreichte. Auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen trafen 5 219 330 Personen in Budapest ein und reisten 5 079 436 Personen ab. Die grösste Verkehrssteigerung weisen die Vizinalbahnen auf. Im Jahre 1899 wurden auf ihren Linien um 500 000 Personen mehr befördert, als im Jahre 1898, und um 4 000 000 mehr als im Jahre 1880. Hingegen hat der Personenverkehr der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft sehr abgenommen. Sie beförderte im vorigen Jahre 190 393 Personen gegen 515 833 Personen im Jahre 1880.

— **Personalnachrichten.** Am 1. d. Mts. beging der Vorstand der Sanitätsabtheilung der ungarischen Staatsbahnen Sanitätsrath Dr. Csatary den Gedenktag seiner vor 30 Jahren erfolgten Berufung auf diesen Posten. Csatary gebührt das besondere Verdienst, den Rettungsdienst bei den ungarischen Staatsbahnen in geradezu mustergültiger Weise eingerichtet zu haben.

Vereinsausland.

— **Sicherung der Eisenbahnübergänge in Frankreich.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Baudin, hat aus Anlass der zahlreichen, durch Bahnübergänge in Schienenhöhe veranlassten Unfälle im Einvernehmen mit den Eisenbahngesellschaften durch die verschiedenen Aufsichtsbehörden Mittel studiren lassen, um bei solchen Uebergängen das Herannahen der Züge durch elektrische Glocken oder andere Vorkehrungen anzuzeigen. Der Ausschuss der Leiter des Aufsichtsdienstes hat sich dahin ausgesprochen, dass es angebracht sei, mit Warnungsapparaten alle Uebergänge in Schienenhöhe zu versehen, wo das für nützlich erkannt sei mit Rücksicht auf die Lage dieser Uebergänge, auf die Entfernung, auf welche man die Züge sehen kann, auf die Bedeutung der Verkehrsmenge usw., ohne eine allgemeine Regel aufzustellen, indem vielmehr jeder einzelne Fall besonders beurtheilt wird. Die Eisenbahngesellschaften waren aufgefordert worden, ihre Beobachtungen in dieser Angelegenheit und die ungefähren Kosten mitzutheilen, die aus den nöthigen Maassregeln erwachsen würden. Danach würde die Ausgabe für besondere Warnsignale etliche 30 000 000 Francs kosten. Sie würde aber sehr erheblich verringert werden, wenn man, wie es der Minister der öffentlichen Arbeiten wünscht, mit solchen besonderen Warnern nur die Schienenübergänge versieht, welche sich in besonders mangelhaften Verhältnissen oder auf Linien befinden, die nicht mit elektrischen Glocken versehen sind. In gewissen Fällen wäre es sogar nützlich, vorgerückte Zeichen anzuwenden. Für die mit Glocken versehenen Linien würde man diese zum Schutz der Uebergänge einrichten, mit Ausnahme besonderer Fälle. Der Minister hat soeben die Verwaltungen der Eisenbahngesellschaften aufgefordert, ohne Verzug die Frage der Kosten usw. genauer untersuchen zu lassen und das Ergebniss mitzutheilen.

— **Albulatunnel.** Im Monat April waren die Fortschritte verhältnissmässig klein, hauptsächlich wegen starken Wasser-

andranges. Auf der Nordseite wurden 71,5 m, auf der Südseite 33 m erbohrt. Auf der Südseite hat der Richtstollen eine Länge von 223 m, auf der Nordseite eine solche von 1 036 m erreicht.

— **Simplontunnel.** Im Monat April wurde der Tunnel auf der Nordseite um 165 m, auf der Südseite um 145 m gefördert, so dass die Gesammtlänge Ende April auf der Nordseite 2 935 m, auf der Südseite 2 137 m, im ganzen 5 072 m betrug. Auf der Nordseite rückte die mechanische Bohrung durchschnittlich täglich um 5,7 m, auf der Südseite um 4,83 m vor.

— **Elektrische Schnellbahn Manchester-Liverpool.** Das Komitee des englischen Parlaments hatte über die Eingabe der „Manchester and Liverpool Electric Express Railway Company" zu berathen, welche um die Genehmigung nachsucht, eine elektrische Schnellbahn zwischen Manchester und Liverpool zu bauen. Diese soll vom Mittelpunkt der einen Stadt zu dem der anderen führen, 34 bis 35 engl. Meilen lang werden und angeblich eine Geschwindigkeit von 110 engl. Meilen (= 176 km) in der Stunde erzielen können. Zwischenstationen sind nicht beabsichtigt und Güter sollen nicht befördert werden. Das Komitee vertagte die Entscheidung.

— **Anatolische Eisenbahnen.** Nach einem der „Voss. Ztg." zugehenden Drahtbericht betrugen auf der Stammlinie Haidar-Pascha-Angora die Einnahmen nach dem Abschluss für 1899 4 139 000 Frcs., auf der Ergänzungslinie Eskishehir-Konia 1 035 000 Francs. Die Garantiesumme für Haidar-Pascha-Angora erfordert 4 077 000 türkische Pfund und für das Ergänzungsnetz 131 700 türkische Pfund. Die Betriebsausgaben betragen 3 386 000 Frcs., der Reingewinn 2 168 000 (2 374 445) Frcs. Bei Saloniki-Monastir ist ein Garantiezuschuss von 1 657 000 Frcs. erforderlich. Die Betriebseinnahme beträgt 1 469 000 Frcs., die Ausgabe 705 000 Frcs. Der verfügbare Reingewinn stellt sich auf 553 000 (529 120) Frcs.

— **Die Bedeutung der Eisenbahnkonzessionen in Nordkleinasien an Russland** wird auffallender Weise von der „Now. Wr." nicht so hoch angeschlagen, als man das wohl eigentlich annehmen sollte. Aber die Erklärung für diese Stellungnahme wird dem Leser des Artikels bald klar. Denn es ist nach der bei der „Now. Wr." herrschenden Auffassung etwas ganz selbstverständliches, nur ein schuldiger Tribut, den die Türkei zollt. Doch neben dieser immerhin eigenartigen Auffassung der Dinge kommt ferner in Betracht, dass das genannte Blatt die schöne Gelegenheit benutzt, um wieder einmal sein Müthchen wegen der Konzessionirung der Bagdadbahn zu kühlen. Die „Now. Wr." schreibt unter anderem:

„Soweit es bekannt ist, hat die russische Regierung ihre Antwort — nämlich auf das Jrade betreffend die Konzessionsertheilung für den Bau der Bahnen im nördlichen Kleinasien — noch nicht ertheilt, wahrscheinlich wird aber die endgültige Form des Uebereinkommens, welche sich nur in den Einzelheiten von dem Texte des sultanischen Jrade unterscheiden kann, schon sehr bald ausgearbeitet werden", und erklärt dann im weiteren Verlaufe des Artikels:

„Was in diesem Uebereinkommen anerkannt wird, ist durchaus nichts neues auf dem Gebiete unseres unstreitigen Einflusses. Das nördliche Ufer Kleinasiens wird schon lange nur von russischen Dampfern besucht und regelmässig bedient. Jetzt hat die Türkei den russischen Unterthanen das Recht gegeben, im kleinasiatischen Gebiete des schwarzen Meeres Eisenbahnen zu bauen; dieses Gebiet wird aber 150—200 Werst vom Ufer von der Linie Angora-Siwas durchschnitten, deren Konzession bereits der Gesellschaft der anatolischen Bahnen, d. h. ebenfalls den Deutschen, zu Theil geworden ist. Wie der Korrespondent des „Berl. Tagebl." berichtet, läuft thatsächlich die Südgrenze des in der Konvention festgesetzten Gebietes von der Mündung des Sakaria in südöstlicher Richtung, kreuzt den Kisil-Irmak nördlich von Angora und läuft dann in einer beinahe geraden Linie nach Erzerum und zu unserer Grenze. Die Türkei hat uns also das Recht zum Bahnbau auf einem schmalen Landstriche am schwarzen Meere gegeben (er ist gegen 1 000 Werst lang, aber nur 50 bis 200 Werst breit). Wenn man in Erwägung zieht, dass das Gebiet, welches von der Bagdadbahn bedient werden wird und folglich in die deutsche Einflusssphäre gelangt, dasjenige Gebiet, welches in Bezug auf die Konzessionen uns überlassen ist, einige Dutzende von Malen an Grösse übertrifft, so ergibt sich schon aus diesem einfach arithmetischen Rechenexempel, dass unsere Vereinbarung mit jener nichts gemeinsam hat, welche mit der ‚Deutschen Bank' in Bezug auf die nach Bagdad und Basra führende Linie abgeschlossen ward. Die Konzession, welche die Türkei uns gemacht hat, sichert uns ausserdem nicht einmal am Ufer des schwarzen Meeres, welches der Gegenstand der Vereinbarung war, vor dem Eindringen der Deutschen, denn die Linie von Adabasar zum Hafen Eregli ist bereits an die Gesellschaft der anatolischen Bahnen vergeben. All die Klagen der deutschen Presse, dass Russland durch seine Vereinbarung, wenn auch nur theilweise, die Hand auf die Bagdadbahn lege, ihren zukünftigen Einfluss abschwäche und die Deutschen hiermit der Früchte ihrer Arbeit am Bosporus beraube, sind also eine müssige Erfindung jener Organe, welche unseren Erfolg um jeden Preis bis zu Dimensionen aufbauschen möchten, die er nicht besitzt, um hierdurch in den Türken selbst die Ueberzeugung zu erwecken, sie hätten Russland ein ungeheures Zugeständniss gemacht."

Diesen angeblichen Uebertreibungen gegenüber tröstet sich die „Now. Wr." damit, dass die Türkei nur ihre Pflicht erfüllt hat; sie schreibt:

„Abgesehen von den praktischen Vortheilen, die sich für uns aus dieser Vereinbarung ergeben, zeugt aber das Jrade des Sultans von der völligen Ausnahmestellung, welche Russland in Konstantinopel einnimmt. So geziemt es auch dem Staate, der von allen europäischen Grossmächten der einzige ist, welcher unmittelbar an die Türkei grenzt und im Laufe von Jahrhunderten seine nachbarlichen Angelegenheiten mit ihm gehabt hat, indem er bestrebt war, im gemeinsamen Interesse mit der Türkei den Frieden im Orient zu befestigen."

Auf die historischen Erinnerungen, die das russische Blatt dann noch seinen Lesern auftischt, kann hier verzichtet werden, um so mehr als es mehr als zweifelhaft ist, ob an diesen angeblichen historischen Thatsachen noch irgend jemand ausser der „Now. Wr." glaubt. Den Schluss der Betrachtungen bildet aber eine Warnung, allerdings eine etwas sehr verspätete, wenngleich all die Galle, die dem russischen Blatte zur Verfügung steht, in derselben zum Ausdrucke kommt:

„Der Orient hat einen Feind — den Fabrikanten des Westens, und diese alte Wahrheit wird die Türkei mit besonderer Klarheit erkennen, sobald die Bagdadbahn gleich einer eisernen Nadel ihren Körper durchbohrt."

— **Zur Belohnung der russischen Eisenbahnbeamten.** In jedem Jahre, schreibt die „St. Petersburger Zeitung", werden 2 000 000 R. an die Beamten der Staatseisenbahnen als Belohnung vertheilt. Die höheren Beamten erhalten 20 % und die niederen 80 % der ganzen Summe. Anscheinend ist die Summe der Belohnungsgelder eine recht erhebliche und müsste auch die Belohnung für den einzelnen kleinen Beamten keine kärgliche sein. In der Wirklichkeit verhält es sich damit jedoch aber anders. Die höheren Beamten erhalten eine Belohnung im Betrage von 120 % ihres Monatsgehaltes und die niederen müssen sich mit einer Belohnung von nur 65 % zufrieden geben. Die niederen Beamten sind so überaus zahlreich, dass der grosse Betrag von 80 % der 2 000 000 R. zur Belohnung nicht hinreichend sein kann. Die Absicht der Regierung, durch Gratifikationen die Lage der niederen Beamten zu erleichtern, ist somit fehlgeschlagen. Uebrigens ist auch keine bestimmte Ordnung, keine angemessene Frist zur Vertheilung der Belohnungen vorgesehen und dadurch sinkt die Bedeutung der Belohnung noch mehr herab. Die Auszahlung der Belohnungen dauert auffallender Weise häufig gegen 12—15 Monate. Wie das Fachjournal „Shel. Nedelja" nachweist, werden im gegenwärtigen Jahre erst die Gratifikationen für das Jahr 1898 und theils für das Jahr 1899 ausgezahlt. Auf diese Weise gehen Beamte, die am Ende des vorigen Jahres oder früher den Dienst verlassen haben, der in Aussicht gestellten Belohnung verlustig. Zum Ueberfluss müssen die Beamten sich noch grosse Abzüge von den Belohnungsgeldern gefallen lassen. 200 000 R. werden für den Invalidenfonds abgerechnet und auch für die Pensionskasse wird ein Prozentsatz in Abzug gebracht. So kommt es denn, dass schliesslich bei der Vertheilung z. B. auf einen Beamten, der 125 R. Monatsgehalt bezieht, nur 63 R. entfallen. Die höheren Beamten mit einem Monatsgehalt von 300—400 R., meint das Residenzblatt, können dagegen mit ihren Belohnungen zufrieden sein.

Man muss gestehen, dass das ganz eigenartige Verhältnisse sind, Verhältnisse, denen jede innere Begründung und Berechtigung fehlt, sollte man meinen. Der Charakter einer Belohnung kann diesen Zahlungen kaum zuerkannt werden, weil die Frage, wofür die Belohnung gewährt wird, keine Beantwortung finden kann, es sei denn, dass es als genügender Grund anerkannt wird, dass der bedachte Beamte seinen Dienst, ohne sich eine Strafe zugezogen zu haben, ausgeübt hat. Dazu kommt dann noch die auffallend späte Auszahlung der Beträge, kurz diese Einrichtung ist, selbst unter Berücksichtigung der wahrhaft jammervollen Gehaltsverhältnisse der mittleren und unteren Beamten, immerhin von sehr zweifelhaftem Werthe. Auch der „St. Petersburger Zeitung" scheint die in Russland übliche Form der Vertheilung von Belohnungen nicht recht praktisch zu sein und sie meint, dass ein Prämiensystem mehr Vorzüge gewähre, weil die Beamten dann dazu veranlasst werden, ihrerseits mit auf eine wirthschaftliche Führung des Betriebes hinzuwirken.

Uns scheint das Theorie, denn der kleine Beamte hat viel zu wenig Möglichkeit und Einfluss, in der angedeuteten Richtung in irgendwie maassgebender Weise einen Einfluss ausüben zu können, während die leitenden Dienststellen in

den weitaus meisten Fällen in Russland schon so günstig gestellt sind, dass diese keinen sehr grossen Werth auf einen kleinen Prozentantheil an einer erst noch nachzuweisenden Ersparniss legen werden. Der Gedanke, dem kleinen Beamten sein trauriges Loos durch Geldzuwendungen aufzubessern, ist gewiss gut, die Ausführung scheint uns aber an mehr als nur einem „Aber" zu leiden.

Wie sich die Gehaltsverhältnisse in Russland für die Eisenbahnbeamten gestalten, darüber geben die statistischen Mittheilungen, die das Ministerium der Verkehrsanstalten für das Jahr 1897 vor kurzem veröffentlicht hat, nähere Auskunft. Da finden wir denn, dass ein Beamter durchschnittlich jährlich erhielt:

in der Centralverwaltung, d. h. also im Ministerium oder den Direktionen der Privatbahnen	892 R.
in der Lokalverwaltung	646 „
beim Bau und Unterhaltung der Bahn und Gebäude	191 „
beim Betriebsdienst, einschliesslich Telegraph	354 „
beim Lokomotiv- und Werkstättendienst	622 „

Dabei besteht nicht einmal die Aussicht auf Erhöhung des Gehaltes infolge von Altersstufen usw. Wenn man sich diese Gehälter vergegenwärtigt, so ist das Bestreben zu helfen nicht nur anerkennenswerth, sondern auch sehr erklärlich, aber die Form, in der das geschieht, zeigt nach jeder Richtung hin grosse Mängel und wirft tiefe Schatten auf die bestehenden Verhältnisse. Vor allem, was soll eine Hilfe, die nach 15 Monaten kommt? Aber auch die Form der Vertheilung ist sehr bedenklich, kurz die „St. Petersburger Zeitung" hat gewiss recht, wenn sie das System als unvollständig und mangelhaft geisselt.

— **Bahnprojekt Sjedlez-Wolkowysk.** Zum Bau der Linie Sjedlez (Station der Warschau-Brest-Bahn) nach Wolkowysk (Station der Baranowitschi-Bjelostok-Bahn) wird, wie die Warschauer Blätter berichten, bald geschritten werden. Die neue Linie beginnt auf der dritten Werst von Sjedlez und geht durch den Sjedlezer und Konstantinower Kreis zum Bug. Die Brücke über den Bug wird zwischen Drogitschin und Melniki gebaut werden. Vom Bug führt die Linie durch das Gouvernement Grodno bis Wolkowysk. Die ganze Länge der neuen Linie wird 175 Werst (= 187 km) betragen, wovon 45 Werst (= 48 km) auf das Gouvernement Sjedlez entfallen. Die Bedeutung dieser Bahn wird voraussichtlich auf militärischem Gebiete zu suchen sein.

— **Die Bodenschätze Sibiriens.** Die russische Presse liebt es, sobald sie von Sibirien und der sibirischen Bahn spricht, sich in allmählich stereotyp gewordenen Redensarten, wie „unermessliche Schätze des Bodens", „unerschöpflicher Reichthum der Bergwerke" usw. zu ergehen und damit die Vorstellung zu erwecken, als seien das Thatsachen, die feststehen. Thatsächlich verhält sich die Sache aber so, dass jene Redensarten nichts weiter als Vermuthungen oder Wünsche zum Ausdrucke bringen, von denen noch kein Mensch weiss, ob sie sich in dem Umfange oder auch überhaupt nur irgend erfüllen werden; denn die Erforschung des Landes, das bisher den Russen selbst vollkommen fremd war und zum weitaus grössten Theile auch zur Stunde noch ist, muss es erst zeigen, ob die Hoffnungen Aussicht auf Erfüllung haben. Unter solchen Verhältnissen ist es natürlich ein Verdienst, wenn Männer der Wissenschaft und Praxis das Ergebniss ihrer Forschungen bekannt geben und dadurch Licht, wenigstens über einige Gebiete verbreiten. Ein solches Verdienst hat sich der Bergingeniör Jaworski durch einen Vortrag erworben, den er in der Gesellschaft der Bergingeniöre über die Bodenreichthümer im Gebiete der mittelsibirischen Eisenbahn im April d. J. gehalten hat. Wie wir einem Berichte über den Vortrag entnehmen, soll im Gebiete der mittelsibirischen Eisenbahn, welches die Gouvernements Tomsk, Jenisseisk und Irkutsk umfasst, unter den dort vorhandenen Bodenreichthümern die Steinkohle die erste Stelle einnehmen. Diese Steinkohlenlager bestehen vorzugsweise aus Kokskohle, Anthrazit und einer der Schmiedekohle ähnlichen Art Kohle. Unter den in der Nähe der Linie der mittelsibirischen Eisenbahn belegenen Steinkohlenlagern sind die des Ssushdensker Reviers die reichsten. Die Gesammtdicke der Kohlenschichten dieses Reviers stellt sich auf 32 m, während die einzelnen Schichten 0,75—11 m dick sind. Die Güte dieser Kohlenlager, deren Ergiebigkeit auf 100 000 000 t geschätzt wird, ist sehr gleichmässig, und zwar bestehen die Lager zum Theil aus Kokskohle und zum Theil aus Anthrazit. Der 6 km südlich von der Eisenbahnlinie im Gouvernement Tomsk belegene Mariinski-Steinkohlenbezirk weist zumeist Kohle von derselben Güte wie die des Ssushdensker Reviers auf, während sich hier ausserdem auch noch Schmiedekohlenlager vorfinden. 60 km nördlich von der Bahnlinie befindet sich in der Nähe des Dorfes Ischim (Gouvernement Tomsk) ein Lager, welches Steinkohle von der Güte des englischen „cannelcoal" aufweist. Ferner gibt es noch Steinkohlenlager im Bezirk Minussinsk (Gouvernement Jenisseisk), am Mittellaufe der Angara, an der Mura, bei den Wosnessenskiwerken und beim Dorfe Tscheremchowskoje (Gouvernement Irkutsk). Die Schichten der letztgenannten Lager haben theilweise eine Dicke von 65 m und bergen einen Kohlenvorrath von etwa 12 000 000 t. Neben der Steinkohle besitzt das Gebiet der mittelsibirischen Eisenbahn auch noch grosse Braunkohlenlager. Ferner gibt es hier reiche Fundorte von Eisenerz, z. B. in Abakansk im Südwesten vom Bezirk Minussinsk, wo der Vorrath an Eisenerz sich auf etwa 1 500 000 t stellt, in Irbinsk im Südosten von Minussinsk, wo etwa 8 000 000 t Eisenerz vorhanden sind usw. Neben Kohle und Eisen findet sich im Gebiete der mittelsibirischen Eisenbahn auch noch Kupfer, Gold, Salz und Graphit. Die grösste Bedeutung von allen Bodenreichthümern hat im Gebiete der mittelsibirischen Eisenbahn nach Ansicht des Vortragenden die Steinkohle, da dieses Gebiet durch die Eisenbahn zu industriellem Leben erweckt ist und bald grosse Ansprüche an die Ergiebigkeit seiner Kohlenlager stellen dürfte.

— **Eisenbahnen in Nordchina.** Die „Railroad Gazette" vom 27. April d. J. veröffentlicht folgende Mittheilungen aus Peking über den gegenwärtigen Stand der genannten Eisenbahnen. Die Abzweigung Tientsin-Schanhaikuan-Niutschwang der kaiserlichen chinesischen Eisenbahn ist jetzt fertiggestellt und wird demnächst für den allgemeinen Verkehr eröffnet werden. Die Entfernung von Tientsin nach Niutschwang beträgt rund 561 km. Die Linie Tientsin-Chinchow ist 432,2 km lang und erst seit einigen Monaten im Betriebe; trotzdem soll sie bereits 14 % auf das gesammte aufgewendete Kapital erbringen. Es wird angenommen, dass sie nach der Betriebseröffnung der ganzen Linie 30 % bringen wird. Die von den Russen gebaute chinesische Ostbahn, die nunmehr von Port Arthur in nördlicher Richtung bis Mukden vollendet ist, schliesst an Niutschwang bei Ta-shi-Kiao an und ist 290 km lang. Da der Verkehr von Nachtzügen in China mit Gefahren verknüpft ist, wird die Fahrt zwischen Port Arthur und Peking etwa drei Tage in Anspruch nehmen.

Die Russen betreiben mit fieberhafter Thätigkeit den Bau der Linie von Mukden nach Wladiwostok und hoffen, dass die beiden wichtigen strategischen Punkte Russlands im fernen Osten, Port Arthur und Wladiwostok, deren Garnisonen auf 120 000 bis 200 000 Mann (?) geschätzt werden, noch im August d. J. durch den Schienenstrang verbunden sein werden.

— **Eisenbahn Djibuti-Harrar (Ostafrika).** Der Bau dieser von französischer Seite unternommenen Bahn schreitet wegen verschiedener Schwierigkeiten nur langsam vorwärts. In einem Bericht der „Köln. Ztg." wird ausgeführt, die missliche Lage des Landes im Verein mit der Knappheit der Mittel hätten zur Folge gehabt, dass die Bahn in drei Jahren nur 80 km vorrückte. Die Gegend sei arm, durch sich gegenseitig bekämpfende Stämme unsicher gemacht, auch sehe Negus Menelik die Erschliessung Aethiopiens durch den Schienenweg nicht besonders gern.

— **Schwerer Eisenbahnunfall in Amerika.** Auf der Baltimore und Ohio-Eisenbahn stiessen am 12. d. Mts. in einem Tunnel bei Philadelphia zwei Güterzüge zusammen; sieben Personen kamen bei dem Zusammenstoss ums Leben.

Allgemeines.

— **Zwischen Tunnelwölbung und Wagendach.** Eine schreckliche Fahrt legten unlängst zwei aus Cambridge im Staate Massachusetts stammende junge Handwerker zurück. Amerika ist bekanntlich das Land, in dem Strolche und andere arme Teufel nur zu häufig, allerdings manchmal mit grosser Lebensgefahr, weite Reisen unternehmen, ohne einen Cent für die Beförderung mit der Bahn oder dem Dampfer zu zahlen. Wie schlimm diesen blinden Passagieren das „freie" Reisen bekommen kann, beweist wieder einmal ein Vorfall, der aus Yonkers, einer grösseren Station zwischen Boston und Newyork, dem „Hamb. Korresp." zufolge berichtet wird. Erwähnte kaum 20 jährige Handwerksburschen, die nach Newyork gegangen waren in der Hoffnung, dort lohnende Beschäftigung zu finden, sahen sich in ihrer Annahme getäuscht und hatten nun keinen sehnlicheren Wunsch, als nach Boston zu gelangen. Da sie nicht mehr Geld genug besassen, um Bahnfahrkarten zu kaufen, beschlossen sie, die Gelegenheit zu einer Freifahrt abzupassen. Sie lungerten längere Zeit auf dem Centralbahnhof der Metropole umher, konnten aber ihr Vorhaben, unbeachtet in einen Gepäck- oder Frachtwagen zu schlüpfen, nicht ausführen. Schliesslich kamen sie auf den tollen Gedanken, von der zu dem Zweck am besten geeigneten Brücke der 48. Strasse auf das Dach eines Wagens zu springen. Sie warteten den Montreal-Express ab und als sich der Schnellzug nahte, schwangen sie sich über das Geländer. In dem Moment, da die Lokomotive

unter der Brücke hindurch war, liessen sich die beiden Jünglinge auf das Dach des ersten Wagens hinab, auf dem sie auch glücklich landeten. Sie legten sich zu beiden Seiten der etwas gewölbten Wagendecke nieder und alles ging gut, bis der Zug einen langen Tunnel durchfahren musste. So schlank die armen Kerls auch waren, ihr Leibesumfang nahm doch mehr Raum in Anspruch, als ihm zwischen dem Wagendach und der Tunnelwölbung zur Verfügung stand. Mit zerrissenen Kleidern und blutig geschundenem Körper langten die Bedauernswerthen in Yonkers an, wo sie entdeckt wurden und sofort in das Hospital geschafft werden mussten.

— **Besuch der Pariser Weltausstellung.** Nach dem „Temps" hat der Besuch der Weltausstellung bereits einen merklichen Einfluss auf den Pariser Bahnhofsverkehr. Diese Quelle veröffentlicht folgende Angaben über die auf den Pariser Bahnhöfen zwischen dem 9. und 22. April eingetroffenen Reisenden. Es wurden in dieser Zeit gezählt: auf dem Ostbahnhofe 309 355 Reisende (gegen 171 537 1889), auf dem Orléansbahnhofe 113 994 Reisende (gegen 85 459 1889), auf dem Westbahnhofe 169 932 Reisende (gegen 146 872 1889). Auf dem Nordbahnhofe wurden in der Zeit vom 15. bis 22. April 172 658 Reisende (gegen rund 80 000 im Jahre 1889) gezählt. Allerdings fiel die Eröffnung der Ausstellung diesmal mit den Osterfeiertagen zusammen, so dass ein stichhaltiger Vergleich erst nach Ablauf einer längeren Frist möglich sein wird.

Hinsichtlich der Zahl der während der früheren Ausstellungen in Paris eingetroffenen Reisenden liegen folgende Ziffern vor: 1867 wurden während der sechs Monate der Ausstellung 525 571 gezählt, 1878 deren 571 792 und 1889 über 1 500 000. Die Einnahmen der grossen Eisenbahngesellschaften stiegen von 55 000 000 Frcs. (1878) auf 78 000 000 Frcs. (1889). Während der letzten Weltausstellung war der Verkehr im Inneren des Ausstellungsgebäudes ein überaus reger: Der Bahnhof des Marsfeldes zählte über 4 000 000 Reisende und die schmalspurige Decauvillebahn beförderte mehr als 6 000 000 Personen.

Die Zahl der Besucher der letzten drei Pariser Weltausstellungen betrug: 1867 8 179 920, durchschnittlich auf den Tag 44 699, 1878 12 039 471, durchschnittlich auf den Tag 65 789, 1889 28 121 975, durchschnittlich auf den Tag 152 158. Im Jahre 1889 wies der Schlusstag der Ausstellung die stärkste Zahl von Besuchern auf, nämlich 388 000. Bekanntlich rechnet man in diesem Jahre auf ein weiteres starkes Anwachsen der Besuchsziffern.

Bücherschau.

— **Grundzüge des Eisenbahntarifwesens unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse Oesterreichs.** Von Emil Rank, Bürovorstand und Inspektor der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn. Wien 1900. Alfred Hölder.

Als im Jahre 1895 das in vieler Hinsicht grundlegende Lehrbuch des Herrn Verfassers über das Eisenbahntarifwesen erschienen war, schloss Freiherr von Weichs-Glon die diesem Werke in unserer Zeitung gewidmete Abhandlung mit dem Wunsche: „Möchte uns doch der Autor mit einem auf den vierten Theil des Umfanges reduzirten Auszug seines grossen Werkes erfreuen. Es läge dies sowohl im Interesse des letzteren, indem es sich dadurch weitere Kreise gewinnen würde, als auch im Interesse der Sache, der Rank so gut zu dienen weiss." Nach dem Inhalte der Vorrede, die der Verfasser seinem neuen Buche vorausschickt, haben vielleicht auch diese Worte zu seinem Entschlusse beigetragen, das Tarifwesen noch einmal und zwar in kürzerer Form zu behandeln. Jedenfalls haben wir alle Ursache, Herrn Rank dankbar zu sein, dass er das umfangreiche Material, welches zu bewältigen war, in eine so knappe und präcise Form brachte, wie das jetzt vorliegende Werk sie bietet. Dies konnte nur einem Manne gelingen, der den massenhaften Stoff unbedingt beherrscht, der zugleich als Fachmann inmitten der mannigfaltigen Praxis des Verkehrslebens steht und dabei von jeher bemüht gewesen ist, seine geschäftlichen Erfahrungen wissenschaftlich zu vertiefen und abzuklären.

Von dem Inhalte des Buches entfällt das erste Drittel auf den theoretischen Theil, in welchem die für alle Länder gemeingültigen Grundsätze einer rationellen Eisenbahntarifbildung, sowie der Verkehrsleitung und Einnahmenvertheilung abgehandelt werden. Den hier gewonnenen Ergebnissen können wir durchweg beipflichten. Dabei möchten wir noch hervorheben, dass sich seit dem Erscheinen des Eingangs gedachten grösseren Werkes des Verfassers im österreichischen Tarifwesen ein wesentlicher Fortschritt zum Bessern insofern vollzogen hat, als seitdem die Gewährung von Frachtbegünstigungen und Tarifnachlässen für einzelne Verkehrsinteressenten untersagt worden ist. Während also der Verfasser in seinem früheren Buche Anlass hatte, S. 556 daselbst über die entsittlichenden Wirkungen des Refaktienwesens Klage zu führen, kann er in seinem neuen Werke, S. 157, darauf hinweisen, dass in Oesterreich eine derartige Begünstigung Einzelner jetzt nicht mehr statthaft ist. Uebrigens beschränkt sich der Verfasser nicht auf die theoretische Darstellung seiner Lehrmeinungen und Grundsätze; er belegt und erläutert diese auch vielfach durch bezeichnende Vorgänge aus dem praktischen Leben, so z. B. auf S. 26, wo die Einwirkung des österreichischen Zonentarifes auf die Frequenz der II. Wagenklasse erörtert wird.

Der zweite — praktische — Theil des Buches behandelt Inhalt und Eintheilung der Tarife und ist besonders und ausschliesslich für den Gebrauch in Oesterreich bestimmt. Hier gibt er auf S. 101 ff. eine sachgemässe und gründliche Anleitung zum Gebrauche der Tarife, die für das verkehrtreibende Publikum sehr werthvolle Winke enthält; in gleicher Weise werden im folgenden Abschnitt die Frachtreklamationen behandelt.

Der dritte Theil des Buches gibt sodann in acht Anlagen die in Oesterreich bestehenden Gesetze und Verordnungen, welche für das Tarifwesen von Wichtigkeit sind.

Das Werk wird in Oesterreich nicht nur für die Handelswelt, sondern auch für die im Verkehrsdienste thätigen Eisenbahnbeamten ein nützliches und brauchbares Handbuch sein. Für deutsche und preussische Verhältnisse fehlt es bis jetzt noch an einem ähnlichen Handbuch, das zweifellos viele Anerkennung und Verwendung im Geschäftsleben finden würde.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

1. Die an der Strecke Helmstedt-Oebisfelde der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg gelegene Haltestelle Wahrstedt-Velpke wird vom 15. Mai d. J. ab auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr und vom 1. Juni d. J. für die Abfertigung von lebenden Thieren eingerichtet. Die Abfertigung von Viehsendungen in mehrbödigen Wagen ist bis auf weiteres ausgeschlossen, die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen findet auch in Zukunft nicht statt.

2. Am 1. Juni d. J. wird die an der Strecke Jauer-Rohnstock der königlichen Eisenbahndirektion Breslau gelegene, bisher nur zur Abfertigung von Wagenladungen eingerichtet gewesene Haltestelle Seckerwitz auch für den Stückgutverkehr eröffnet.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Vom 1. Juni d. J. ab findet eine Expedition von Gütern in ganzen Wagenladungen von und nach der an der im Betriebe der k. k. priv. Südbahngesellschaft stehenden Lokalbahn Laibach-Oberlaibach gelegenen Haltestelle Log nicht mehr statt. Die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden findet von dem genannten Zeitpunkte ab im Nachzahlungswege statt.

Schliessung von Stationen.

Am 1. Juni d. J. wird die an der Lokalbahn Pecek-Zasmuk-Becwar der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft gelegene, dem Güterverkehr der Zuckerfabrik in Karlsthal dienende Station Svojsic geschlossen. Die Auf- und Abgabe der Güter der genannten Zuckerfabrik wird vom genannten Zeitpunkte ab in der Station Boschitz erfolgen.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene, 31,3 km lange Strecke Corbach-Frankenberg der königlichen Eisenbahndirektion Cassel ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Königliche Eisenbahndirektion Breslau. Die an der Strecke Strehlen-Grottkau gelegene Haltestelle Rosen führt vom 1. Juni d. J. ab die Bezeichnung Oberrosen (Kreis Strehlen).

K. k. Staatsbahndirektion Linz. Der Name der an der Strecke Wels-Unterrohr gelegenen Station Wels Stadt ist in Wels Lokalbahn abgeändert worden.

K. k. Staatsbahndirektion Pilsen. Der Name der Station Mackov-Cekanitz ist in Cekanitz-Mackov abgeändert worden.

Vereinskilometerzeiger.

Der Kilometerzeiger der k. k. österreichischen Staatsbahnen (Nr. 74 und Nr. 74 a der Sammlung) ist neu herausgegeben worden. Ferner ist zu den Vereinskilometerzeigern Nr. 85 (holländische Eisenbahn) und Nr. 111 (schwedische Eisenbahnen) je der I. Nachtrag, zu den Vereinskilometerzeigern Nr. 8 (grossherzoglich badische Staatseisenbahnen) und Nr. 110 (dänische Eisenbahnen) je der VI. Nachtrag und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" der V. Nachtrag erschienen. Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 74 und Nr. 74 a wird der im Oktober 1894 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 74 nebst sämmtlichen Nachträgen aufgehoben.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Von den Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen ist das Verzeichniss Nr. 67 (k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft) neu und zu der „Sammlung von Güterwagenparkverzeichnissen" der III. Nachtrag herausgegeben worden. Das im August 1892 ausgegebene Verzeichniss Nr. 67 gelangt zur Aufhebung.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1238 vom 5. Mai d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 8. Mai d. J.).

Nr. 1260 vom 8. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen mit Ausnahme der königlich preussischen Eisenbahndirektionen, betreffend die Aufstellung und Einsendung der statistischen Nachrichten für das Rechnungsjahr 1899 (1899/1900) (abgesandt am 11. Mai d. J.).

Nr. 1284 vom 8. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend das Fahrgelderstattungs-Uebereinkommen des Vereins (abgesandt am 12. Mai d. J.).

Nr. 1285 vom 10. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Gewährung freier Fahrt für die Familienangehörigen der Abgeordneten der diesjährigen Technikerversammlung und für die Gäste (abgesandt am 12. Mai d. J.).

Nr. 1286 vom 8. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 12. Mai d. J.).

Nr. 1287 vom 8. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 12. Mai d. J).

Nr. 1289 vom 9. Mai d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend das Fahrgelderstattungs-Uebereinkommen des Vereins (abgesandt am 12. Mai d. J.).

Nr. 1322 vom 8. Mai d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend Neuwahl von Mitgliedern des Preisausschusses (abgesandt am 12. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn.

Am 10 d. Mts. wird die neu eingerichtete Ladestelle Amalienhof für den Binnengüterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Stettin, den 9. Mai 1900. (1157)
Direktion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der Haltestelle Seckerwitz für den Stückgutverkehr (Gruppentarif II).

Am 1. Juni d. J. wird die bisher nur zur Abfertigung von Wagenladungen eingerichtet gewesene Haltestelle Seckerwitz auch für den Stückgutverkehr eröffnet.

Breslau, den 8. Mai 1900. (1158)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Am 1. Juni d. J. treten in dem Gruppentarif IV (Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Hannover und Münster), sowie in den Gütertarifen für den ostdeutsch-nordwestdeutschen Verkehr (Gruppen I, II/IV), Berlin-Stettin-nordwestdeutschen Verkehr (Gruppen III/IV) und nordwestdeutsch-mitteldeutschen Verkehr (Gruppen IV/V) für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks, Steinkohlenkoksasche, Steinkohlenbrikets, sowie Braunkohlen, Braunkohlenkoks und Braunkohlenbrikets von den unter Ausnahmetarif 6 aufgeführten Steinkohlen- und Braunkohlen-Versandstationen (Produktionsstätten) nach der Station Hoya der Hoyaer Eisenbahn ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen und Verkehrsbüreaus der betheiligten Verwaltungen.

Hannover, den 11. Mai 1900. (1159)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Gütertarif der Gruppe V.

Infolge Einführung direkter Tarife zwischen Braunschweig-Hptbhf. und Wolfenbüttel (Staatsbhf.) einerseits und sämmtlichen Stationen der braunschweigischen Landesbahn andererseits durch den Nachtrag IV zum Heft 3 des mitteldeutschen Privatbahn-Gütertarifs gelangen mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab die im oben genannten Tarif auf Seite 17 für Braunschweig und auf Seite 20 für Wolfenbüttel vorgesehenen Ueberfuhrgebühren zur Aufhebung.

Magdeburg, den 12. Mai 1900. (1160)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.

In den Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1897 wird für den Bereich der preussisch-hessischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen, sowie deren Verkehr mit der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn mit Gültigkeit vom 15. Mai 1900 ab unter die im Abschnitt I, 1 A des Tarifs (Frachtsätze des Spezialtarifs III) genannten Güter der Artikel „Dungfedern (Abfälle der Bettfedernfabrikation)" aufgenommen.

Berlin, den 10. Mai 1900. (1161)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Rhein- und Mainumschlagsverkehr zwischen Oesterreich und Belgien-Holland.

Vom 1. Juni l. J. ab werden die Stationen Gojau und Krumau der k. k. österr. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 23 für Papier aller Art des Tarifes vom 1. Oktober 1886 mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

Von / nach	Gojau a	Gojau b	Krumau a	Krumau b
	Frachtsätze für 100 kg in Mark			
Frankfurt a/M. Hafen	2 85	2,06	2,71	1,91
Gustavsburg tr.	2,94	2,13	2,80	1,98
Mainz Hafen und Kastel Hafen	2,96	2,14	2,82	1,99
Mannheim tr. und Ludwigshafen tr.	2,97	2,15	2,83	2,00

Diese Frachtsätze gelten nur für Sendungen in der Richtung aus Oesterreich.

München, den 7. Mai 1900. (1162)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutscher Ostafrikaverkehr über Hamburg.

Wegen des südafrikanischen Krieges kann eine direkte Abfertigung von Gütern

nach Pretoria und Johannesburg bis auf weiteres nicht mehr stattfinden. Güter für genannte Plätze werden vielmehr nur bis Delagoabay direkt befördert; für Weiterbeförderung von Delagoabay hat der Versender selbst Sorge zu tragen.

Altona, den 10. Mai 1900. (1163)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterr.-ungar.-bayer. Eisenbahnverband.

Gütertarif Theil II Heft 3 B vom 15. Oktober 1897.

Ab 1. Juni 1900 gelangt der Ausnahmetarif Nr. 79 für Aetzkalilauge von Lieben Oe. N. W. B. und St. E. G. nach Asch B. St. B. und Asch Stadt bei Aufgabe von 5000 und 10000 kg, sowie für gebrauchte Eisenfässer unter 8 hl Gehalt bei Aufgabe in beliebigen Mengen zur Einführung.

München, den 10. Mai 1900. (1164)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. ab werden die Stationen Bernsbach, Elterlein und Grünhain der Nebeneisenbahn Scheibenberg-Zwönitz der sächsischen Staatseisenbahnen, sowie die Stationen Köttwitzsch, Kleinwaltersdorf und Lössnitz Haltestelle der sächsischen Staatseisenbahnen in den oben bezeichneten Verband einbezogen.

Bis zur Herausgabe von Nachträgen sind der Frachtberechnung zu Grunde zu legen:

Für	die Entfernungen der Station	zuzüglich km
Bernsbach	Zwönitz	8
Elterlein	Zwönitz oder	19
	Scheibenberg	9
Grünhain	Zwönitz	13
Kleinwaltersdorf . .	Grossschirma oder	5
	Freiberg i. S	6
Köttwitzsch	Rochlitz	4
Lössnitz Haltestelle	Lössnitz Bhf.	5

Bei den Verkehrsstellen Bernsbach, Kleinwaltersdorf und Köttwitzsch sind Güter, zu deren Ver- oder Entladung wegen bedeutenden Gewichts oder wegen ihrer sonstigen Beschaffenheit besondere Vorrichtungen erforderlich sind, ausgeschlossen. Ferner ist im Verkehr mit Bernsbach und Köttwitzsch die Abfertigung von Fahrzeugen aller Art, die in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, unzulässig.

Breslau, am 8. Mai 1900. (1165)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. wird im schlesisch-süddeutschen Güterverkehr bei Beförderung von Eisenbahnwagen aller Art, Eisenbahnwagenkrahnen und Eisenbahnschneepflügen nach und von Oderberg, Station des Direktionsbezirks Kattowitz, wenn die Frachtberechnung für die Achse und das Kilometer erfolgt (§ 25 Ziffer 2 b, 2 c und 3 des deutschen Eisenbahngütertarifs Theil I B vom 1. Januar 1900), ein Zuschlag von 1,20 ℳ für jedes Fahrzeug erhoben. Werden den nach und von Oderberg zur Aufgabe gelangenden Eisenbahnfahrzeugen aller Art (wie in dem bezeichneten Theil I B unter § 23 A aufgeführt) Begleiter beigegeben, so wird für jeden derselben eine Gebühr von 0,10 ℳ erhoben.

München, am 21. April 1900. (1166)

Namens der Verbandsverwaltungen: Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Zu den besonderen Bestimmungen, betreffend den Eisenbahngüterverkehr in Hamburg und Altona, tritt mit Gültigkeit vom 1. Juli 1900 der Nachtrag 1 in Kraft. Er enthält eine Ergänzung der in Hamburg als Zollstadtgüter und Dispositionsgüter zu behandelnden Wagenladungen, ferner eine Berichtigung des Anhanges.

Der Nachtrag kann bei den Güterabfertigungsstellen in Altona, Hamburg B und H kostenfrei abgefordert werden.

Altona, den 7. Mai 1900. (1167)

Königliche Eisenbahndirektion.

Seehafen-Ausnahmetarif E 1 (Schiffsbaueisen).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab werden im Gruppen- und Wechselverkehr der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen, sowie im Wechselverkehr mit der oldenburgischen Staatsbahn und mit Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn die Anwendungsbedingungen des Seehafen-Ausnahmetarifs E 1 (für Schiffsbaueisen) wie folgt ergänzt:

1. Unmittelbar unter der Ueberschrift ist zuzusetzen: Der Frachtbrief muss auf eine der in diesen Ausnahmetarif aufgenommenen Empfangsstationen lauten.
2. Unter Ziffer II ist in der 4. Zeile zwischen den Worten „Eisenartikel“ und „zu obigen Zwecke“ einzuschalten: auf einer am Orte der Empfangsstation oder in dessen Nähe befindlichen Schiffswerft.

Berlin, den 9. Mai 1900. (1168)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Gütertarif vom 1. Mai 1900. (Gruppe I, II/V.)

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1900 wird der I. Nachtrag herausgegeben. Er enthält die Aufnahme der neuen Versandstationen Delitzsch b. Halle a/S., Sandersdorf, Spremberg des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a/S. und neuer Empfangsstationen des Eisenbahndirektionsbezirks Königsberg i/Pr. in die Abtheilung B (Braunkohlenbrikets) des Ausnahmetarifs 6 für Brennstoffe, sowie sonstige Ergänzungen und Berichtigungen. Exemplare des Nachtrags sind nach dem 20. Mai d. J. bei den betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu haben. Bis dahin ertheilt unser Verkehrsbüreau Auskunft über die Höhe der Frachtsätze.

Magdeburg, den 12. Mai 1900. (1169)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für Petroleum etc. vom 1. Dezember 1898 betr.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1900 kommen für die Beförderung von Rohbenzin in 10 t Ladungen nach den Stationen Fürth und München Centralbhf. ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Die bisherigen Frachtsätze der Abtheilung c treten für die Stationen Fürth und München Centralbhf. ab 1. Juni l. J., für die übrigen bayerischen Tarifstationen ab 16. Juli 1900 ohne Ersatz ausser Kraft.

München, am 9. Mai 1900. (1170)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-österr.-ungar. Eisenbahnverband. Hefte 2, 3 und 4.

Eliminirung der Artikel „Telegraphenkabel“ und „Kabel zur elektrischen Beleuchtung“ aus der Nomenklatur des Ausnahmetarifes 12 b.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 12 b im Tarife Theil II, Hefte 2 und 3 vom 1. Februar 1898, sowie im Heft 4 vom 1. Oktober 1899 finden auf die Artikel „Telegraphenkabel“ und „Kabel zur elektrischen Beleuchtung“ nur bis 30. Juni 1900 Anwendung.

Wien, am 10. Mai 1900. (1171)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch-hessischer Verkehr. (Gruppe V/VI.)

Mit sofortiger Gültigkeit wird die im Gütertarif-Nachtrage XVI enthaltene Entfernung Kranichstein-Kamenz i. S. (auf Seite 28) von 457 in 557 km berichtigt.

Erfurt, den 10. Mai 1900. (1172)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-französischer Güterverkehr über Elsass-Lothringen.

Die Station Marienborn (K. E. D. Magdeburg) wird mit sofort geltenden Frachtsätzen für Düngemittel in den Verbandstarif einbezogen. Auskunft ertheilt die Station und die sonst betheiligten Dienststellen.

Strassburg, den 9. Mai 1900. (1173)

Die geschäftsführende Verwaltung: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-französischer Verband, Verkehr über Elsass-Lothringen.

Mit Geltung vom 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag VI zu Theil II B (französische Schnittsätze) in Kraft. Die Abgabe erfolgt unentgeltlich.

Strassburg, den 10. Mai 1900. (1174)

Die geschäftsführende Verwaltung: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Gütertarif der Gruppe VII vom 1. Juli 1899.

Mit dem 15. d. Mts. wird in den Ausnahmetarif 7 c für Eisenerz ein Frachtsatz von 0,13 ℳ für 100 kg von Duisburg-Hochfeld-Süd nach Gelsenkirchen aufgenommen.

Essen, den 11. Mai 1900. (1175)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-rheinischer Güterverkehr. (Gruppen V/VII.)

Vom 1. Juli 1900 ab wird der durch den Nachtrag II zum Gütertarif für den obengenannten Verkehr eingeführte Satz der Klasse II des Ausnahmetarifs 9 S für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versande nach

binnenländischen Stationen für die Stationsverbindung Grevenbrück-Aken von 0,59 auf 0,61 ℳ für 100 kg erhöht.

Magdeburg, den 10. Mai 1900. (1176)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Seehafenausnahmetarif.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1900 werden die Sätze der Klasse 1 (Baumwolle, rohe und Baumwollabfälle) für verschiedene württembergische Stationen ermässigt. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 12. Mai 1900. (1177)

Königliche Eisenbahndirektion.

Aufhebung des Reexpeditionsverfahrens im Saarkohlenverkehr nach Frankreich.

Die in den Saarkohlentarifen Nr. 20 und 21 vom 1. Dezember 1893 bezw. 1. September 1898 enthaltene Bestimmung, betreffend die Reexpedition auf einer Unterwegsstation, wird am 1. Juli dieses Jahres ausser Kraft gesetzt. Von diesem Zeitpunkte ab können Kohlen- und Kokssendungen nach Frankreich nach den Frachtsätzen der genannten Tarife nur noch direkt abgefertigt werden. (1178)

St. Johann-Saarbrücken, 11. Mai 1900.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-hessischer Güterverkehr.

Am 16. Mai 1900 tritt der Nachtrag 9 zu dem Gütertarif für den vorgenannten Verkehr in Kraft.

Derselbe enthält neue Entfernungen für die Stationen der Strecke Corbach-Frankenberg des Direktionsbezirks Cassel, geänderte Entfernungen für einzelne Stationen der Direktionsbezirke Hannover und Münster im Verkehre mit Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz, geänderte Stationsentfernungen für Bensheim, Darmstadt und Mannheim des Direktionsbezirks Mainz, sowie geänderte Entfernungen für die Station Stadthagen des Direktionsbezirks Hannover.

Weitere Auskunft ertheilt auf Anfordern das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 12. Mai 1900. (1179)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. Juni d. J. treten direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn und den Stationen Balster, Benau, Crampe, Fürstenberg i/Meckl., Gültz, Martensdorf, Neu-Placht, Neuwedell, Ober-Seschen, Stralsund, Techlipp und Velgast in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Münster, den 9. Mai 1900. (1180)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Einführung des Nachtrages I zu dem ab 1. Januar 1898 auf der österreichischen Linie der Kaschau-Oderberger Eisenbahn gültigen Personentarife, Theil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1900 gelangt der Nachtrag I zu dem obengenannten Personentarife zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Nachzahlungsbestimmungen im Falle der Weiterfahrt.
II. Abänderung der Fahrbegünstigungen für Arbeiter und Arbeiterinnen.
III. Fahrbegünstigung für Organe der Finanzwache bei ausserdienstlichen Reisen.
IV. Fahrbegünstigung für die durch den Biss wuthverdächtiger Thiere verletzten Personen.
V. Abänderung des Zonenzeigers.
VI. Ergänzung der Gebührenberechnungstabelle für Personenzüge mit ermässigten Fahrpreisen in der III. Wagenklasse.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Tarifabtheilung der gefertigten Eisenbahn erhältlich.

Budapest, am 9. Mai 1900. (1181)

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Personenverkehr mit den Nordseeinseln Norderney, Juist, Borkum, Langeoog, Spickeroog und Wangerooge.

Am 1. Juni 1900 tritt zu dem Tarife für den vorgenannten Verkehr vom 1. Mai 1899 der Nachtrag I in Kraft.

Durch ihn erfährt der Haupttarif sowohl hinsichtlich der besonderen Bestimmungen und Tarifvorschriften, als auch hinsichtlich der Tarifsätze einige Aenderungen und Ergänzungen.

Die darin aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Münster, den 9. Mai 1900. (1182)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif für die Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Essen a. d. R. und Münster i/W.

Zur Zusatzbestimmung II A zu § 11 der Verkehrsordnung.

Die Benutzung des Badeschnellzuges 105 mit Monatskarten auf der Strecke Norddeich-Norden ist vom 1. Juli d. J. ab nicht mehr gestattet. Die Bestimmung ist gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.

Münster i/W., den 10. Mai 1900. (1183)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juli d. J. werden für eine Anzahl von Stationsverbindungen die heute bestehenden Arbeiterfahrkarten wegen mangelnden Bedürfnisses aufgehoben. Das Nähere ist bei unserem Verkehrsbüreau hier zu erfahren.

Elberfeld, 30. April 1900. (1184)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Lieferfristen.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.

K. k. priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn.

Verlängerung der Lieferfristen infolge Einschränkung des Güterverkehres an Sonn- und Festtagen.

Mit Genehmigung des h. k. k. Eisenbahnministeriums vom 8. Mai 1900 Z. 22078/16 werden für jene Frachtgüter, welche auf den gesellschaftlichen Linien, sowie in deren Betriebe stehenden Lokalbahnen infolge der ab 1. Mai 1900 eingeführten Einschränkung des Güterzugverkehres an Sonn- und Festtagen in der Beförderung aufgehalten werden, die bestehenden Lieferfristen um diese Sonn- und Festtage sowohl im internen als auch im internationalen Güterverkehr von dem Tage der Veröffentlichung im „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt“ angefangen bis zum 31. August 1900 verlängert.

Wien, im Mai 1900. (1185)

Die Direktion.

---

6. Verdingungen.

Verdingung der Neubauten zweier ringförmigen Lokomotivschuppen mit zusammen 24 Ständen auf Bahnhof Cochem.

Unter Zugrundelegung der bei Staatsbauten gültigen, im deutschen Reichs- und königl. preuss. Staatsanzeiger Nr. 51 vom 26. Februar 1900 veröffentlichten „Bedingungen für Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen und der allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauten“ sollen die Arbeiten und Lieferungen zum Neubau zweier ringförmigen Lokomotivschuppen mit zusammen 24 Ständen auf Bahnhof Cochem in folgenden 8 Loosen öffentlich verdungen werden.

Loos 1. Ausführung der Erd-, Maurer-, Steinmetz-, Dachdecker- und Klempnerarbeiten, umfassend rund 1 100 cbm Erdarbeiten, 2 100 cbm Bruchsteinmauerwerk, 1 170 cbm Backsteinmauerwerk, 2 800 cbm Betonarbeiten, 102 cbm Werksteine,

Loos 2. Ausführung der Zimmererarbeiten, umfassend rund 85 cbm Bauholz, 3 600 qm Dachschalung,

Loos 3. Schmiede- und Eisenarbeiten umfassend rund 135 Tonnen Flusseisen, 2 Tonnen Gusseisen, 3,3 Tonnen Schmiedeeisen, 24 Stück eiserne Einfahrtsthore,

Loos 4. Lieferung von 24 Stück eisernen Rauchabzügen und 93 Stück schmiedeeisernen Fenstern,

Loos 5. Lieferung von 2700 cbm Bruchsteinen,

Loos 6. Lieferung von 487 Tausend Stück Ziegelsteinen,

Loos 7. Lieferung von 300 000 kg Kalk,

Loos 8. Lieferung von 1 430 cbm Sand und 560 cbm Kies.

Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserm Verwaltungsgebäude zur Einsichtnahme aus.

Verdingungshefte werden von hier gegen kostenfreie Einsendung von je 1,50 ℳ in baar für Loos 1 bis 4 und von je 1,00 ℳ in baar für Loos 5 bis 8, Abdrücke der Zeichnungen gegen Nachnahme der Selbstkosten abgegeben.

Die Angebote sind verschlossen mit der Bezeichnung: „Neubau 2er Lokomotivschuppen zu Cochem und der bezüglichen Loosnummer“ bis zum 31. Mai d. Jahres, Vormittags 11 Uhr, an die unterzeichnete Betriebs-Inspektion einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet zu der angegebenen Zeit statt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Trier, den 8. Mai 1900. (1186)

Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 3.

Verdingung. Für die Wasserstationsanlage auf dem Bahnhofe Löwenhagen (Abzweigung der Neubaulinie Löwenhagen - Gerdauen von der Hauptlinie Königsberg - Eydtkuhnen) soll die ca. 580 m lange, 200 mm im Lichten weite Krahnleitung einschl. der erforderlichen Erd- und Nebenarbeiten öffentlich vergeben werden.

Die Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserm Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt Nr. 55a, Zimmer 133 und in dem Büreau der hiesigen Betriebsinspektion I zur Einsicht aus. Verdingungshefte mit angehefteten Zeichnungen werden von dem Centralbüreau hierselbst für 1,60 ℳ für ein Heft postfrei abgegeben. Angebote sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Krahnleitung auf Bahnhof Löwenhagen" bis spätestens zum Termin, den 9. Juni, Vorm. 10 Uhr, uns einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Königsberg i/Pr., den 3. Mai 1900. (1187)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung.

Die Lieferung von Oberbaumaterialien für sämmtliche Eisenbahndirektionsbezirke soll vergeben werden, und zwar:

Gruppe A. 3609 t Weichenplatten, 120000 Stück Gleitstühle, 8000 Stück Zungenkloben, 285 t Laschen, 50000 Stück Hakenplatten, 205000 Stück offene Unterlagsplatten, 365000 Stück Klemmplatten, 10000 Stück Neigungsplättchen;

Gruppe B. 99 t Hakenschrauben, 465 t Schwellenschrauben, 36 t Hakennägel, 18 t Stützknaggen, 86000 Stück verzinkte Schwellenbezeichnungsnägel.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1 hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offenliegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 1,50 ℳ für Gruppe A und 1,00 ℳ für Gruppe B — in baar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien" versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermin, am 29. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 15. Juni d. J.

Essen (Ruhr), den 11. Mai 1900. (1187a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Telegraphenstangen.

Die Lieferung der im Monat Juli 1900 erforderlichen 85 Stück à 10 m, 145 Stück à 8,5 m und 90 Stück à 7,0 m langen, ungetränkten Telegraphenstangen soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im Büreau der königlichen Eisenbahn - Betriebsinspektion 1, Bahnhofsstrasse Nr. 57 hierselbst zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 25. Mai 1900, Vormittags 11 Uhr, im Geschäftslokale, Wilhelmstrasse Nr. 8f, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 31. Mai 1900.

Magdeburg, den 8. Mai 1900. (1188)
Königliche Eisenbahn-Telegrapheninspektion.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.

Ausgeschrieben wird die Lieferung von:
1550000 kg Petroleum, und zwar:
670000 kg amerikanisches,
880000 „ russisches;
690000 kg Mineralschmieröl, u. zwar:
630000 kg Winteröl,
60000 „ Cylinderöl;
610000 kg Rüböl, und zwar:
300000 kg raffinirtes,
310000 „ rohes.

Lieferungsbedingungen, die zu den Angeboten zu benutzenden Vordrucke können gegen Einsendung von 25 ₰ für je ein Stück Bedingungen und für je ein Stück Angebotsvordruck von unserem Werkstättenbüreau in Dresden-A., Strehlenerstr. Nr. 1, bezogen werden. Die Lieferungsangebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Petroleum, Mineralschmieröl usw." spätestens bis 23. Mai an das genannte Werkstättenbüreau postfrei einzureichen und werden in Gegenwart der erschienenen Bewerber im Generaldirektionsgebäude in Dresden-A., Wienerstr. Nr. 4, am 25. Mai, Vormittags 10 Uhr, geöffnet und verlesen. Die Anbieter bleiben bis 30. Juni dieses Jahres an ihre Gebote gebunden, haben letztere aber als abgelehnt zu betrachten, falls bis zu dieser Zeit eine Benachrichtigung nicht erfolgt ist.

Dresden, am 11. Mai 1900. (1189)
Königl. Generaldirektion.

---

7. Verkauf von Altmaterialien.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Donnerstag, den 31. d. Mts., Vormittags 10 Uhr beginnend, versteigern wir hier die von der Bahn und dem Werkstättenbetrieb zurückgelieferten alten Metallwaaren, darunter mehrere Drehscheiben und Eisenkonstruktionen.

Bis zu genanntem Termin werden auch schriftliche Angebote angenommen.

Die Versteigerungsbedingungen und das Materialverzeichniss werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Karlsruhe, den 11. Mai 1900. (1190)
Gr. Verwaltung
der Eisenbahnmagazine.

Verkauf von Altpapieren.

Die ausgesonderten Altpapiere, und zwar:

Akten, Bücher, Kassen- und Rechnungsbeläge, Telegramme, Telegrammbücher, Gepäckscheine, Papierabfälle, Frachtkarten, alte Morserollen zum Einstampfen, Nachweisungen, beschriebene und unbeschriebene Vordrucke, Bücher usw. zur freien Verwendung

sollen verkauft werden.

Preisangebote sind bis Freitag, den 25. d. Mts., Mittags 12 Uhr, an unser Rechnungsbüreau, Bahnhofstrasse Nr. 23 hier, versiegelt mit der Aufschrift: „Angebot auf Altpapiere" einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen können bei unserer Drucksachenverwaltung, Schmidtstedterstrasse 39 hier, eingesehen und auch von dort gegen Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Erfurt, den 9. Mai 1900. (1191)
Königliche Eisenbahndirektion.

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Verkaufsausschreibung von alten Eisen- und Stahlschienen.

Die gefertigte Direktion beabsichtigt, die auf ihren Strecken gegenwärtig vorräthigen und bis Ende Dezember 1900 disponibel werdenden alten Eisen- und Stahlschienen im Wege der öffentlichen Konkurrenz zu verkaufen, und zwar:

200 t Stahlschienen, 5 m und darüber lang (Cot. I),
200 „ Stahlschienen, unter 5 m lang und Wechselschienen (Cot. II),
1500 „ Eisenschienen, 5 m und darüber lang (Cot. I),
300 „ Eisenschienen, unter 5 m lang und Wechselschienen (Cot. II).

Die Abgabe erfolgt gemäss der diesbezüglichen Offertbehelfe, und zwar Offertformulare und Bedingnisse, welche bei der Abtheilung für Materialwesen der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft in Wien, X/2, Hintere Südbahnstrasse Nr. 1 an Wochentagen zwischen 10 und 12 Uhr Vormittags eingesehen und behoben, bezw. gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerte sind längstens bis 25. Mai, 12 Uhr Mittags, dem Einreichungsprotokolle der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, I, Schwarzenbergplatz Nr. 3, zuzustellen.

Die nicht auf dem oberwähnten Formulare verfassten oder nach dem obigen Termine eingebrachten oder etwa den aufgestellten Bedingungen nicht vollkommen entsprechenden Offerte können keine Berücksichtigung finden.

Die Offerenten haben bis 5. Juli l. J. im Worte zu bleiben.

Wien, im Mai 1900. (1192)
Die Direktion
der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

---

8. Offene Stellen.

Bautechnischer Ingenieur.

Auf unserem technischen Büreau ist die Stelle eines bautechnischen Ingenieurs zu besetzen. Vorbedingungen sind: Nachweis der für die Staatsbautechniker geforderten akademischen Bildung durch Vorlage des Abgangszeugnisses einer Hochschule und Besitz der durch mindestens einjährige Beschäftigung im Eisenbahndienst erworbenen nöthigen praktischen Kenntnisse und Erfahrungen. Die Einstellung erfolgt zunächst für eine einjährige Probezeit, nach deren erfolgreichem Verlauf die mit Pensionsberechtigung verbundene etatsmässige Anstellung verliehen wird. Der etatsmässige Anfangsgehalt beträgt 2000 ℳ und steigt in 3 jährigen Zeitabschnitten in 21 Jahren bis 4200 ℳ. Während des Probedienstjahres wird der Anfangsgehalt gewährt. Bewerbungen sind bis zum 24. Mai 1900 bei uns einzureichen.

Darmstadt, den 8. Mai 1900. (1193)
Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 39 | 19. Mai 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Bemerkungen über eine etwaige Einführung des elektrischen Betriebes auf der Berliner Stadt- und Ringbahn.

Unter vorstehender Ueberschrift ist auf S. 529 d. Ztg. vorgeschlagen, es möchte behufs Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Berliner Stadtbahn der Betrieb mit ganzen Zügen aufgegeben und dafür ein Betrieb mit elektrisch angetriebenen Einzelwagen eingeführt werden, die sich, gegenüber dem jetzigen drei Minuten-Betrieb der Züge, in zwanzig Sekunden Zeitabstand folgen sollen, ja es wird dort sogar eine Wagenfolge von 10 Sekunden als „noch durchführbar“ bezeichnet.

Die Berliner Stadt- und Ringbahn wird als Haupteisenbahn betrieben, sie ist also der vom Bundesrath erlassenen Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 unterworfen, in deren § 25 bestimmt ist, dass die Erlaubniss zur Abfahrt eines Zuges von einer Station nicht ertheilt werden darf, „so lange nicht festgestellt ist, dass der letzte in derselben Richtung voraufgefahrene Zug die nächste Zugfolgestation erreicht hat“. Hiermit ist für die Haupteisenbahnen Deutschlands die unbedingte Raumfolge, das unbedingte Blocksystem, zur Grundlage des Betriebes gemacht und in dieser Grundlage ist eine der Ursachen für die verhältnissmässig hohe Betriebssicherheit der deutschen Bahnen zu suchen; an ihr zu rütteln, ja sie ganz zu verlassen, würde als ein geradezu bedenklicher Schritt erscheinen, der um so unverzeihlicher wäre, je dichter der Betrieb auf der in Betracht kommenden Bahn ist. Der Verfasser jenes Aufsatzes will diesen Schritt aber thun, er will die Raumfolge durch die Zeitfolge ersetzen, er will die Stadtbahn, um dies zu ermöglichen, „nach Maassgabe der Vorschriften für Kleinbahnen“ betreiben.

Wie bei den eingehenden Besprechungen des Vorschlages der Elektrizitäts-Aktiengesellschaft Union auf Einführung des elektrischen Betriebes auf der Berliner Stadtbahn im Verein deutscher Maschineningeniöre, also im denkbar sachverständigsten Kreise, nachgewiesen wurde,*) ist bei Einhaltung der Raumfolge eine dichtere Zugfolge als eine solche von $1^1/_2$ Minuten ausgeschlossen — auch bei elektrischem Betriebe —, ja ein so dichter Betrieb würde schon auf so grosse praktische Schwierigkeiten stossen, dass man im allgemeinen einen zwei Minuten-Betrieb als das äusserst Mögliche bezeichnen muss. Wenn auf einzelnen amerikanischen Hochbahnen thatsächlich ein dichterer Betrieb stattfindet, so beweist das nichts, denn jenseits des Ozeans ist bekanntlich die Zeitfolge zulässig und selbst auf Hauptbahnen vielfach üblich. Sie hat dort zu dem famosen „bedingten“ Blocksystem geführt, einem Betriebsverfahren, das auf den Namen des Blocksystems überhaupt keinen Anspruch machen kann, dem dieser Ehrentitel wohl nur gegeben ist, um Nichtsachkennern Sand in die Augen zu streuen, um den damit unzertrennlich verbundenen Betriebsgefahren ein Sicherheitsmäntelchen umzuhängen. Also bei Aufrechterhaltung der Raumfolge würde eine engere Zugfolge als in 90—120 Sekunden unmöglich sein, und zwar ganz unabhängig davon, ob man mit Zügen aus mehreren Wagen oder mit Einzelwagen fährt. Es ist aber mit Sicherheit anzunehmen, dass unsere Aufsichtsbehörden niemals die Hand dazu bieten würden, auf einer Bahn mit so starkem Verkehr und mit der auf der Stadtbahn üblichen Geschwindigkeit von den Vorschriften der Betriebsordnung über die Raumfolge abzugehen.

Ein Einzelwagenbetrieb mit 20 Sekunden Wagenfolge würde ohne Gefährdung der Sicherheit nur zulässig sein, wenn man die Geschwindigkeit etwa auf die Hälfte der der jetzigen Dampfzüge ermässigte; damit würde aber nicht eine Erhöhung, sondern eine Verminderung der Leistungsfähigkeit erreicht, für die doch nicht nur die Beförderungsmenge, sondern mindestens ebenso sehr die Beförderungszeit in Betracht kommt. Das Schnellverkehrsmittel würde zu einer gewöhnlichen

*) „Glaser's Annalen“, Heft 5 u. 8, S. 83, 92 u. 145.

Strassenbahn herabgedrückt; man würde trotz alle und alledem höchst wahrscheinlich noch ein gut Theil der heutigen Sicherheit drangeben müssen.

Aber selbst die in jenem Aufsatz herausgerechnete Erhöhung der Leistungsfähigkeit in betreff der Zahl der zu befördernden Personen ist nicht zutreffend. Der Verfasser nimmt an, dass bei dem gegenwärtigen Betriebe in einem Zuge von 10 Wagen 450 Personen befördert werden und er rechnet mit einer Höchstleistung von stündlich 12 Zügen; dem setzt er gegenüber 180 Einzelwagen mit je 75 Plätzen; so ergeben sich bei dem gegenwärtigen Betriebe in jeder Richtung stündlich 5400 Personen, bei dem Einzelwagenbetriebe 13500 Personen. Nun fahren aber thatsächlich schon gegenwärtig auf der Stadtbahn nicht nur 12, sondern 18 Züge in der Stunde und wenn man die in dem Längsseitengang der Wagen vorhandenen Stehplätze berücksichtigt, was berechtigt ist, da sich auch unter den 75 Plätzen der Einzelwagen zweifellos Stehplätze befinden, so ergeben sich gegenüber den in Aussicht gestellten 13500 Personen schon beim heutigen Betriebe etwa 11300 Personen*), also mehr als doppelt so viel, als Herr Schubert angenommen hat. Nun muss man aber, wenn es sich um die Möglichkeit von Verbesserungen handelt, solche auch beim Dampfbetriebe ins Auge fassen. Geht man zum zwei Minutenbetriebe über, nimmt aber, um einzelne grössere Zugpausen zum Ausgleich von Unregelmässigkeiten zu Gebote zu haben, nur 24 Züge in der Stunde an, so ergeben sich schon stündlich 15000 Reisende. Man wird aber mit kräftigeren Lokomotiven auch eine Verstärkung der Züge auf mindestens 12 Wagen annehmen können, so dass dann in der Stunde mit Berücksichtigung der Stehplätze in den Seitengängen 18000 und ohne Berücksichtigung dieser Plätze 13000 Personen in jeder Richtung befördert werden könnten. Diese Erhöhung der Leistungsfähigkeit in betreff der beförderten Menge ist aber ohne Aenderung des Betriebssystems mit dem Uebergang zu einer anderen Betriebsweise, also ohne die verbundenen erheblichen Kapitalaufwendungen, ferner ohne Verminderung der Geschwindigkeit oder Preisgabe der Betriebssicherheit möglich.

*) Diese Zahl kann ohne Ueberfüllung der Wagen befördert werden; die thatsächlich oft beförderte Zahl übertrifft die Zahl 13500 beträchtlich.

Nun noch eine Bemerkung über den angeblichen Vorzug des Einzelwagenbetriebes in betreff des leichteren Ein- und Aussteigens, über die angebliche Vermeidung jeder Ansammlung der Reisenden. Die Erfahrungen im Strassenbahnverkehre zeigen tagtäglich, dass das Gedränge an den Wagen bei starkem Andrang um so grösser und lästiger ist, je kleiner der Fassungsraum und je geringer die Zahl der Ein- und Aussteigeöffnungen eines Zuges (oder Wagens) ist. Wenn der Strassenverkehr es gestattete, würden zweifellos für das Publikum auch im Strassenbahnverkehre Wagen z ü g e viel angenehmer sein als Einzelwagen, denn bei ihnen lässt sich der Andrang der Reisenden auf eine grössere Länge vertheilen. Genau dasselbe gilt vom Stadtbahnverkehre: je kürzer der Zug, desto grösser wird verhältnissmässig der Andrang, und die raschere Folge von Einzelwagen würde daran nicht viel ändern; trotz der vielleicht absolut kleineren Zahl der Wartenden werden sie sich verhältnissmässig stärker zusammenballen, denn die meisten würden stets nach dem vordersten der etwa gleichzeitig am Bahnsteig haltenden zwei Einzelwagen drängen, um rascher ans Ziel zu kommen. Daraus würde sich aber aller Wahrscheinlichkeit nach ein viel lästigeres Hin- und Herwogen der Reisenden ergeben als bei den heutigen Zügen, keinenfalls aber eine Verminderung des Gedränges.

Der in Nr. 35 d. Ztg. gemachte Vorschlag erscheint somit in keiner Weise geeignet, die im Verkehre der Stadtbahn zu Tage tretenden Uebelstände zu beseitigen; er würde nur bei einer erheblichen Verminderung der Geschwindigkeit oder der Betriebssicherheit durchführbar sein und trotzdem keine grössere Leistung in der Massenbeförderung geben, als sie mit viel einfacheren Mitteln ohne Preisgabe der heutigen Sicherheit und Geschwindigkeit zu erreichen ist.

Aber auch eine derartige Leistungserhöhung würde nicht allzu lange helfen. Wie die Schriftleitung sehr richtig bemerkte: nur die Herstellung neuer Verkehrsmittel kann dauernde und nachhaltige Abhilfe bringen. Aber wie lange wird es wohl noch währen, bis die Ortsbehörden, die an der Pflege des Berliner Verkehres in erster Linie interessirt sind, in thatkräftiger Weise belebend und fördernd in solchen Fragen vorgehen?

B—m.

Pfändung von Forderungen für Wagenmiethe und Wagenausbesserung.

Von Dr. M. Reindl in München.

In Nr. 38 d. Ztg. sind gegen die unterm 10. Februar d. J. ergangene, in Nr. 26 d. Ztg. näher mitgetheilte schiedsgerichtliche Entscheidung des Berner Centralamts, wonach die Forderungen einer Bahn gegen eine andere für Miethe der zu internationalen Transporten verwendeten Wagen nur unter den Voraussetzungen des Artikel 23 des Internationalen Uebereinkommens für pfändbar erklärt wurden, Einwendungen erhoben worden, welche m. E. nicht unbegründet erscheinen.

Unter den in Artikel 23 Absatz 4 des Internationalen Uebereinkommens genannten, „aus dem Internationalen Transporte herrührenden“ Forderungen können — und das scheint mir doch ganz unzweifelhaft zu sein — nur Forderungen verstanden werden, welche der einen Bahn gegen die andere a u f G r u n d d e r A u s f ü h r u n g e i n e s d e m I n t e r n a t i o n a l e n U e b e r e i n k o m m e n u n t e r l i e g e n d e n T r a n s p o r t e s z u s t e h e n. Die Forderung muss demnach in d e n B e s t i m m u n g e n d e s I n t e r n a t i o n a l e n U e b e r e i n k o m m e n s i h r e r e c h t l i c h e G r u n d l a g e h a b e n; sie muss der einen Bahn gegen die andere zustehen, weil beide Bahnen d u r c h d e n A b s c h l u s s e i n e s i n t e r n a t i o n a l e n F r a c h t v e r t r a g e s in eine durch das Internationale Uebereinkommen vorgeschriebene Zwangsgemeinschaft getreten sind, welche gegenseitige Rechte und Verbindlichkeiten erzeugt hat. Dieser gesetzliche Zwang, gegen ihren Willen Gläubiger anderer (ausländischer) Bahnen zu werden, ist auch der Grund gewesen, warum man den aus dieser Zwangsgemeinschaft hervorgegangenen Forderungen das in Artikel 23 Absatz 4 des Internationalen Uebereinkommens enthaltene Vorrecht eingeräumt hat.[1])

Die Forderungen für Wagenmiethe und Wagenausbesserung stehen aber mit den aus dem internationalen Frachtvertrage begründeten gegenseitigen Rechten und Pflichten der Bahnen in keinem r e c h t l i c h e n Zusammenhang. Die Wagen gehen von der einen Bahn auf die andere nicht über auf Grund der Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens, sondern auf Grund der zwischen den Verwaltungen über die gegenseitige Benutzung des Wagenmaterials abgeschlossenen besonderen Uebereinkommen, und die Forderungen an Wagenmiethe und Wagenausbesserungskosten haben ihre rechtliche Grundlage

[1]) Protokolle der II. Berner Konferenz S. 106; Gerstner Komm. S. 296, Eger Komm. S. 371, 416; Rosenthal S. 293; Eger und Rosenthal rechnen deshalb auch die Wagenmiethforderung nicht zu den in Art. 23 Abs. 4 genannten.

nicht in dem Internationalen Uebereinkommen, sondern in den erwähnten besonderen Abmachungen. Sie sind demnach keine „aus dem internationalen Transporte herrührende“, sondern aus „dem Uebereinkommen der betreffenden Bahnen über die gegenseitige Wagenbenutzung herrührende“ Forderungen. Wenn in den Gründen des schiedsgerichtlichen Erkenntnisses gesagt ist, dass in Artikel 23 Absatz 4 des Internationalen Uebereinkommens nicht nur die Guthaben, welche „sich unmittelbar an den Frachtvertrag knüpfen“, sondern „auch andere Guthaben aus dem internationalen Verkehre“ gemeint seien, so ist dabei übersehen, dass es andere „aus dem internationalen Transporte herrührende“ Forderungen als solche, welche sich an den internationalen Frachtvertrag knüpfen, eben überhaupt nicht gibt und nicht geben kann. Es ist zwar richtig, dass nicht blos die in Artikel 23 Absatz 3 des Internationalen Uebereinkommens erwähnten Frachtguthaben unter Artikel 23 Absatz 4 fallen, sondern auch noch andere Forderungen, z. B. wegen geleisteter Baarvorschüsse oder gezahlter Entschädigungen; aber diese Forderungen haben alle ihren Grund in dem internationalen Frachtvertrage und in den Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens.

Hiergegen kann auch nicht eingewendet werden, dass auch das rollende Material selbst nach Artikel 23 Absatz 5 des Internationalen Uebereinkommens dieselben Vorrechte geniesse wie die Forderungen der Bahnen, obwohl es nicht auf Grund des Internationalen Uebereinkommens und der durch dasselbe geschaffenen Zwangsgemeinschaft, sondern auf Grund der besonderen Vereinbarungen über die gegenseitige Wagenbenutzung von der einen Bahn auf die andere übergehe.

Denn das dem rollenden Material und seinen Zubehörungen in Artikel 23 Absatz 5 des Internationalen Uebereinkommens eingeräumte Vorrecht beruht eben auf einer ausdrücklichen Gesetzesbestimmung und darf daher nicht beliebig auf die Forderungen für die Miethe oder die Ausbesserung dieses Materials ausgedehnt werden. Diese Ausdehnung könnte auch nicht damit gerechtfertigt werden, dass man mit den Gründen des schiedsgerichtlichen Erkenntnisses sagen würde, „es sei kein innerer Grund einzusehen, weshalb das Uebereinkommen den Schutz wohl dem Rollmaterial und den dazu gehörenden Gegenständen, nicht aber den Mieth- und Unterhaltungsforderungen, die sich an dessen Benutzung auf fremdem Gebiete nothwendig anschliessen, hätte gewähren wollen“. Denn der Wortlaut des Artikels 23 Absatz 5 des Internationalen Uebereinkommens ist so klar und spricht so deutlich nur von dem Rollmaterial und den dazu gehörenden beweglichen Gegenständen, dass er nicht missverstanden werden kann. Wo aber der Wortlaut eines Gesetzes klar und deutlich ist, darf er nach anerkannter Auslegungsregel nur allein berücksichtigt werden. Was der Gesetzgeber etwa hätte sagen wollen oder sagen sollen, ist in solchem Falle für die Auslegung vollkommen gleichgültig; es ist für sie nicht vorhanden und sie ist nicht befugt, dem Mangel des Gesetzes abzuhelfen. Es ist nicht Aufgabe der Auslegung, das Amt des Gesetzgebers zu übernehmen und eine etwaige Unvollkommenheit des letzteren auszugleichen.

Wenn man sich auf den Standpunkt der schiedsgerichtlichen Entscheidung des Centralamts stellt, so müsste man übrigens m. E. logisch zu dem Schlusse kommen, dass die Vorschrift des Absatzes 5 des Artikels 23 wenigstens in allen jenen Fällen, in denen der Wagen mit internationalem Transporte auf fremdes Gebiet übergegangen ist, bereits in der Bestimmung des Absatzes 4 enthalten sei. Denn wenn es wirklich zutreffend ist, was das Schiedsgericht sagt, dass nämlich Artikel 23 Absatz 4 nicht nur diejenigen Forderungen einer Bahn im Auge habe, welche sich unmittelbar an den Frachtvertrag knüpfen, sondern auch andere Guthaben aus dem internationalen Verkehre und demnach auch Wagenmietheforderungen, so kann kein Zweifel bestehen, dass auch Forderungen der einen Bahn gegen die andere auf Rückgabe ihres der letzteren überlassenen rollenden Materials unter Artikel 23 Absatz 4 des Internationalen Uebereinkommens fallen. Wäre danach aber der Anspruch auf Rückgabe des rollenden Materials nur unter den Voraussetzungen des Artikels 23 Absatz 4 des Internationalen Uebereinkommens pfändbar, so müsste selbstredend[2]) das gleiche auch von der körperlichen Pfändung des rollenden Materials gelten, da sonst die Bestimmung des Artikels 23 Absatz 4 bezüglich des rollenden Materials nach Belieben des Gläubigers hinfällig gemacht werden könnte. Der Absatz 5 des Artikels 23 des Internationalen Uebereinkommens wäre daher insoweit überhaupt überflüssig gewesen. Gerade die Wortfassung des Absatzes 5 und seine Entstehungsgeschichte beweisen aber, dass man unter den Forderungen des Absatzes 4 Ansprüche, die sich an die Verwendung fremden Wagenmaterials knüpfen, niemals auch nur mit der sich durch Absatz 4 ergebenden Einschränkung auf die zu internationalem Transporte benutzten Wagen verstanden hat.

Die Begründung, welche das schiedsgerichtliche Erkenntniss für seine Auffassung aus dem Artikel 23 Absatz 5 des Internationalen Uebereinkommens ableitet, scheint mir übrigens gerade gegen diese Auffassung zu sprechen.

Es kann nämlich nicht zweifelhaft sein und ist in dem Schiedsspruche auch ausdrücklich ausgesprochen, dass unter Artikel 23 Absatz 4 — wenn überhaupt — jedenfalls nur Forderungen an Miethe und Wiederherstellungskosten bezüglich solcher Wagen fallen könnten, welche zu einem internationalen Frachtentransport verwendet worden sind, d. h. mit nach dem Internationalen Uebereinkommen abgefertigten Gütern beladen auf die fremde Bahn übergegangen sind, dass also Wagenmietheforderungen dann pfändbar sind, wenn der Wagen ohne Verwendung zu einem internationalen Transporte in den Bereich der fremden Bahn gekommen ist.[3]) Ebenso wenig kann es aber auch zweifelhaft sein, dass Artikel 23 Absatz 5 des Internationalen Uebereinkommens die Unpfändbarkeit des rollenden Materials nicht an die Voraussetzung knüpft, dass der Wagen gerade mit einem internationalen Transportgut belastet auf die fremde Bahn übergegangen ist, so dass also beispielsweise ein belgischer oder österreichischer Wagen, der an der deutsch-belgischen oder deutsch-österreichischen Grenze, wohin er nach innerbelgischem oder innerösterreichischem Frachtrechte abgefertigt war, mit deutschem Frachtbriefe nach einer deutschen Station weitergesandt wird, in Deutschland nur unter den Voraussetzungen des Artikels 23 Absatz 5 des Internationalen Uebereinkommens gepfändet werden kann.

Wenn nun, wie die Gründe des schiedsgerichtlichen Erkenntnisses annehmen, das Uebereinkommen denselben Schutz, den es dem Rollmaterial und den dazu gehörenden Gegenständen hat zu Theil werden lassen, auch den Mieth- und Unterhaltungsforderungen, die sich an die Benutzung dieses Materials auf fremdem Gebiete nothwendig anschliessen, hätte gewähren wollen, so hätte es doch die Pfändung der Mieth- und Unterhaltungsforderungen nicht auf die Fälle beschränken dürfen, in denen der Wagen mit nach dem Internationalen Uebereinkommen abgefertigtem Gute beladen auf die fremde Bahn übergegangen ist; denn es wären, um die Worte des schiedsgerichtlichen Erkenntnisses zu gebrauchen, keine inneren Gründe einzusehen, weshalb das Uebereinkommen dem Rollmaterial den Schutz der Unpfändbarkeit ganz allgemein, den an die Benutzung desselben

---

[2]) Für das deutsche Recht könnte nach § 809 der Civilprozessordnung körperliche Pfändung überhaupt nur in Betracht kommen, wenn die fremde Bahn, in deren Gewahrsam das rollende Material sich befindet, hiergegen keinen Widerspruch erheben würde; ausserdem wäre nur Anspruchspfändung zulässig.

[3]) Man denke z. B. nur an die häufigen Fälle der Reexpedition in den Grenzstationen; eine Sendung Getreide wird beispielsweise in Wien mit innerösterreichischem Frachtbriefe nach Simbach aufgegeben und dort ohne Umladung mit deutschem Frachtbriefe nach München oder Strassburg weiter zur Aufgabe gebracht.

sich anschliessenden Mieth- und Unterhaltungsforderungen aber nur unter gewissen Voraussetzungen hätte zugestehen wollen. Man kann daher mit der gleichen inneren Berechtigung, wie dies bezüglich der gegentheiligen Auffassung in dem schiedsgerichtlichen Erkenntnisse geschieht, den Schluss ziehen, dass das Internationale Uebereinkommen unter den in Artikel 23 Absatz 4 genannten Forderungen die Forderungen für Wagenmiethe und Wagenausbesserung nicht habe verstanden wissen wollen, da es, wenn es diesen Forderungen das Vorrecht der Unpfändbarkeit hätte einräumen wollen, dies sicher in dem dem Rollmaterial in Artikel 23 Absatz 5 zugestandenen Umfange gethan hätte.

Oesterreichische Eisenbahnstatistik.

Das statistische Departement im österreichischen Eisenbahnministerium veröffentlicht in einem mächtigen Bande die „Statistik der in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern im Betriebe gestandenen Lokomotiveisenbahnen“ für das Jahr 1898. Gegenüber der früher erschienenen Zusammenstellung der „Hauptergebnisse der österreichischen Eisenbahnstatistik“ zeichnet sich das vorliegende Werk nicht nur durch eine weit mehr ins einzelne gehende Nachweisung der Jahresergebnisse, sondern insbesondere auch durch die vollständige Darstellung der gesellschaftlichen, finanziellen und baulichen Grundlagen der in Betracht kommenden Eisenbahnen aus. Durch die verdienstliche Veröffentlichung ist den Fachkreisen Gelegenheit geboten, über alle jene für sie wichtigen Einzelheiten des österreichischen Eisenbahnwesens, bezüglich welcher bisher die verschiedensten, oft schwer zu beschaffenden Einzelwerke zu Rathe gezogen werden mussten, in einem einzigen übersichtlichen Bande verlässlichen Aufschluss zu finden. Einen besonderen Werth erhält das Werk durch die in der Einleitung zur Darstellung gebrachte geschichtliche Entwickelung des österreichischen Eisenbahnnetzes.

Eine Anzahl von Tabellen, welche der geschichtlichen Einleitung beigegeben sind, geben ein Bild der Längenentwickelung, der Eröffnungsdaten und Einzellängen, der Vertheilung des Eisenbahnnetzes nach Ländern, des Verkehrs und der Betriebseinnahmen seit 1878, endlich der Entwickelung der Lokalbahnen. Aus der Tabelle über die Entwickelung des Eisenbahnnetzes sei hervorgehoben, dass der Antheil der Staatsbahnen am Gesammtnetze im Jahre 1854 bis auf 69,22 % stieg. Infolge Aufgebens des Staatsbahnsystems sank dieser Antheil seit 1854 bis auf 0,13 % im Jahre 1874 und hob sich von da an infolge der Wiederaufnahme des Baues von Staatsbahnen und der Verstaatlichung von Privatbahnen allmählich bis auf 56,07 % des Gesammtnetzes im Jahre 1898. Den grössten prozentuellen Zuwachs erhielt das österreichische Eisenbahnnetz in den Jahren 1871 (6,81 %), 1872 (6,38 %), 1884 (5,02 %) usw. Von besonderem Interesse ist derjenige Theil der Einleitung, welcher sich mit der Entwickelung des Lokalbahnwesens beschäftigt. Die ersten Lokalbahnen in der Länge von 14,4 km sind im Jahre 1880 dem Betriebe übergeben worden. Seither wuchs die Länge der Lokalbahnen bis Ende des Jahres 1898 auf 4 990,5 km. Der stärkste prozentuelle Zuwachs entfällt auf die Jahre 1898 (16,43 %) und 1888 (9,28 %). Die grösste Entwickelung hat das Lokalbahnwesen in Böhmen (1 358 km), Mähren (809 km), Galizien (716 km) und Niederösterreich (461 km) genommen. An dem Kapital der Lokalbahnen in der Gesammthöhe von rund 74 000 000 fl. betheiligten sich durch Uebernahme von Stamm- und Prioritätsaktien: der Staat mit 10 500 000 fl., die Landesfonds mit 5 800 000 fl. und die Interessenten mit nahezu 18 000 000 fl.

Am 31. Dezember 1898 betrug die Gesammtbaulänge der dem öffentlichen Verkehre dienenden Lokomotiveisenbahnen auf österreichischem Staatsgebiete rund 18 173 km, d. i. um 845 km oder 4,87 % mehr als im Vorjahre. Werden zu dieser Gesammtlänge des Jahres 1898 die im Auslande gelegenen Theilstrecken der österreichischen Eisenbahnen (21 km) hinzugerechnet, hingegen von derselben die Länge der ausländischen Eisenbahnen auf österreichischem Staatsgebiete (99 km) in Abzug gebracht, so ergibt sich für die österreichischen Lokomotiveisenbahnen eine Baulänge von 18 095 km; hiervon entfallen 7 521 km auf die Staatsbahnen und 10 574 km auf die Privatbahnen. Von den Staatsbahnen standen 54 km in fremdem Betriebe, während von den Privatbahnen 2 675 km vom Staate betrieben wurden und 7 899 km im Privatbetriebe standen. Das im Betriebe der Staatsbahnverwaltung stehende Bahnnetz erreichte mithin zu Ende des Jahres 1898 eine Ausdehnung von 10 142 km, was gegenüber dem Jahre 1898 eine Zunahme um 7,39 % ergibt. Von der angegebenen Gesammtlänge sämmtlicher Eisenbahnen entfielen 95,5 % auf vollspurige Bahnen und der Rest auf Schmalspurbahnen.

Das für sämmtliche Staatsbahnen und für die vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen bis Ende des Jahres 1898 aufgebrauchte Anlagekapital beziffert sich auf 1 134 000 000 fl., von welchem Betrage bis zu jenem Zeitpunkte 63 000 000 fl. getilgt waren. Das Anlagekapital der Privatbahnen im Privatbetriebe (einschliesslich der vom Staate auf Rechnung der Eigenthümer betriebenen Lokalbahnen) beträgt 1 757 000 000 fl. Als noch nicht begebenes Anlagekapital verblieben mit Schluss des Jahres 1898 Aktien im Betrage von 4 339 000 000 fl. und Prioritätsobligationen im Betrage von 77 568 000 fl.

Der Stand der Fahrbetriebsmittel erfuhr im Gegenstandsjahre eine nicht unwesentliche Steigerung. Gegenüber der Zunahme der Betriebslänge sämmtlicher Eisenbahnen um 4,94 % stellte sich die Zunahme im Stande der Lokomotiven auf 5,32 %, jene der Personenwagen auf 6,06 % und jene der Lastwagen auf 4,16 %. Im ganzen waren vorhanden: 4 847 Lokomotiven (hierunter bei den im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnen 2 304 Stück), 10 847 (5 495) Personenwagen und 108 446 (41 872) Lastwagen. Die Beschaffungskosten sämmtlicher Fahrbetriebsmittel beziffern sich mit Ende des Gegenstandsjahres auf 386 877 000 Gulden, bei den im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnen auf 175 519 000 fl.

Von grossem Interesse sind die Nachweisungen über den bedeutenden Umfang des Eisenbahnverkehres. Es betrug hiernach die Anzahl der im Gegenstandsjahre auf sämmtlichen Eisenbahnen beförderten Personen 126 087 000 (hiervon 55 787 000 auf den Bahnen im Staatsbetriebe). Die geförderten Personenkilometer betrugen 4 439 000 000; es wurde daher durchschnittlich das Kilometer Betriebslänge von 255 435 Personen befahren. Im Vergleiche zum Jahre 1897 war die Zunahme des Personenverkehres eine sehr bedeutende. Es entfallen von der Gesammtzahl der beförderten Personen auf die I. Klasse 0,88 %, auf die II. Klasse 6,99 %, auf die III. Klasse 89,35 %, auf die IV. Klasse (nur bei der Eisenbahn Lemberg-Belzec geführt) 0,09 % und auf Militärpersonen 2,69 %. Gleich dem Personenverkehre erfuhr auch der Güterverkehr eine erhebliche Steigerung. Im ganzen wurden 110 981 000 t (Staatsbetrieb 37 565 000) befördert; gegenüber dem Vorjahre ergibt dies eine Zunahme um 6,43 % (Staatsbetrieb 10,37 %).

Die gesammten im Jahre 1898 erzielten Betriebseinnahmen der österreichischen Eisenbahnen beliefen sich auf 287 817 000 fl., wovon 117 096 000 fl. auf die Eisenbahnen im Staatsbetriebe entfielen. Die Betriebsausgaben bezifferten sich im ganzen auf 178 930 000 fl., an welchem Betrage die eben genannten Bahnen mit 82 918 000 fl betheiligt sind. Gegenüber dem Vorjahre erfuhren die Betriebseinnahmen sämmtlicher Bahnen eine Steigerung um 3,96 % und die Betriebsausgaben eine solche um 4,23 %. Der sich mit 109 321 000 fl. ergebende Betriebsreinertrag der Eisenbahnen stellte sich für das Kilometer Betriebslänge auf 6 224 fl. gegen 6 198 im Jahre 1897 und entspricht einer durchschnittlichen Verzinsung des verwendeten Anlagekapitals von 3,79 %.

Eine besonders eingehende Nachweisung erfuhren in dem vorliegenden statistischen Werke die im Gegenstandsjahre vorgekommenen Unfälle, deren Gesammtzahl 1 626 betrug. Unter denselben befanden sich 446 Entgleisungen und 246 Zusammenstösse und Streifungen. Die Gesammtzahl der bei sämmtlichen Unfällen sowohl unverschuldet als auch infolge eigener Schuld verunglückten Reisenden belief sich auf 143, von welchen 8 Personen getödtet wurden. Auf je 1 000 000 Reisende entfielen 1,67 Verunglückungen und auf je 1 000 000 Personenkm 0,05 verunglückte Reisende.

Die Anzahl der bei sämmtlichen Eisenbahnen Angestellten (Beamten, Unterbeamten, weiblichen Bediensteten, Diener) be-

trug 84 217. Arbeiter im Taglohne waren im Jahresdurchschnitte 95 722 beschäftigt. An Besoldungen, Löhnen und sonstigen Bezügen wurden im ganzen 99 432 000 fl. ausbezahlt. Während die Zunahme der gesammten Betriebslänge der österreichischen Eisenbahnen von 1897 auf 1898 5,16 % ausmachte, betrug die Steigerung im Personalstande 5,38 % und in den Bezügen des Personals 6,69 %.

An Wohlfahrtseinrichtungen für das Personal bestanden 23 Ruhegehalts-, 24 Kranken- und 27 sonstige Wohlthätigkeitskassen, deren Vermögen sich im ganzen auf 60 914 000 fl. belief; dasselbe erfuhr im Vergleiche zum Vorjahre eine beträchtliche Steigerung, welche bei den Ruhegehaltskassen 3,46 %, bei den Krankenkassen 13,21 % und bei den sonstigen Wohlthätigkeitsfonds 13,65 % betrug.

Die oldenburgischen Eisenbahnen im Jahre 1898.

Der Geschäftsbericht der grossherzoglich oldenburgischen Eisenbahnen für das Betriebsjahr 1898 lässt für letzteren Zeitraum eine weitere günstige Entwickelung dieses jüngsten und kleinsten der deutschen Staatsbahnnetze erkennen. Durch die Eröffnung der Bahn von Delmenhorst über Wildeshausen nach Vechta ist die Betriebslänge von 478 auf 526 km gestiegen. Das Anlagekapital erhöhte sich von 48 777 560 auf 53 503 640 *M.* oder von 104 036 auf 116 790 *M.* für das Kilometer Bahnlänge. An Betriebsmitteln waren vorhanden 122 (119)*) Lokomotiven und 72 (72) Tender sowie 208 (198) Personen- und 1 462 (1 354) Güterwagen. Lokomotivkilometer wurden geleistet 4 182 777 (4 097 991), darunter Nutzkilometer 2 921 569 (2 839 786). Die Zahl der auf eigener Strecke geleisteten Wagenachskilometer betrug 75 491 691 (73 713 743), diejenige der Zugkilometer 2 847 781 (2 772 432) oder durchschnittlich täglich 7 802 (7 596) bezw. auf 1 km Bahnlänge 15,82 (15,94). Die Gesammtzahl der beförderten Züge war 75 712 (72 725), also durchschnittlich täglich 207 (199).

Der Personenverkehr hob sich auf 4 771 116 Personen gegen 4 331 952 im Vorjahre. Geleistet wurden 101 605 868 Personenkm (92 953 891). An der Mehrleistung war hauptsächlich die III. Wagenklasse betheiligt, welche dort überhaupt von der überwiegenden Mehrzahl der Reisenden — mit 91 % einschliesslich Militär — benutzt wird, während auf die I. Klasse 0,1 %, auf die II. Klasse 7,9 % und auf die IV. Klasse nur 1 % entfielen. Die IV. Klasse wird seitens der oldenburgischen Staatsbahn nur auf den in preussischem Gebiete liegenden Strecken Osnabrück-Quakenbrück und Leer-Neuschanz und auch hier nur in 2 bezw. 3 Zügen jeder Richtung geführt. Da ihr Fahrpreis — 2 *₰* — nur um 0,5 *₰* niedriger ist als der Rückfahrpreis III. Klasse, so wird die IV. Klasse — zumal in ihrer örtlichen und zeitlichen Beschränkung — verhältnissmässig wenig benutzt. Gleichwohl zeigte sie in neuerer Zeit eine Zunahme, und ihre Benutzung hob sich von 1897 auf 1898 um 11,6 %, während die kilometrische Gesammtpersonenzahl nur um 1 % stieg. Eine starke Abnahme zeigte dagegen die Benutzung der I. Klasse, was darauf zurückzuführen ist, dass diese Klasse aus den Lokalzügen immer mehr entfernt und auf den Nebenbahnlinien überhaupt nicht geführt wird.

Es tritt hier ein sehr bezeichnender Unterschied gegenüber dem Personenverkehr der Oldenburg rings umfassenden preussischen Staatseisenbahnen hervor. Auf diesen vertheilten sich die Reisenden im Jahre 1898 in folgender Weise auf die verschiedenen Wagenklassen: Die III. Klasse benutzten hier wenig über 50 % der Reisenden; die höheren Klassen wurden dagegen ebenfalls nur schwach — von 10 % der Gesammtzahl — benutzt, während die Benutzung der IV. Klasse mit 40 % nur um 10 % hinter derjenigen der III. Klasse zurückstand.

Die Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr betrug 3 062 645 (2 870 008) *M.* oder auf 1 km Betriebslänge 6 051 (6 062) *M.* Im Güterverkehr wurden befördert 1 670 484 (1 576 232) t und gewährten zuzüglich der Nebengebühren eine Einnahme von 4 597 003 (4 418 406) *M.*, mithin für das Kilometer Betriebslänge 9 039 (9 285) *M.* oder für das Tonnenkilometer 4,30 (4,10) *M.* Die Summe aller Einnahmen war 8 555 297 (8 194 185) *M.* oder für das Kilometer Betriebslänge 16 802 (17 200) *M.*

Die Betriebskosten betrugen 5 944 617 (5 708 998) *M.*, auf 1 km Betriebslänge also 11 675 (11 983) *M.* Die Gesammtausgabe im Verhältniss zu der Gesammteinnahme — der Betriebskoeffizient — stellte sich hiernach auf 68,48 (69,67) %. Demgegenüber betrug der Betriebskoeffizient bei der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft 57,15 % und gestaltete sich also erheblich günstiger. Jedoch muss man anerkennen, dass der erzielte Ertrag der oldenburgischen Bahnen bei den sich dort nur langsam entwickelnden Verhältnissen immerhin ein befriedigender war. Ein Umstand, der hier sehr ungünstig auf das Gesammtergebniss zurückwirkt, sind die auffallend hohen Beträge, welche die oldenburgische Verwaltung — im Vergleiche zu anderen Verwaltungen — an Kosten für die Benutzung fremder Bahnanlagen zu zahlen hat. Nach S. 62 und 63 des Jahresberichtes stellten sich dieselben

im ganzen für 1898 auf . . . . 1 272 200 *M.*
darunter:
a) Pacht für den Betrieb der dem preussischen Staate gehörigen Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven 668 966 *M.*
b) Vergütung für Mitbenutzung des Hauptbahnhofes und des Weserbahnhofes in Bremen . . . . . 294 616 „
c) Vergütung für Mitbenutzung des Bahnhofes Leer . . . . 54 061 „
d) Vergütung für Mitbenutzung des Bahnhofes Osnabrück und der Strecke Eversburg-Osnabrück . . 177 554 „
e) Vergütung für Mitbenutzung des Bahnhofes Neuschanz . . . . . 40 060 „
und verschiedene kleinere Beträge. Rechnet man hiervon die Pacht für die Linie Oldenburg-Wilhelmshaven mit . . . . 668 966 „

ab, so verbleibt eine jährliche Belastung von . . . 603 234 *M.*
die hauptsächlich durch die Mitbenutzung fremder Bahnhöfe veranlasst wird.

Es entfallen also auf diesen Ausgabetitel für das gesammte Netz von 526 km Bahnlänge durchschnittlich 1 109 *M.* für das Kilometer und rund 10 % der gesammten Jahresausgabe. Dagegen zahlte die preussisch-hessische Betriebsgemeinschaft — abgesehen von dem Pachtzins für gemiethete Bahnstrecken mit 2 173 009 *M.* — für die Benutzung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistungen fremder Beamten für 1898 den Betrag von 3 836 175 *M.* oder nur 128 *M.* für das Kilometer Bahnlänge und rund 0,5 % der Gesammtausgabe. Bei den deutschen Staatsbahnen kommt eine ähnliche prozentuale Höhe dieses Ausgabetitels nur noch bei der Main-Neckarbahn vor, nämlich 11 %. Bei der mecklenburgischen Friedrich Franzbahn, welche nächst Oldenburg in dieser Beziehung am höchsten belastet ist, beschränkt sich die bezügliche Ausgabe auf reichlich 3 % der Gesammtausgaben. Dieses oben geschilderte ungünstige Verhältniss ist u. E. zurückzuführen auf den Umstand, dass die oldenburgische Verwaltung beim Ausbau ihres Netzes in Bremen sowohl wie in Osnabrück und Leer den Anschluss an bereits fertige Anlagen suchte und für diese Mitbenutzung natürlich recht erhebliche Summen bezahlen musste. Auch für die Mitbenutzung der Weserbrücke in Bremen und der Bahnstrecke Eversburg-Osnabrück müssen verhältnissmässig bedeutende Entschädigungen bezahlt werden.

Der von den oldenburgischen Bahnen erzielte Betriebsüberschuss betrug 2 610 680 (2 485 187) *M.*, mithin auf je 1 km Betriebslänge 5 127 (5 216) *M.* oder 4,88 (5,09) % des Anlagekapitals.

Beschäftigt wurden 1 409 (1 377) Beamte und 1 597 (1 550) Arbeiter, im ganzen 3 006 (2 927) Personen. Die gesammten Ausgaben an Gehältern, Diäten und Arbeitslöhnen betrugen 2 952 298 (2 850 824) *M.*, und es stellten sich hiernach die persönlichen Ausgaben der Verwaltung auf 5 615 (5 964) *M.* für das Kilometer Bahnlänge und auf durchschnittlich 982 *M.* für den Kopf der beschäftigten Personen. Von den Beamten waren 515 oder 37 % etatsmässig angestellt, 894 oder 63 % waren diätarisch beschäftigt. Die etatsmässig angestellten Beamten bezogen an Gehalt 890 984 *M.* oder auf den Kopf durchschnittlich 1 730 *M.* Die Besoldungen der diätarisch beschäftigten Beamten stellten sich im ganzen auf 662 885 *M.* oder auf den Kopf durchschnittlich auf 742 *M.* Die Arbeiter erhielten an Lohn insgesammt 1 041 076 oder 652 *M.* durchschnittlich.

Das Verhältniss der einzelnen Dienstzweige zu den betreffenden gleichartigen Beamtenklassen der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft ist durch die nachstehende Zusammenstellung veranschaulicht. Es waren angestellt:

*) Die in Klammern beigefügten Ziffern geben die betr. Zahlen des Vorjahres an.

Dienstzweig	im oldenburgischen Dienst					bei der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft				
	Beamte					Beamte				
	im ganzen	davon etatsmässig	%	diätarisch	%	im ganzen	davon etatsmässig	%	diätarisch	%
bei der allgemeinen Verwaltung . .	196	93	47	103	53	14 601	10 509	72	4 092	28
bei der Bahnverwaltung	239	44	19	195	81	19 708	18 591	94	1 117	6
im Stationsdienst, bei der Güterabfertigung und im Zugbegleitungsdienst . .	763	275	36	488	64	73 027	63 086	86	9 941	14
im Zugförderungs- und Werkstättendienst	211	103	49	108	51	22 068	21 628	98	440	2
	1 409	515	37	894	63	129 404	113 814	88	15 590	12

Bei der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft haben die persönlichen Ausgaben im Berichtsjahre betragen im ganzen für 345 903 Beamte und Arbeiter 415 428 488 ℳ. oder auf das Kilometer Betriebslänge 14 027 ℳ. und durchschnittlich 1 201 ℳ. auf den Kopf des einzelnen Beschäftigten.

Schliesslich bemerken wir noch, dass die eingangs erwähnte Eisenbahnlinie Delmenhorst-Vechta inzwischen durch den vollendeten Ausbau der Strecke von Lohne über Neuenkirchen nach Hesepe ihre Fortsetzung und ihren Anschluss an die Oldenburg-Osnabrücker Bahn gefunden hat und dass am 1. Mai 1900 die ganze Linie dem Betriebe übergeben worden ist. Damit ist das oldenburgische Eisenbahnbau-Programm von 1893 durchgeführt. Staatsbahnlinien sind z. Zt. nicht im Bau. H.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Bewilligung von Krediten zur Vervollständigung des deutschen Eisenbahnnetzes.** Die im Nachtragsetat für das Deutsche Reich geforderten 4 500 000 ℳ. zur Vervollständigung des deutschen Eisenbahnnetzes im Interesse der Landesvertheidigung sind in der Sitzung des Reichstags am 16. d. Mts. mit dem in zweiter Lesung unverändert angenommenen Nachtrag zum Etat für 1900 (Ausgabe 4 818 600 ℳ.) bewilligt worden.

— **Petition der Eisenbahnbetriebssekretäre um Gehaltserhöhung.** In der Sitzung des preussischen Abgeordnetenhauses vom 15. d. Mts. wurde die am 3. Mai vertagte Verhandlung (vergl. Nr. 36 S. 551 d. Ztg) fortgesetzt. Die Budgetkommission hatte, wie erinnerlich, beantragt, den früher erwähnten Antrag des Prinzen Arenberg abzulehnen und die den gleichen Gegenstand betreffenden Petitionen für erledigt zu erklären, während der Abg. Kelch Ueberweisung zur Berücksichtigung beantragt hatte. Der Abg. Saenger (freis. Volksp.) wies darauf hin, dass aus der Eisenbahnverwaltung 120 verschiedene Beamtenkategorien um Gehaltsaufbesserung eingekommen waren, während aus anderen Verwaltungszweigen nur sehr wenige Petitionen vorlägen; das deute darauf, dass die Eisenbahnverwaltung in der Schaffung neuer Stellen und in der Erhöhung der Gehälter hinter den anderen Verwaltungen zurückgeblieben sei. Es herrsche allgemein die Meinung, dass der Eisenbahnminister dem Finanzminister nicht mit der nöthigen Energie gegenübertrete. Abg. Rickert (freis. Verein.) befürwortete den Antrag Kelch gleichfalls. Der kons. Abg. Freiherr von Erffa wendete sich gegen die ewige Wiederkehr der Beamtenpetitionen im allgemeinen und sprach für die Nothwendigkeit einer Sparsamkeitspolitik. „Der Kernpunkt der Frage bei den Eisenbahnbetriebssekretären ist die Zulassung zum Examen der Eisenbahnsekretäre. In dieser Hinsicht stellen sie falsche Behauptungen in ihren Petitionen auf. Das Examen ist ihnen sehr erleichtert worden, und es ist ihnen auch eine hinreichende Frist dafür gestellt worden. Ueber das Bedürfniss hinaus können doch keine neuen Stellen geschaffen werden; das Haus wird niemals Etatsstellen auf Vorrath bewilligen. Den Betriebssekretären, welche die Prüfung nicht bestanden haben, muss ich die Berechtigung ihrer Wünsche absprechen, schon mit Rücksicht auf die ihnen gleichstehenden anderen Beamten, z. B. die Stationsvorsteher II. Klasse, die den schweren Aussendienst haben. Jetzt soll eine Klasse der Bürobeamten vor anderen bevorzugt werden, und von den Beamten des Aussendienstes, die bescheiden sind und nicht petitionirt haben, spricht niemand. Manche Abgeordnete sind geradezu von den Beamten mit ihren Wünschen gedrängelt worden, so dass sie sich schliesslich nur mit Grobheit wehren konnten. Wohlwollen haben die Beamten zunächst zu erwarten von ihrem Chef. Wenn dem Antrage Arenberg Folge gegeben würde, hätten wir im nächsten Jahre, sicher in zwei Jahren dieselben Petitionen um weitere Erhöhung wieder hier. Ich bitte, den Antrag Arenberg und den Antrag Kelch abzulehnen."

Der Centrumsabg. Kirsch wiederum befürwortete diese Anträge und wies auf das fortwährende Steigen aller Preise, namentlich der Wohnungsmiethen hin. Ministerialdirektor Wehrmann erklärte: „Die letzten Aufbesserungen der Beamten sind doch ganz umfassend gewesen. Der Ausdruck, dass die Aufbesserungen abgeschlossen seien, ist nicht nur vom Eisenbahnminister, sondern auch von anderen Stellen gefallen, auch im Hause. In keiner Verwaltung sind die Bürobeamten so gut bezahlt, wie in der preussischen Eisenbahnverwaltung. Durch die Zulassung der Betriebssekretäre zur Prüfung ist den Wünschen des hohen Hauses Rechnung getragen worden." Der nationalliberale Abg. Krawinkel wies auf den grossen Unterschied zwischen den in Ruhe und Behaglichkeit in ihren Büros sitzenden Bürobeamten und den Stationsvorstehern hin, die bei viel längerer, mit Gefahren verbundener Arbeitszeit in Wind und Wetter Dienst thun müssten. Er bat um Ablehnung des Antrags Arenberg, während der natl. Abg. Metger beide Anträge befürwortete. Das Haus nahm schliesslich beide Anträge an und erklärte dadurch die betr. Petitionen für erledigt.

— **Gleichstellung der aus dem Supernumerariate hervorgegangenen Abfertigungsbeamten mit den Bürobeamten.** Ein Antrag des antisemitischen Abgeordneten Werner, die Regierung zu ersuchen, die aus dem Supernumerariate hervorgegangenen Abfertigungsbeamten in der Eisenbahnverwaltung den gleichwerthigen Bürobeamten in Bezug auf Gehalt gleichzustellen und zu diesem Zweck eine genügende Anzahl Stellen erster Klasse für den Abfertigungsdienst zu schaffen, beschäftigte in derselben Sitzung, wie der vorhergehende Gegenstand, das preussische Abgeordnetenhaus. Auch dieser Antrag wurde nach Befürwortung durch die Abgeordneten Werner, Lotichius, v. Kölichen, Saenger und Kirsch gegen den Antrag der Budgetkommission angenommen, obwohl der Ministerialdirektor Wehrmann erklärte, dass der Antrag gar nicht in die Organisation des Abfertigungsdienstes hineinpasse und dass die Abfertigungsbeamten mit den Bürobeamten nicht zu vergleichen seien.

— **Schutzvorkehrungen zum Verhüten von Waldbränden.** Da durch die lange anhaltende trockene Witterung die Gefahr von Waldbränden an den Eisenbahnstrecken erheblich gesteigert ist, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die nachgeordneten Eisenbahndirektionen veranlasst, schleunigst die Vorkehrungen, die zum Schutze der der Zündung durch Flugfeuer der Lokomotiven besonders ausgesetzten Waldstrecken getroffen sind, auf ihre Wirksamkeit zu prüfen. Namentlich soll auf die Wundhaltung der Schutzstreifen und Schutzgräben geachtet und auf ausreichende Bewachung gefährdeter Stellen gehalten werden.

— **Streckenarbeiterlöhne.** Eine Verfügung der königlichen Eisenbahndirektion Berlin in Bezug auf die Streckenarbeiterlöhne hatte dem sozialdemokratischen „Vorwärts" zu abfälliger Beurtheilung Anlass gegeben. Hierzu schreiben die „Berl. Pol Nachr.": „Der ‚Vorwärts' entrüstet sich über einen Erlass der hiesigen Eisenbahndirektion, nach welchem den Streckenarbeitern eine Erhöhung des Anfangslohnes zu Theil werden soll, dagegen verlangt wird, thunlichst einen Ausgleich durch Verminderung der Kopfzahl der Arbeiter herbeizuführen. Um die Gewährung einer Lohnerhöhung zur Verhetzung benutzen zu können, gebraucht das sozialdemokratische Parteiblatt den Kunstgriff, zu unterstellen, dass es in der Absicht liege, die in Betracht kommenden Arbeiter noch intensiver auszunutzen als bisher und dass infolge dessen die Lohnerhöhung auf Kosten der persönlichen Sicherheit des Arbeiters erfolgen werde. Das ist natürlich purer Schwindel. Denn von einer übermässigen Inanspruchnahme der betreffenden Arbeiter ist nicht die Rede. Eine Verminderung der Kopfstärke kann sehr wohl ohne eine solche erfolgen, einmal, wenn infolge der Lohnerhöhung die Leistungsfähigkeit der Arbeiter sich vermehrt, sodann durch sorgfältige Organisation des Arbeitsbetriebes. Dass aber eine solche Verminderung des Bedarfes an Arbeitskräften für Eisenbahnzwecke in einer Zeit, in der es in allen Zweigen des Erwerbslebens an schaffenden Händen fehlt, im Interesse der erwerbsthätigen Bevölkerung liegt, wird selbst

das sozialdemokratische Parteiblatt ernstlich nicht bestreiten können. Auch leuchtet es ein, dass, wenn die Eisenbahnverwaltung durch Erhöhung ihrer Löhne tüchtige Arbeitskräfte aus der Landwirthschaft und Industrie heranzieht, sie nur einer sozialen Pflicht genügt, wenn sie den davon betroffenen Kreisen der Bevölkerung einen Ausgleich durch Verminderung der Zahl ihrer Arbeitskräfte gewährt. Alle solche Erwägungen liegen zwar auf der flachen Hand, aber für das sozialdemokratische Parteiblatt sind sie nicht vorhanden. Ihm kommt es eben lediglich darauf an, selbst mit den nichtsnutzigsten Mitteln die Eisenbahnarbeiter gegen die Verwaltung zu verhetzen."

— Zu den **Gesuchen von Eisenbahnbeamten um Gehaltserhöhung** schreiben die „Berl. Pol. Nachr.":

Obwohl allein im Bereiche der Eisenbahnverwaltung die Beamten infolge der Besoldungsverbesserungen jetzt im Jahre 35 500 000 ℳ. mehr beziehen als sie ohne diese Verbesserungen bezogen haben würden, und obwohl jeder Beamte jetzt um 270 ℳ. oder 14 % besser steht als früher, so wird doch Jahr für Jahr der Landtag von zahlreichen Beamtenklassen mit Petitionen geradezu bestürmt, so dass es beinahe scheint, als habe sich in diesen Beamtenklassen die Meinung festgesetzt, sie verletzten ihre Pflicht gegen Weib und Kind (!), wenn sie nicht unter schweren Angriffen auf ihre Vorgesetzten und die Ressortchefs den Landtag um Gehaltserhöhung angingen. Wenn alle Wünsche, die aus den Kreisen der Eisenbahnbeamten jetzt dem Landtage vorgetragen sind, berücksichtigt werden, so würde dazu ein Mehraufwand von 34 000 000 ℳ. im Jahre erforderlich sein. Schon die Rücksichten auf die Sicherheit der Staatsfinanzen und auf die Steuerzahler sollten daher zur Zurückhaltung gegenüber diesen Petitionen Anlass geben; in höherem Maasse aber noch sollte in dieser Hinsicht die Erwägung wirken, dass diese Art stürmischer Massenpetitionen die Disziplin in bedenklicher Weise untergräbt und dass gerade bei der Eisenbahnverwaltung die Aufrechterhaltung strenger Disziplin im dringenden Interesse der Gesammtheit liegt. Die Staatsregierung ihrerseits muss an dem Standpunkte festhalten, dass die Gehaltsaufbesserung mit der letzten Aufbesserung der Unterbeamten ihren Abschluss erreicht hat und dass die jetzigen Beamtengehälter zu einem standesgemässen Lebensunterhalt ausreichen, auch für die verschiedenen Beamtenklassen richtig bemessen sind. Was insbesondere die Unterbeamten anlangt, die in grossem Umfange an den Petitionen um Gehaltserhöhungen sich betheiligen, so ist von dem Minister der öffentlichen Arbeiten im Abgeordnetenhause darauf hingewiesen worden, dass z. B. die Bremser im Durchschnitte ein Diensteinkommen von 1 570 ℳ. und daneben noch in den theueren Industriebezirken Theuerungszulagen von 60 bis 80 ℳ. beziehen. Man vergleiche mit diesen Einnahmen die eines Handwerkmeisters, eines Bauern, und man wird sich sagen müssen, dass, ganz abgesehen von den Beamtenbenefizien in Bezug auf Pensions-, Wittwen- und Waisenversorgung, das Einkommen dieser Beamten sicher höher ist, als das der mit ihnen sozial zu vergleichenden erwerbsthätigen Bürger. Die Volksvertretung wird daher auch bei der Behandlung der Beamtenbesoldungsfragen nicht vergessen dürfen, dass sie eine Vertretung der Steuerzahler ist und dass es nicht ihre Aufgabe sein kann, die Beamtengehälter auf eine solche Höhe zu schrauben, dass sie dem hart um seine Existenz ringenden Mittelstande in Stadt und Land Anlass zur gerechten Beschwerde geben. Man wird daher erwarten dürfen, dass das Abgeordnetenhaus sich seiner vollen Verantwortlichkeit gegenüber diesen Petitionen bewusst werden und diese Beamten zur Ruhe verweisen wird.

— **Einsturz der Peenebrücke bei Demmin.** Die Eisenbahnbrücke über die Peene auf der Strecke Stralsund-Demmin (Eisenbahndirektionsbezirk Stettin) ist unter der Maschine des Personenzuges 214 am 15. d. Mts. bei den Reparaturarbeiten eingebrochen. Maschine und Tender fielen ins Wasser, der Postwagen und ein Personenwagen blieben auf der eingesunkenen Brücke über Wasser stehen. Ein Schlosser wurde hierbei getödtet, zwei Schlosser, ein Packmeister und ein Heizer verletzt. Reisende wurden bei dem Unfall nicht beschädigt.

Nähere amtliche Nachrichten über den Vorgang und die Ursache des Unfalls liegen noch nicht vor. Ein Augenzeuge berichtet dem „Berl. Tagebl." über seine Wahrnehmungen folgendes: „Der 7 Uhr 53 Minuten früh von Grimmen abgegangene Zug musste vor der Demminer Eisenbahnbrücke langsamer fahren, da diese sich in Reparatur befand. Plötzlich rollte der Zug ganz unvermittelt etwa 20 Schritte schnell weiter und blieb mit mächtigem Rucke und Gekrache stehen, uns alle durcheinander werfend. Wir suchten das Freie zu gewinnen. Der Anblick, der sich uns darbot, war ein schauerlicher. Die Brücke war, von der Uferböschung eine schiefe Ebene bildend, am ersten Pfeiler abgestürzt. Die Lokomotive war ganz unsichtbar und lag am Grunde des Flusses, vom Tender sah ein ganz kleiner Theil heraus, der Postwagen stand auf dem abgestürzten Brückentheile und die übrigen Personenwagen hinter diesem auf der Böschung im Gleise. Im Wasser schwammen auf Theilen des zur Reparatur verwandten Holzgerüstes fünf Arbeiter. Der Heizer hielt sich im Wasser an der Brückenkonstruktion und jammerte vor Schmerzen, da er verwundet war. Der Maschinenführer rettete sich durch einen Sprung während des Falles. Nachdem es gelungen war, den Heizer herauszuholen und die im Wasser schwimmenden Arbeiter ans Land zu bringen, wurde sofort nach Demmin um Hilfe geschickt, die denn auch bald eintraf. Die erste ärztliche Hilfe leistete der Oberstabsarzt der Demminer Garnison, der zu Pferde angesprengt kam. Wir liessen uns in Booten ans jenseitige Ufer bringen und setzten unseren Weg zu Fuss fort."

Ferner berichtet das „Demminer Tagebl." noch folgende Einzelnheiten: Die Brücke über die Peene sollte in Anbetracht des Umstandes, dass neuerdings schwerere Lokomotiven Verwendung finden, verstärkt werden. Die Arbeiten waren dem Eisenhüttenwerk Lauchhammer in Riesa, Königreich Sachsen, übertragen worden. Als der Personenzug Stralsund-Berlin gestern früh 9½ Uhr mit der Maschine die Mitte der Brücke erreichte, brach diese mit donnerähnlichem Krachen zusammen. Die Lokomotive und der Tender stürzten ins Wasser, bildeten dadurch aber zugleich einen Riegel für die nachfolgenden Wagen, von denen der Postwagen und der Durchgangswagen Sassnitz-Berlin auf den Trümmern der Brücke an der Böschung in schiefer Lage nach unten gesenkt hängen blieben. Die folgenden Personenwagen liefen dank der innegehaltenen langsamen Fahrt nicht auf die gestürzten auf, so dass die wenigen Reisenden mit dem blossen Schrecken und einigen tüchtigen Püffen davonkamen. Der Lokomotivführer und der Heizer wurden in das Wasser geschleudert, aus dem sie sich an das Ufer retteten. Während der erstere merkwürdiger Weise ohne alle Verletzungen davonkam, erhielt der Heizer eine Kopfwunde, die aber nicht gefährlich zu sein scheint. Die im Postwagen arbeitenden Beamten trugen ebenfalls leichte Verletzungen davon. So hatte der Unfall für das Personal und die Fahrgäste des Zuges keine bösen Folgen; desto schlimmer aber erging es den mit den Brückenarbeiten beschäftigten Leuten. Von diesen ist der Montör Dieffenbach aus Berlin ertrunken, der Arbeiter Unger von hier wurde schwer verletzt, und vier andere Arbeiter erhielten leichtere Verwundungen. Die Brücke ist total zersplittert, die eisernen Trageschienen sind wie Federn verbogen.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der bayerischen Staatseisenbahnen ist der Abtheilungsingeniör bei der Centralwerkstätte in München, Ferdinand K a r l, in seiner bisherigen Diensteigenschaft zur Betriebswerkstätte München I berufen worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Expresszug Berlin - Bukarest bezw. Konstantinopel.** Wie bereits früher unter den Nachrichten aus Deutschland mitgetheilt, ist mit dem 1. d. Mts. ein neuer Expresszug von Berlin über Oderberg - Budapest nach Bukarest und Konstantinopel in regelmässigen Verkehr gesetzt worden. Diese Verbindung bedeutet eine Abkürzung der Fahrtdauer zwischen Berlin und Budapest von mehr als drei Stunden gegenüber jener über Wien. Die österreichische Staatseisenbahnverwaltung hat derselben für die Dauer eines Jahres zugestimmt, jedoch hieran die Forderung geknüpft, dass fürs erste die Ausgestaltung der Anlagen auf der österreichischen Strecke der Kaschau-Oderberger Eisenbahn erfolge, dass ferner von ungarischer Seite Zuganschlüsse hergestellt werden, welche die Verbindung zwischen Wien und Bosnien verbessern sowie dass auch die Zuganschlüsse über Lawoczne eine Verbesserung erfahren. Ueber diese Fragen soll demnächst eine Besprechung der beiderseitigen Regierungen stattfinden.

— **Stand der Eisenbahnbauten im Februar und März d. J.** Am 1. Februar d. J. standen 17,4 km Hauptbahnen und 554,4 km Lokal- und Kleinbahnen im Bau. Durch den Baubeginn einer Linie der Wiener elektrischen Strassenbahnen sind 0,2 km Kleinbahnen zugewachsen, dagegen 9,8 km durch die Eröffnung einer Theilstrecke der Gablonzer elektrischen Strassenbahnen abgefallen. Es verblieben somit Ende Februar 17,4 km Hauptbahnen und 544,8 km Lokal- und Kleinbahnen in Bauausführung.

Im Monat März sind durch die Eröffnung des zweiten Gleises in der Strecke Tulln-Absdorf 10,8 km Hauptbahnen abgefallen. Was die Lokal- und Kleinbahnen betrifft, so sind durch den Baubeginn der Lokalbahn Freudenthal - Klein - Mohrau 17,1 km, dann der Lokalbahn Feuerwerksanstalt-Sollenau 8,6 km, mehrerer

Linien der Wiener elektrischen Strassenbahn 3,3 km, ferner einer Theilstrecke der elektrischen Kleinbahn Teplitz-Eichwald 0,7 km und durch den Bau des Tunnels in der Strecke Triest-Buje der schmalspurigen Lokalbahn Triest-Parenzo 2 km, somit 31,7 km Lokal- und Kleinbahnen zugewachsen, andererseits 0,6 km durch die Eröffnung einer Linie der Wiener elektrischen Strassenbahnen abgefallen. Es verblieben daher Ende März 7,1 km Hauptbahnen und 575,9 km Lokal- und Kleinbahnen in Bauausführung.

— **Tarifirung von Futtermehl.** Im Eisenbahnministerium fand kürzlich eine auf Wunsch der Müller aus Böhmen einberufene Besprechung statt. Hierbei wurden die Unzukömmlichkeiten erörtert, welche sich aus der Tarifirung von Futtermehl und Kleie ergeben. Auf Betreiben der landwirthschaftlichen Körperschaften, hauptsächlich des Landeskulturrathes für Böhmen, wurde nämlich auf den österreichischen Eisenbahnen für den Transport von Futtermehl ein ermässigter Tarif eingeführt. Nun ist aber die Befürchtung rege geworden, dass als Futtermehl auch andere Mehlsorten auf den österreichischen Bahnen zur Beförderung gebracht werden könnten, weshalb die Vertreter der böhmischen Mühlenindustrie die Aufhebung dieser Tarifherabsetzung anregten. Bei der Besprechung, an der Vertreter des Eisenbahn- und Ackerbauministeriums sowie Vertreter des Landeskulturrathes für Böhmen theilnahmen, wurde Einverständniss darüber erzielt, dass sich die Aufhebung der in Rede stehenden Tarifmaassnahme nicht empfehle, dass dagegen zur Hintanhaltung einer missbräuchlichen Anwendung derselben Bestimmungen getroffen werden sollen, durch welche die Begünstigung der Beförderung von Futtermehl zum ermässigten Tarif auf den Bezug durch Landwirthe eingeschränkt wird. Mit der Angelegenheit wird sich der im Juni tagende Eisenbahnrath beschäftigen.

Anlässlich der Mittheilung über obige Besprechung wurde in mehreren Wiener Tagesblättern des Näheren auf die Unzukömmlichkeiten hingewiesen, welche sich bei der Einfuhr von Futtermehl nach Böhmen zum ermässigten Tarif ergeben und insbesondere geltend gemacht, dass die ungarischen Mühlen grosse Massen Mehl der Nummern 5 bis 7 auf die österreichischen Märkte werfen und sich dabei den ermässigten Tarif für Futtermehl zu nutze machen. Dem gegenüber veröffentlichen drei ungarische Mühlenverbände folgende Erklärung:

„Nach Wiener Meldungen wurde im österreichischen Eisenbahnministerium eine Besprechung abgehalten, in welcher durch böhmische Müller gegen die ungarischen Mühlen in ihrer Gesammtheit die Beschuldigung ohne Berufung auf bestimmte Fälle erhoben wurde, dass dieselben auf Grund des neuen ermässigten Futtermehltarifes, welcher übrigens ohne Hinzuthun der ungarischen Mühlen im Interesse der österreichischen Landwirthschaft zustande kam, feineres Mehl als Futtermehl deklarirt nach Oesterreich befördern lassen, um auf diese Weise die Begünstigung des billigen Tarifes zu geniessen und so die Wirkungen des aufgehobenen Mahlverkehrs aufzuheben. Die Mühlenvereine Budapest, Szeged und Miskolcz, welche die gesammte ungarische Mühlenindustrie repräsentiren, erachten es für ihre Pflicht, diese jeder Grundlage entbehrenden und in ihrer Tendenz nicht schwer genug zu verurtheilenden Verdächtigungen aufs entschiedenste zurückzuweisen."

— **Rechnungsabschluss der böhmischen Nordbahn.** Der Reingewinn für 1899 beträgt 1 154 570 fl. und ist um 61 000 fl. kleiner als jener des Vorjahres. Die Roheinnahmen haben wohl eine Steigerung um 151 000 fl. erfahren, doch sind gleichzeitig die Betriebsausgaben um 120 000 fl., die besonderen Ausgaben um rund 90 000 fl. gestiegen. Von letzterer Erhöhung entfallen auf Steuern, Gebühren, Beiträge zur Unfallversicherung usw. etwa 63 000 fl. Die Verzinsung und Tilgung der Prioritäten erforderte einen Mehrbetrag von etwa 4 000 fl. Der Reingewinn des Jahres 1899 entspricht einer Verzinsung des Aktienkapitals von 8,25 % gegen 8,64 % im Vorjahre. Zur Einlösung des Kupons mit je 11 fl. ist ein Gesammtbetrag von 1 026 663 fl. erforderlich. Bezüglich der von der böhmischen Nordbahn auszuführenden Lokalbahn Nixdorf - Sebnitz sind die Verhandlungen mit der sächsischen und österreichischen Staatsverwaltung noch nicht abgeschlossen. Sobald dies der Fall sein wird, soll eine Regelung der gesammten finanziellen Verhältnisse der böhmischen Nordbahn und besonders die Bedeckung der schwebenden Schuld von etwa 1 500 000 fl. angestrebt werden.

— **Ostrau-Friedlander Eisenbahn.** Der für das Jahr 1899 erstattete Geschäftsbericht weist eingangs auf die in Oesterreich gegenwärtig bestehenden sozialpolitischen und wirthschaftlichen Uebelstände hin und betont, dass infolge der an die Eisenbahnen herantretenden, stets steigenden Anforderungen um Tarifherabsetzungen und Verkehrsverbesserungen auch die Gesellschaft sich veranlasst gesehen habe, diesen Forderungen durch eine namhafte Ermässigung der Personenfahrpreise und eine Vermehrung der Züge Rechnung zu tragen. Diese Ermässigung der Personentarife, verbunden mit den gesteigerten Betriebsausgaben und der abermaligen namhaften Mehrbelastung des Steuerkontos, insbesondere durch die fortwährende Steigerung der Landes- und Steuerzuschläge bilden, die Momente, aus denen trotz der erhöhten Verkehrsbewegung eine Abnahme des Reinerträgnisses im abgelaufenen Jahre sich ergibt. Der Personenverkehr ist um 44 978 Reisende, d. i. auf 542 954 Personen gestiegen. Das finanzielle Erträgniss hieraus beziffert sich auf 114 574 fl. und ist um 6 865 fl. gegen das Vorjahr zurückgeblieben, und zwar infolge der am 1. Mai 1899 in Wirksamkeit getretenen Fahrpreisermässigung, welche 16,66 % in der II. Klasse, 24,24 % in der III. Klasse und 43,1 % bei den Arbeiterkarten beträgt. Der Güterverkehr mit 347 615 t weist eine Erhöhung um 4 253 t auf, während die Einnahmen infolge Abnahme des Binnenverkehres und Zunahme des Durchgangsverkehres, für welch letzteren geringere Gebühren entfallen, sich um 9 769 fl. herabgemindert haben. Die verschiedenen Einnahmen sind etwas gestiegen. Die gesammten Betriebseinnahmen betrugen 458 208 (— 12 954) fl., die eigentlichen Betriebsausgaben 140 071 (+ 4 111) fl. Die Steuern sind um 7 034 fl. gestiegen und betragen 72 868 fl., d. i. mehr als 16 % für die Aktie. Das Reinerträgniss, abzüglich der für Verzinsung der Prioritätsobligationen und Tilgung der Bahnanlagekosten erforderlichen Beträge, stellt sich auf 144 332 (— 25 306) fl. Nach Abzug der Verwaltungsrathstantième und Zurechnung des Gewinnübertrages aus dem Vorjahre stehen 164 922 fl. zur Verfügung der Generalversammlung. Die Generalversammlung beschloss, 130 500 fl. zur Auszahlung einer 9 % Dividende zu verwenden, den Julikupon sohin mit 18 fl. einzulösen und die erübrigenden 34 432 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

— **Bau der Verbindungsbahn von Donnitz zum Centralbahnhof in Karlsbad.** Anlässlich der Verhandlungen, die zwischen der Regierung und der Buschtěhrader Bahn im Jahre 1896 wegen der Herstellung eines 2. Gleises geführt wurden, hat die Bahn die Verpflichtung übernommen, die Kosten für eine Verbindung vom oberen Karlsbader Bahnhofe der vom Staate garantirten Linie Karlsbad-Johanngeorgenstadt zum unteren sogenannten Centralbahnhof auf den Donnitzer Gründen zu tragen. Diese Abmachung ist von der Gesellschaft erfüllt worden. Ferner verpflichtete sie sich, auf Verlangen der Staatsverwaltung eine Verbindungslinie zu bauen, die von Donnitz zum Centralbahnhof in Karlsbad und von da nach Butschirn geht. Diese zweite Verbindung bezweckt, den gesammten Personen- und anderen Dienst im Karlsbader Centralbahnhofe zu vereinigen. Die Gesellschaft wurde im Vorjahre von der Regierung aufgefordert, dieses Projekt vorzulegen und die Konzession für dasselbe zu erwerben, da an die Ausführung dieser Linie geschritten werden soll. Die Gesellschaft machte dagegen geltend, dass nur ein verhältnissmässig geringes Bedürfniss nach dieser Linie bestehe und dass die Herstellung mit bedeutenden Mehrkosten verbunden wäre. Die Buschtěhrader Bahn ersuchte mit Rücksicht darauf um Enthebung von ihrer Verpflichtung. Die Regierung hat nun in den letzten Tagen einen Erlass an diese Bahn gerichtet, in welchem sie die Einwendungen als nicht stichhaltig bezeichnet und auf ihrem Verlangen besteht, dass diese Verbindung hergestellt werde, da die Verpflichtung auf rechtsverbindlichen Abmachungen der Gesellschaft beruhe. Die Regierung fordert die Bahn auf, das Projekt ohne unnöthigen Aufschub durchzuführen. Wie verlautet, dürfte die Ausführung desselben etwa 1 500 000 fl. beanspruchen. Die Geldmittel für die Errichtung dieser Verbindung werden aus dem Investitionsanlehen bestritten.

— **Beschaffung von Eisenbahnmaterial für Kriegszwecke.** Der gemeinsame Staatsvoranschlag für das Jahr 1901, welcher der österreichischen und ungarischen Delegation vorgelegt wurde, enthält unter dem Titel „Eisenbahnwesen" folgende Ausgabeposten: 1. für Beschaffung von transportablen Feldbahnmaterialien 300 000 Kr. Mit der Beschaffung dieses bei der heutigen Kriegführung unentbehrlichen Hilfsmittels für die Durchführung des Verpflegungsnachschubes wurde bereits im Jahre 1887 begonnen. Die erforderlichen Bestände sind jedoch noch nicht erreicht und soll der in diesem Jahre angesprochene Betrag den baldigen Abschluss der betreffenden Materialbeschaffungen zu den bisherigen günstigen Bedingungen ermöglichen und auch der Herstellung der zur Unterbringung dieses Materials erforderlichen Aufbewahrungsräume gewidmet werden. 2. Erforderniss für Festungsfeldbahnen 50 000 Kr. Die Ergänzung des vorhandenen Vorrathes an Festungs-Feldbahnmaterialien soll allmählich in den nächsten Jahren bewirkt und gleichzeitig die Beschaffung der zur Unterbringung dieser Materialien nothwendigen Schuppen usw. durchgeführt werden. Mit Rücksicht darauf, dass die Erhaltung der beim Bau und Betriebe der Festungsfeldbahnen erforderlichen grossen Zahl von Menschen und Pferden — besonders in einer eingeschlossenen Festung — Schwierigkeiten bereiten dürfte, besteht ferner die Absicht, statt der Pferde Motoren als Zugkraft zu verwenden. Zur Vornahme der einschlägigen Versuche wäre eine geeignete

Type derartiger Motoren anzukaufen. 3. Beschaffung von Zubehör für den Bau normalspuriger Feldeisenbahnen vom Gesammterfordernisse von 600 000 Kr. die vierte Rate mit 60 000 Kr. In der Begründung zum Voranschlage über das ausserordentliche Heereserforderniss für 1897 wurde hervorgehoben, dass es unbedingt erforderlich ist, zur raschen Herstellung normalspuriger Feldeisenbahnen behufs Verbindung der flüchtigen Feldbahnlinien mit bestehenden Bahnen einen entsprechenden Vorrath von Oberbaumaterialien, schwer zu beschaffenden Brückenbestandtheilen, Stationseinrichtungen, besonderen Arbeitswerkzeugen usw. schon im Frieden zu besitzen. Zur allmählichen Beschaffung dieser Erfordernisse wurde auf das mit 600 000 Kr. ausgewiesene Gesammterforderniss für die Jahre 1897, 1898 und 1899 je eine Rate von 100 000 Kr., somit zusammen der Betrag von 300 000 Kr. bereits bewilligt. 4. Beschaffung von Ergänzungsbestandtheilen zu dem vorhandenen eisernen Kriegsbrückenmaterial der Eisenbahnkompagnien vom Gesammterfordernisse von 176 000 Kr. die erste Rate von 48 000 Kr. Die in der Feldausrüstung der Eisenbahnkompagnien vorhandenen Kriegsbrücken, welche bisher die Ueberbrückung einer Spannweite von 450 m nur mit unterhalb der Tragkonstruktion angeordneter Fahrbahn gestatteten, können — wie die vorgenommenen Versuche zeigen — durch Beigabe einzelner besonderer Bestandtheile für jede Bahnlage und selbst als Brückenpfeiler benutzbar gemacht werden. Diese Ergänzungsbestandtheile sollen nun allmählich beschafft werden.

— **Rückwirkung des Ausbaues der zweiten Bahnverbindung mit Triest auf Fiume.** Der „Pester Lloyd" bespricht in einer längeren Abhandlung die Frage der Rückwirkung des Ausbaues der im Investitionsprogramm der österreichischen Regierung vorgesehenen zweiten Verbindung mit Triest auf die Verhältnisse von Fiume als des Hauptkonkurrenzplatzes von Triest. Der durchschnittliche Jahresverkehr hat betragen in Tonnen:

	Fiume	Triest	vom Gesammtverkehr entfallen daher auf Fiume	Triest
1880—1889	601 829	1 116 261	35 %	65 %
1890—1898	933 941	1 248 349	43 „	57 „

Vom Ausfuhrverkehr Fiumes entfallen auf österreichische und auswärtige Relationen:

im Jahre 1889 von 482 647 t 14 452 = 3 %
„ „ 1898 „ 608 732 „ 75 034 = 12,3 „
(im Jahre 1897 sogar 20 %).

Die ausserordentlich bedeutenden Verkürzungen, welche durch die neuen Linien im Verkehr mit Inneröstérreich und Deutschland eintreten würden, und die damit im Zusammenhange stehenden Tarifermässigungen können, wie in dem Artikel ausgeführt wird, ihre Wirkung auf die Belebung des Triester Verkehres nicht verfehlen. Es sei ferner anzunehmen, dass hierdurch auch ganz neue Verkehre entstehen werden, dass Artikel, die der zu hohen Bahnfrachten wegen überhaupt nicht den Seeweg nehmen konnten oder über andere Seehäfen befördert wurden, künftig Triest zufallen werden und dass infolge dessen auch die Triester Schiffsgelegenheiten und die Seefrachten sich voraussichtlich günstiger gestalten werden.

Es sei schwer denkbar, dass solche Veränderungen auf den Nachbarhafen Fiume ohne Rückwirkung bleiben könnten. In erster Reihe scheine der österreichische und deutsche Fiumaner Verkehr, welcher gegenwärtig etwa 7 500 Wagenladungen beträgt, gefährdet. Derselbe bewege sich wohl über österreichische Linien, trage aber immerhin zur Belebung des Schiffsverkehres und des Fiumaner Zwischenhandels bei. Man müsse ferner mit der Möglichkeit rechnen, dass die stark gehobene Anziehungskraft Triests auch eine Steigerung des ungarischen Triester Verkehres hervorrufen kann, um so mehr, als derselbe bereits gegenwärtig nahezu 20 000 Wagenladungen jährlich beträgt. Es handele sich jedoch nicht blos um ungarische Verkehrsinteressen, sondern vielleicht in noch erhöhtem Maasse um wichtige Handelsinteressen; es könne für Ungarn nicht gleichgültig sein, wenn Industrieartikel, Boden- und Forstprodukte, welche auch Oesterreich und Deutschland ausführen, durch erhebliche Tarifherabsetzungen wesentlich günstigere Konkurrenzbedingungen erlangen und wenn der Bezug überseeischer Rohprodukte, welche auch Ungarn benöthigt, blos der österreichischen Industrie verbilligt wird.

Hieraus erhelle zur Genüge, dass Ungarn Grund habe, sich mit dem Eisenbahnprogramm der österreichischen Regierung ernstlich zu beschäftigen; es wäre verfrüht, beim gegenwärtigen Stande der Triester Aktion jene Mittel zu erörtern, welche zur Abwendung der etwaigen Verkehrs- und Handelsverschiebungen zu ergreifen sein werden. Das e i n e stehe jedoch heute schon fest: es müsse noch vor dem Ausbruch des in Aussicht stehenden friedlichen Kampfes, und zwar je eher von ungarischer Seite dafür gesorgt werden, dass der Fiumaner Verkehr kräftigst gehoben werde.

— **Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen.** In der am 12. d. Mts. stattgehabten Sitzung des Verwaltungsrathes der Betriebsgesellschaft wurde die Bilanz für das Jahr 1899 vorgelegt. Dieselbe weist einen Betriebsüberschuss von 1 791 344 Frcs. auf, welcher gegen jenen des Vorjahres um 608 817 Frcs. zurückbleibt. Die Betriebseinnahmen sind um rund 1 200 000 Frcs. gegen das Vorjahr zurückgegangen und ist dieser Rückgang hauptsächlich auf den ungünstigen Ausfall der Getreideernte in Bulgarien sowie auf die starke Verminderung der Militärtransporte zurückzuführen. Die ordentlichen Betriebsausgaben haben sich um rund 420 000 Frcs. erhöht. In den ausserordentlichen Betriebsausgaben (Schienenerneuerung, Umbau von Lokomotiven, Stationserweiterungen usw.) ist zwar gleichfalls eine erhebliche Steigerung eingetreten, die Betriebsrechnung wird indessen aus diesem Titel mit einem geringeren Betrage als im Vorjahre belastet, da für diese Ausgaben 250 000 Frcs. dem Erneuerungsfonds entnommen wurden. Der Verwaltungsrath hat beschlossen, der Generalversammlung vorzuschlagen, dem ordentlichen Reservefonds 69 895 (— 37 676) Francs zuzuweisen, eine Dividende von 16 Frcs. auf die Aktie, somit 1 600 000 Frcs. zu vertheilen und den Saldo von 121 449 (— 21 978) Frcs. auf neue Rechnung vorzutragen. Im Vorjahre wurden dem Erneuerungsfonds 300 000 Frcs., der Extrareserve 150 000 Frcs. zugewiesen. In diesem Jahre wurden diese Fonds nicht dotirt.

— **Die Verkehrseinnahmen der ungarischen Bahnen** stellten sich im Monat M ä r z d. J. im Vergleiche zu dem gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

H a u p t b a h n e n	im März 1900 Kr.	gegen 1899 Kr.
Ungarische Staatsbahnen	15 566 800	+ 657 806
Südbahngesellschaft (ungar. Linien) .	1 237 244	+ 33 431
Raab-Oedenburg-Ebenfurter E. . . .	138 456	+ 4 896
Kaschau-Oderberger E.	968 983	+ 6 355
Mohács-Fünfkirchener E.	108 256	+ 27 810
Fünfkirchen-Bárcser E.	80 100	+ 1 203
Hauptbahnen zusammen	18 099 839	+ 731 501
Lokalbahnen „	2 457 493	+ 125 581
insgesammt	20 557 332	+ 857 082

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug im März 9 170,9 (9 170,9) km und diejenige der Lokalbahnen 8 063,6 (7 442,0) km, zusammen somit 17 234,5 (16 612,9) km, stellte sich mithin gegen das Vorjahr um 621,6 km höher.

Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme sämmtlicher ungarischen Eisenbahnen 58 555 101 (+ 2 733 380) Kr. Von der Mehreinnahme entfallen auf die Hauptbahnen 2 336 159 Kr. (bei gleicher Betriebslänge), auf die Lokalbahnen 397 221 Kr. (bei einem Längenzuwachs von 621,6 km).

Vereinsausland.

— **Bau zweiter Gleise in der Schweiz.** Nach einer Drahtnachricht der „B. B.-Ztg." hat der schweizerische Bundesrath beschlossen, dass bis Mai 1903 folgende Bahnstrecken mit einem zweiten Schienengleis versehen sein müssen: Palezieux-Bern, Delsberg-Basel, Bern-Guemlingen (alles Jura-Simplonbahn), Immensee-Brunnen (Gotthardbahn), Winterthur-Romanshorn (Nordostbahn), Stein-Brugg (gemeinschaftliche Linie der Centralbahn und Gotthardbahn).

— **Beschaffung von Betriebsmaterial für die italienischen Bahnen.** Der italienische Eisenbahnminister bevollmächtigte am 13. d. Mts. die Südbahn, die Mittelmeerbahn und die sizilianischen Eisenbahnen zur Ausschreibung von 123 Lokomotiven, 460 Gepäck- und 2 673 Güterwagen im Betrage von 46 000 000 L., bei deren Beschaffung der ausländische Wettbewerb theilweise zugelassen ist.

— **Eisenbahnunglück bei Greenock (Schottland).** Wie dem „Hamb. Korresp." aus London berichtet wird, ereignete sich am Morgen des 13. d. Mts. in Greenock ein entsetzliches Eisenbahnunglück. Eine Lokomotive mit Tender ging vom Prince's Pier nach Glasgow um $2^1/_2$ Uhr mit dem Lokomotivführer und Heizer und zwei anderen Personen ab, die, wie man annimmt, Reisende waren, die den letzten Zug nach Glasgow nicht erreicht hatten. Infolge eines Fehlers seitens des Signalwärters wurde die Lokomotive in eine Nebenlinie geführt, die

in starker Neigung zum James Watt Dock führt, während das richtige Gleise ansteigt. Der Lokomotivführer scheint nicht gemerkt zu haben, dass er sich auf dem falschen Gleise befand, denn die Lokomotive sauste nach Aussage eines Augenzeugen mit rasender Geschwindigkeit abwärts. Am Ende der Strecke fuhr sie mit Wucht gegen die Schwellen, sprang in die Luft und grub sich dann etwa 10 m tief in die Erde. Die vier Männer wurden von den fallenden Kohlen verschüttet und waren, ehe Hilfe eintraf, todt. Der entweichende Dampf hatte sie zur Unkenntlichkeit verbrannt.

— **Einnahmen der russischen Privatbahnen im Jahre 1899.** Nach amtlich bekannt gegebenen Feststellungen haben die Gesammteinnahmen der vorgenannten Bahnen im Jahre 1899 157 375 819 R. betragen, gegen 139 210 141 R. im Jahre 1898, was eine Mehreinnahme von 18 165 678 R. zu Gunsten des Jahres 1899 ergibt. Im Jahre 1898 wurden auf den Privatbahnen im ganzen 26 170 696 Reisende und 2 099 236 000 Pud (= 34 385 485 t) Güter befördert, während im Jahre 1899 die Zahl der Reisenden sich auf 28 995 761 und die beförderte Gütermenge auf 2 339 715 000 Pud (= 38 324 531 t) belief.

Die Länge der im direkten Verkehr stehenden Privatbahnen betrug am Ende des Jahres 1898 14 126 Werst (= 15 072 Kilometer), im Jahre 1899 stieg diese Zahl bis auf 15 730 Werst (= 16 784 km). Einen erheblichen Zuwachs erfuhren die Lokalbahnen, die im Jahre 1898 über 387 Werst (= 413 km) verfügten, im Jahre 1899 aber auf 692 Werst (= 738 km) Schienenlänge anwuchsen.

— **Ein neues Bahnprojekt im Donezgebiet.** In diesen Tagen, so wird aus Petersburg berichtet, soll die Entscheidung der Frage betr. den Bau einer neuen Hauptbahn im Donezgebiet bevorstehen, die bereits in der Kommission für neue Eisenbahnen zu Beginn des laufenden Jahres geprüft worden ist. Diese Hauptbahn soll fast parallel der Jekaterinenbahn erbaut werden. Zur Zeit sind bereits die Hauptpunkte für die Richtung der Bahn in Aussicht genommen, und zwar soll die Linie bei der Station Dolginzewo der Jekaterinenbahn beginnen und bis zur Stadt Alexandrowsk gehen; sodann schneidet sie die Berdjansker Zweigbahn etwa bei der Station Pologi, wird dann durch die Wasserscheide der Flüsse Gaitschur und Mykryje Jaly geführt und schliesst sich in der Nähe der Station Wolnowacha an die Mariupoler Zweigbahn der Jekaterinenbahn an. Als Fortsetzung der genannten Hauptlinie kann ein Theil der bereits bestehenden Mariupoler und Bogoduchowsker Zweigbahnen bis zur Ausweichestelle Schirokoje dienen, von wo die neue Linie eine nördliche Richtung einschlägt und an die Lugansker Zweigbahn der Südostbahnen anschliesst, nachdem sie auf ihrem Wege die Taganroger Zweigbahn in der Nähe der Ausweichestelle Ilowaiski geschnitten hat. Ausserdem sollen zwei Zweigbahnen von der neuen Hauptlinie gebaut werden, und zwar bis zum Endpunkt der im Bau begriffenen Unguletzker Zweigbahn und bis zur Stadt Nikopol. Da schon in der ersten Zeit des Bestehens der Bahn auf einen starken Güterverkehr gerechnet wird, so wird die Bahn zweigleisig gebaut werden. Der Bau der Bahn ist durch die starke Belastung und die unzureichende Leistungsfähigkeit der Jekaterinenbahn hervorgerufen. Auf dem letzten Kongress der Montanindustriellen wurde die Gesammtnachfrage für Steinkohle im Jahre 1900 auf 698 000 000 Pud berechnet, doch kann die Jekaterinenbahn, deren Transportfähigkeit zum Jahre 1901 auf 760 000 000 Pud gebracht werden soll, nicht den an sie gestellten Anforderungen Genüge leisten. Die neue Hauptbahn wird die Jekaterinenbahn entlasten und der Steinkohle mehrerer Bezirke, die gegenwärtig keine geeigneten Verkehrswege haben, einen Ausweg darbieten. Es kann nur gehofft werden, dass damit für die nächste Zeit der Kohlennoth Abhilfe gebracht werden wird, unter der heute grosse industrielle Bezirke schwer leiden.

— **62. Allgemeine Tarifkonferenz der Vertreter der russischen Eisenbahnen.** Unter der grossen Anzahl von Verhandlungsgegenständen, die diese Körperschaft am 4./17. d. Mts. in St. Petersburg beschäftigten, haben einzelne dieser Fragepunkte auch für die ausserhalb Russlands befindlichen Eisenbahnen Interesse und mögen daher hier folgen.

Ermässigung der Tarife für Petroleum zur Ausfuhr nach den westlichen Grenzstationen auf der direkten Eisenbahnlinie, die sich infolge Erbauung der Strecke Baku-Baladschary-Petrowsk ergibt, und Durchsicht der für Petroleum bestehenden Ausfuhrtarife von Petrowsk, Grosny und den Wolgahafenplätzen nach den westlichen Grenzstationen und den baltischen Häfen. Tarifirung von unverzinntem, durchlöchertem Kesseleisen, durchlöchertem Eck- und Façoneisen. Tarifirung von groben eisernen, stählernen und gusseisernen Waaren grober Bearbeitung, gegossen oder geschmiedet, die in einem Stücke mehr als 6,1 Pud wiegen. Tarifirung von Weichentheilen, Eisenbahnsignaltheilen und anderem ähnlichen Eisenbahnzubehör. Deklaration wie Sendungen, die als „altes Eisen", „unbearbeitetes Eisen mit Anstrich", „unbearbeitetes Eisen ‚Schkrap'" und Papierkartons deklarirt werden. Tarifirung von gusseisernen Leisten für Brennvorrichtungen. Tarifirung von eisernen Böden für eiserne Kessel. Tarifirung von stählernen Wollkämmen. Tarifirung von Waagen. Tarifirung von Bauholz, das weniger als 8 Werschok breit und weniger als 18 Arschin lang ist und in den Frachtbriefen mit Sparren bezeichnet ist. Erstellung eines ermässigten Tarifes für Holzwolle von der Station Lowscha der Riga-Oreler Eisenbahn nach Riga, Warschau und Wirballen. Abänderung und Ergänzung des Tarifes für Fensterglas. Feststellung eines Termins, innerhalb welchem die Beläge über ausgeführtes Vieh vorzuweisen sind, um die Frachtdifferenz zurückzuerhalten. Tarifirung von Wagen für Feldbahnen, Schächte, Gruben usw. Tarifirung von Billardtafeln aus Schiefer. Tarifirung von Flachsstroh. Ermässigung der Stationsunkosten für Kartoffeln und Rübenölkuchen. Tarifirung von Labradorstein, der für Denkmäler und andere Gegenstände vorbearbeitet ist. Ausarbeitung eines besonderen Verzeichnisses der Waaren, die keinen Börsen- oder Marktwerth haben und auf den Eisenbahnen mit deklarirtem Werth befördert werden.

— **Deutsch-ostafrikanische Centralbahn.** Oberstleutnant Gerding hat die seit 1895 ausgeführten Vorarbeiten für die Anfangsstrecke der Bahn Dar-es-Salaam - Mrogoro an Ort und Stelle geprüft und die gewonnenen Eindrücke in einem vorläufigen Berichte vom 7. April d. J. zum Ausdruck gebracht. Danach verlässt die endgültig gewählte Bahnlinie Dar-es-Salaam in südwestlicher Richtung, umgeht die Kisseraweberge südlich in der Richtung auf Kola, berührt diesen Ort, verfolgt dann den grossen Karawanenweg bis zur Niederung des Kingani und überschreitet letzteren an der vom Hauptmann Schlobach seiner Zeit erkundeten Brückenstelle, etwa 8 km südlich Mafisi. Von hier aus durchquert die Bahnlinie das Gelände auf dem linken Geringeriufer bis in die Höhe von Kisswendera und folgt dann im allgemeinen dem Laufe dieses Flusses auf seinem nördlichen Thalhange bis südlich Kwa Masudi, wo sie ihn überschreitet und nach Westen in das vielfach gewundene Thal des Kwasi (später Lukonde) einbiegt. In diesem Thale aufwärts steigend, gewinnt sie südlich der Mlagalahügel die sich in der Richtung auf den Lugallaberg hinziehende Niederung. Letztere gestaltet sich nördlich Mrogoro zu einer gänzlich flachen Hochebene aus, die, ungemein fruchtbar und wasserreich, für Ansiedelungszwecke vorzüglich geeignet ist. Hier, etwa 520 m über dem Meeresspiegel und ungefähr 1 km nördlich Mrogoro, ist unter Berücksichtigung einer etwaigen Weiterführung der Bahn nach Westen der Endbahnhof in Aussicht genommen. Die Haupthindernisse, die die Bahn durchqueren muss, die südlichen Ausläufer der Kisseraweberge mit der tief eingeschnittenen Niederung des Mpigi, ferner der Kingani und die nördlichen Ausläufer des Urugurugebirges werden dem Bau der Bahn nennenswerthe technische Schwierigkeiten nicht bereiten und ohne zu grossen Kostenaufwand zu überwinden sein. Eine nördliche Umgehung der Kisseraweberge, sowie eine gerade Führung der Bahnlinie vom Kinganiübergange auf Kwa Masudi, wie sie nach der Karte möglich erscheint, würde die Bahnlinie zwar abkürzen, indessen in ein für den Bahnbau sehr ungünstiges Gelände führen. Dagegen bietet der grössere Theil der gewählten Bahnlinie, namentlich die erste 30 km lange Strecke, sowie die Strecke von Koka über Mafisi bis zum Geringeri bei Kisswendera dem Bahnbau ein sehr günstiges Gelände, so dass die Erdarbeiten hier auf ein verhältnissmässig geringes Maass beschränkt werden können. Hierzu kommen im allgemeinen günstige Boden- und Wasserverhältnisse und die Möglichkeit, Material für die Beschüttung der Bahn an verschiedenen Stellen aus den Abträgen zu gewinnen. Es bieten sich demnach für den Bahnbau sehr günstige Aussichten, und alle Verhältnisse liegen so klar, dass von einem Sprung ins Dunkle, den man mit der Inangriffnahme dieses Baues machen würde, nicht die Rede sein kann. Einen endgültigen Bericht über den Bau der Eisenbahn Dar-es-Salaam-Mrogoro nebst generellem Kostenüberschlag und Rentabilitätsberechnung stellt das „D. Kolonialblatt", dem wir diese Mittheilungen entnehmen, in Aussicht.

— **Ugandabahn.** In der Budgetkommission des englischen Unterhauses beantragte am 30. April d. J. der Unterstaatssekretär Mr. Brodrick die Bewilligung eines Nachtragskredits von 1 930 000 £ oder 39 400 000 ℳ, also etwa zwei Drittel der ursprünglich bewilligten Summe von 61 000 000 ℳ, zum Bau der Uganda-Eisenbahn. Zur Begründung führte Mr. Brodrick an, dass sich zunächst das Bedürfniss nach mehr und theilweise auch besseren Materialien herausgestellt habe; sodann seien unvorhergesehene Kosten dadurch entstanden, dass die benöthigten Arbeitskräfte nicht, wie angenommen, an Ort und Stelle erhältlich waren, dass vielmehr von den 16 000 bei dem Bau beschäftigten Arbeitern 14 000 aus Indien bezogen werden mussten; endlich habe in der Zwischenzeit eine Preissteigerung des Eisens und Stahls stattgefunden, wodurch die Meile nicht, wie der Voranschlag angenommen hatte, auf 5 500 £, sondern auf 8 500 £ zu stehen komme (für das Kilometer 70 000 ℳ bezw. 108 400 ℳ).

Trotz dieser Mehrforderungen, mit welchem er heute vor die Kommission treten müsse, könne jedoch an der endgültigen Rentabilität der Bahn kein Zweifel bestehen. Schon jetzt sei der veranschlagte Mindestertrag von 60 000 £ jährlich (also 2 % der ursprünglich bewilligten Bausumme) überschritten, und er glaube annehmen zu können, dass sich dieses Erträgniss nach Vollendung der Strecke bis auf 120 000 £ werde steigern lassen. In der anschliessenden Verhandlung griffen mehrere Redner mit besonderer Schärfe den nach ihrer Meinung ohne festen wohldurchgearbeiten Plan begonnenen Eisenbahnbau an. Die entscheidende Abstimmung ergab jedoch 185 Stimmen für den Regierungsantrag, welchen eine Minorität von nur 40 Stimmen gegenüber stand. („D. Kol.-Bl.")

— Ueber die **Besteuerung der Bahnen in Manitoba** schreibt man der „B. B.-Ztg." aus Montreal: Die vor wenigen Wochen wieder ins Amt gelangte konservative Regierung der Getreideprovinz Manitoba (Kanada) ist jetzt auf der eifrigen Suche nach neuen ergiebigen Einnahmequellen, und dem Beispiele des benachbarten amerikanischen Staates Minnesota folgend, beabsichtigt man nunmehr die Erhebung einer Eisenbahnsteuer. Wie der Finanzminister Manitobas bei einer Konferenz mit seinem Kollegen in St. Paul-Minnesota in Erfahrung gebracht, erhebt dieser Staat auf die Roheinnahmen der Eisenbahnen eine Steuer von 3,5 % und der Gewinn daraus beträgt etwa 1 500 000 D. im Jahr, ein Objekt, gross genug, um auch die Manitobaer Herrschaften zu reizen. Im Parlamente der Provinz würde ein derartiger Antrag bei der jetzigen Zusammensetzung desselben angenommen werden; es ist aber noch nicht klar zu ersehen, ob eine solche Steuer von der kanadischen Regierung als legal anerkannt werden wird; zweifellos würde der Einführung namentlich von der kanadischen Pacificbahn, die am meisten am Geschäfte betheiligt ist, energischer Widerstand geleistet werden. Ob mit Erfolg, bleibt abzuwarten, und wenn die Entscheidung gegen die Bahnen ausfallen sollte, würde schliesslich doch nur das Publikum die wirklich leidtragende Partei sein!

Allgemeines.

— **Ein neuer Selbstfahrer** — eine Erfindung des Ingeniörs P. J. Pennington — findet in Amerika grosse Beachtung. Eine Probefahrt, die kürzlich in Brooklyn vom Erfinder in Begleitung eines Sachverständigen unternommen wurde, hatte ein glänzendes Ergebniss. Auf der Strecke von fünf englischen Meilen konnte einer Mittheilung der „B. B.-Ztg." zufolge eine Durchschnittsgeschwindigkeit von über 60 Meilen = 96 km in der Stunde entwickelt werden. Die Maschine ist vierräderig, aus Stahl und Bronze gebaut und wird von einem Oelmotor getrieben. Sie führt Feuerung für eine Reise über 500 Meilen mit sich und kann auch mit schweren Lasten schwieriges Gelände überwinden. Fünf andere Fahrzeuge von derselben Bauart sind nahezu vollendet. Drei werden mit schnellfeuernden Kanonen für militärische Zwecke ausgestattet werden. Es heisst, dass Mr. Pennington mit der britischen Regierung einen Vertrag abgeschlossen habe, in dem er sich zur Lieferung einer grossen Anzahl seiner Maschinen für Kriegszwecke in Südafrika verpflichtet.

— **Gauner im Eisenbahnzuge.** Deutzer Fahrbeamte erzählen von einem Gaunerstreich, der kürzlich in einem D-Zuge von Köln nach Hamburg ausgeführt wurde. In Duisburg stieg ein Herr, seines Zeichens Viehhändler, in ein Abtheil I. Klasse, in der Absicht, nach Holstein zu reisen, um dort Einkäufe zu machen. Auf einer der nächsten Stationen stieg ein Reisender mit einem Fahrschein nach Hamburg ein. Beide befanden sich allein in dem Abtheil. Bei der Ankunft in Hamburg fand der Schaffner den Viehhändler in tiefstem Schlafe, und es gelang ihm nur mit Mühe, ihn zu wecken. Jetzt stellte sich heraus, dass dem Fahrgaste seine ganze Baarschaft im Betrage von 30 000 ℳ, ferner Uhr und Kette abhanden gekommen waren. Der mitreisende Gauner, der schon in Bremen den Zug verlassen, hatte ihn offenbar betäubt und dann beraubt. Der Bestohlene wollte sich in seiner Verzweiflung über den Verlust das Leben nehmen. Den Beamten gelang es jedoch, ihn zu beruhigen und zur Heimreise zu bewegen.

— **Der elektrische Omnibus im Bäckerladen.** Einen nicht geringen Schrecken bekam am 7. d. Mts. die Verkäuferin im Laden des Bäckermeisters Albert Schmidt in der Dorotheenstrasse 90 zu Berlin bei dem ungestümen Besuch eines seltsamen Gastes, der nicht nur mit der Thür, sondern sogar mit dem Schaufenster ins Haus fiel. Der elektrische Omnibus Nr. 652 kam vom Stettiner Bahnhof her und bog von der Friedrichstrasse in die Dorotheenstrasse ein, um von dieser nach der Charlottenstrasse zu gelangen. Er hatte die Biegung schon genommen und der Führer lenkte ihn behutsam nach der rechten Strassenseite hinüber. Plötzlich aber wurde die Bremse schadhaft und nun ging der Elektrische durch. Ehe der Führer seine Richtung ändern konnte, war er schon auf dem Bürgersteig und mit einem grossen Kladderadatsch drang er durch die Schaufensterscheibe in den Laden des Meisters Schmidt ein. Die acht Fahrgäste, Damen und Herren, schrien laut auf, die Verkäuferin war aber vor Schreck keines Wortes mächtig. Vor der Ladeneinrichtung machte der Durchgänger jedoch Halt, so dass es bei der Zertrümmerung der grossen Scheibe blieb. Verletzt wurde Niemand. Nach einer Viertelstunde kamen Arbeiter und besserten die Bremse wieder aus. Der Wagen setzte dann seine Fahrt fort, aber ohne die früheren Fahrgäste, die einstweilen von dem „Elektrischen" genug hatten.

— **Selbstfahrerverkehr zwischen Garmisch-Partenkirchen und Scharnitz.** Von Ende Mai an wird ein regelmässiger Selbstfahrerverkehr zwischen vorgenannten Orten eingerichtet mit drei 14 sitzigen, 14 pferdekräftigen Automobilwagen. Die Probefahrt, die mit voller Belastung vorgenommen wurde, ist vollkommen gelungen. Es sind täglich drei Hin- und Herfahrten in Aussicht genommen. Der Fahrpreis für die ganze Fahrt (etwa 25 km) beträgt 3 ℳ, also 12 ₰ für das Kilometer. Freilich wird die Linie für den Turistenverkehr erst von rechter Bedeutung, wenn die Wagen auf österreichischem Gebiet bis zur Station Zirl der Arlbergbahn weiterfahren.

Die Eisenbahngesetzgebung und nichttechnische Litteratur des Jahres 1899.

(Schluss aus Nr. 35.)

IV. Eisenbahnpolitik

1. Die Geschichte der Eisenbahnen behandeln:

a) Burmeister, H., Die geschichtliche Entwickelung des Gütertarifwesens der Eisenbahnen Deutschlands. Leipzig.
b) Föhlinger, O., Geschichte der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Strassburg. Heitz & Mundel.
c) Fleck, Studien zur Geschichte des preussischen Eisenbahnwesens. (Archiv f. Eisenbahnwesen. S. 1, 234.)
d) Die Entwickelung der Eisenbahngesetzgebung in Ungarn. (Z. d. V. D. E.-V. S. 1179.)
e) Die Entwickelung der Eisenbahngesetzgebung in Oesterreich. (Z. d. V. D. E.-V. S. 1021.)
f) Die Geschichte der Verwaltung der österreichischen Eisenbahnen. (Z. d. V. D. E-V. S. 603.)

2. Die preussische Kanalvorlage hat auch im vergangenen Jahre eine Reihe von Abhandlungen über das Verhältniss von Eisenbahnen zu Wasserstrassen veranlasst:

a) Cohn, Wasserstrassen und Eisenbahnen. (Z. d. V. D. E.-V. S. 445.)
b) Fränkel, Wasserstrassen und Eisenbahnen. (Z. d. V. D. E.-V. S. 1063.)
c) Heubach, Eisenbahnen und Wasserstrassen. (Z. d. V. D. E.-V. S. 1315.)
d) Visnowsky, Schifffahrtskanäle und Kleinbahnen. (Ztschr. f. d. ges. Lokal- u. Strassenb.-Wesen S. 85.)
e) Todt, Rhein-Elbekanal und Eisenbahnen des Ruhrgebiets. (Z. d. V. D. E.-V. S. 1395.)
f) Dehn, Rheinschifffahrt und Eisenbahnen. (Z. d. V. D. E.-V. S. 583.)

3. Die Statistik ist u. a. durch folgende Arbeiten vertreten:

a) Die Betriebsergebnisse deutscher und ausländischer Bahnen 1885/86 und 1895/96. (Z. d. V. D. E.-V. S. 180, 198.)
b) Hilse, Dr. K., Kleinbahnenstatistik. (D. Strassen- u. Kleinb.-Ztg. Nr. 33.)
c) Betriebsergebnisse der französischen Staatsbahnen und der 6 grossen franz. Privatbahnen. (Revue générale des chemins de fer, II, S. 93. 196.)
d) Statistik der Eisenbahnen Belgiens 1897. (Revue générale des chemins de fer, I, S. 327.)
e) Statistik der Schweizer Bahnen 1896. (Revue générale des chemins de fer, I, S. 49.)
f) Die Eisenbahnen Asiens 1898. (Revue générale des chemins de fer, II, S. 27.)*)

4. Sonstige Fragen des Eisenbahnwesens erläutern:

a) De Terra, Im Zeichen des Verkehrs. Berlin. Deutsches Verlagshaus. Vita. (3 ℳ)

*) Anm. d. Schriftl. Auch das „Archiv für Eisenbahnwesen" enthält im Jahrgang 1899 eine grössere Anzahl wichtiger statistischer Arbeiten, welche sich auf fast alle bedeutenderen Eisenbahngebiete der Erde beziehen.

b) Hahn, Kompendium der Bahnen niederer Ordnung. Berlin.
c) Die Kommunalisirung der Strassenbahnen in Deutschland. (Ztschr. f. d. ges. Staatswissenschaft, H. 3.)
d) Die Eisenbahnen Deutschlands. (Z. d. V. D. E.-V. S. 276, Centralblatt der Bauverwaltung S. 201.)
e) Muschweck, Die Entwickelung und Bedeutung der Eisenbahnen. (Z. d. V. D. E.-V. S. 807.)
f) Die Lokalbahnen Ungarns. (Annalen für Gewerbe- und Bauwesen, II, S. 71.)
g) Rübenach, Deutsch-französisches Eisenbahnhandwörterbuch. 2. Auflage. Wiesbaden. Kreidel. (10,65 ℳ)
h) Hilse, Dr. K., Strassenbahnwissenschaftliche Zeit- und Streitfragen. (Ztschr. f. d. ges. Lokal- u. Strassenb.-Wesen S. 94.)
i) Der Einfluss der Verkehrsstrassen auf die Landwirthschaft. (Z. d. V. D. E.-V. S. 756.)
k) von der Leyen, Die amerikanischen und die preussischen Eisenbahnen und die rheinisch-westfälische Industrie. (Z. d. V. D. E.-V. S. 662, 992.)
l) Lundie, Schnellverkehr in dichten Verkehrscentren. (Z. d. V. D. E.-V. S. 639.)
m) Hilse, Dr. R., Zunahme der Betriebsunfälle unter dem Einflusse der heutigen Rechtsprechung. (Ztschr. f. d. ges. Lok.- u. Strassenb.-Wesen S. 24.)
n) —, Das Unfallgefahrengesetz in den deutschen Eisenbahnbetrieben. Wiesbaden. Bergmann. (9 ℳ)
o) Cohn, Konkurrenz der englischen Küstenschifffahrt mit den Eisenbahnen. (Z. d. V. D. E.-V. S. 1007.)
p) Blum, Die Betriebsverhältnisse in den englischen Kohlenrevieren. (Z. d. V. D. E.-V. S. 21, 37.)
q) Ledig, Die Ueberschüsse der Staatsbahnen im Staatshaushalt. (Z. d. V. D. E.-V. S. 127.)
r) Cohn, Eisenbahnüberschüsse. (Z. d. V. D. E.-V. S. 302.)
s) —, Ueber Strassenbeiträge. (Verw.-Archiv VII Nr. 6.)
t) Hilse, Dr. K., Haftung der Kleinbahnen für fremde Verschuldung in ihrer wirthschaftlichen Tragweite. (Zeitschr. f. Kleinb. VI Nr. 12.)
u) Gesichtspunkte für die Konzessionirung elektrischer Bahnen. (Zeitschr. f. Transportwesen u. Strassenbau. Nr. 29.)

Mit dem Güterverkehr insbesondere befassen sich:

a) Reffler, Verladung und Beförderung von Frachtgut auf Eisenbahnen. München. Verlag des Verkehrsbeamtenvereins. (1 ℳ)
b) Gerstel, Die Abwickelung des Güterverkehrs auf den Eisenbahnen. (Z. d. V. D. E.-V. S. 1285.)
c) Vereinfachung der Güterabfertigung. (Z. d. V. D. E.-V. S. 1155.)
d) Die Stückgutbeförderung. (Z. d. V. D. E.-V. S. 823, 1489.)
e) Die Gütertarife der französischen Eisenbahnen. Strassburg. Druckerei u. Verlagsanstalt.

V. Ausländische Litteratur.

1. Schweiz.

Das Hauptinteresse nimmt die Verstaatlichung der Bahnen in Anspruch:

a) Die Festsetzung des Anlagekapitals beim Eisenbahnrückkauf. (Die Schweizer Bahnen. Nr. 26/28.)
b) Der Rekurs der 5 Hauptbahnen betreffs der Festsetzung der Einlagen in den Erneuerungsfonds. (D. Schweizer Bahnen. Nr. 34/35.)

Hierher gehören die deutschen Studien:

c) Die schweizerische Eisenbahnverstaatlichung. (Z. d. V. D. E.-V. S. 163, 453.)
d) Eisenbahngesetzgebung in der Schweiz. (Z. d. V. D. E.-V. S. 1586.)

Mit anderen Eisenbahnfragen befassen sich:

e) Niggli, Dr., Das Gütertarifwesen und die schweizerische Eisenbahnverstaatlichung. Bern. Michel & Büchler. 139 S.
f) König, Die Revision des schweiz. Bundesgesetzes vom 6. Juli 1890, die Haftpflichtprozesse betr. (Ztschr. d. Berner Jur.-V. XXXIV. H. 6.)
g) Mackenroth, Nebengesetze zum schweiz. Obligationenrecht: Eisenbahn- und Fabrikhaftpflichtgesetz. 1. Lief. Zürich. Schulthess.

2. Frankreich.

Das neue Unfallversicherungsgesetz hat eine grosse Anzahl von Arbeiten hervorgerufen:

a) Serre, Ed., Les accidents du travail. Commentaire de la lod du 9. 4. 1898.
b) Bellom, De la responsabilité en matière d'accident du travail. Paris. Rousseau.
c) Sachet, Traité théorique et pratique de la législation sur les accidents du travail. Paris. Larose.
d) Ferrette, Les accidents du travail. Commentaire de la loi du 9. 4. 1898. Paris.
e) Lecontirier, Traité théorique et pratique des accidents du travail.
f) Conlet, Commentaire de la loi concernant les responsabilités des accidents. 2. Auflage. Paris.
g) Valensi, La loi sur les accidents du travail. Paris.
h) Gèorgot, La loi sur les accidents du travail. (Revue du droit comm. Paris. 66. Jahrg. Nr. 2/3.)

Andere Fragen des Eisenbahnrechts und -Wesens behandeln:

i) Ricour, Les services et frais accessoires dans les chemins de fer. Paris. Rousseau.
k) Hondaille, Etude sur les rapports des agents de chemin de fer avec les compagnies ou administrations, qui ont engagé levos services et avec l'état. Paris.
l) Coche, De la responsabilité des compagnies de chemin de fer dans le contrat de transport de marchandises. Grenoble.
m) Chavegrin, Etude de la jurisprudence relative à la clôtre des chemins de fer. (Annales des chemins d. f. et d. tramways, I. Jahrg., 1. Lief.)
n) Gaure, Le droit de circulation des cycles et automobiles. Paris.
o) Hirsch, Legislation et jurisprudence administrative concernant l'éctricité dans ses differents usages. Paris. Marchal et Billard.
p) Jonquière, Les traités documentaires en effet de commerce appuyés d'un gage sur marchandises en cour de ronte. Paris. Rousseau. (6 Frcs.)
q) Thevenez, Dr., Des sociétés anonymes pour la construction et l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local et des tramways. (Annales des ch. d. f. et des tramw., I. G. 5—7.)
r) Dejeau, Traité juridique et économique sur les chemins de fer d'intérêt local. Paris. Larose. (4 Frcs.)
s) Lacan, Etude jurid. et écon. sur les chemins de fer d'intérêt local, les tramways et les autres voies ferrées secondaires. Paris. Rousseau. (6 Frcs.)
t) Bonneau, Etude sur les chemins de fer français. Paris.
u) Humbert, Traité des chemins de fer d'intérêt local. Paris.
v) Moreau, Traité des chemins de fer. Paris.

Mit demselben Rechtsgebiet befassen sich die deutschen Arbeiten von:

w) von der Leyen, Die französischen Eisenbahnen. (Z. d. V. D. E.-V. S. 846.)
x) Die Wohlfahrtseinrichtungen der französischen Eisenbahnen. (Z. d. V. D. E.-V. S. 934.)
y) Rückkauf der französischen Eisenbahnen. (Z. d. V. D. E.-V. S. 1347.)
z) Das französische Unfallversicherungsgesetz. (Z. d. V. D. E.-V. S. 1480.)

3. Italien.

Severino, I deliti di peculato e di falso in relazione all'esercizio delle ferrorie concesse a privati. (Supplemento alla Rivista penale, VII S. 3.)

Das ausländische Eisenbahnwesen berühren noch nachstehende Studien:

a) Clauss, Das norwegische Elektrizitätsgesetz nebst Ausf.-Anweisung. (Ztschr. f. Kleinbahnen S. 288.)
b) Zacher, Die Arbeiterversicherung in England (H. 5), Italien (H. 6), Oesterreich-Ungarn (H. 7/8). Berlin. A. Troschel.
c) Monnier, La législation anglaise sur la responsabilité des accident du travail. Paris. Larose.

Bücherschau.

— **Strafgesetzgebung.** Zusammengestellt von W. Coermann. Leipzig, Rossberg'sche Buchhandlung. Preis 4 ℳ.

Als V. Band der von dem Verlag veranstalteten „Handausgabe deutscher Reichsgesetze" ist Ende 1899 eine von der bewährten Hand des Amtsrichters Coermann zu Mülhausen i/Els. verfasste Zusammenstellung erschienen, die sich bei Männern der Praxis wie bei Laien sicherlich eines guten Anklangs erfreuen wird. Ein handlicher Oktavband von 478 Seiten umfasst die gesammten von der Reichsgesetzgebung erlassenen strafrechtlichen Bestimmungen. Den Anfang macht auf reichlich 100 Seiten das Strafgesetzbuch in seiner durch die verschiedenen nachträglichen Aenderungen bedingten, jetzt gültigen Fassung. Der für das Eisenbahnwesen besonders wichtige § 316 des R.-St.-G., durch den bis Mitte Januar d. J. fahrlässige Gefährdungen von Eisenbahntransporten nur mit Gefängnissstrafe geahndet werden konnten, ist inzwischen bekanntlich durch das Gesetz vom 27. Dezember 1899 dahin gemildert, dass auch auf Geldstrafe erkannt werden kann. An das Strafgesetzbuch schliessen sich in systematischer Anordnung Auszüge aus den anderen Reichsgesetzen, soweit letztere Strafandrohungen ent-

halten. Auf diese Weise sind in 10 verschiedenen Abschnitten die Militärgesetzgebung, die Gesetze über das Seewesen, die Zoll- und Steuergesetze, die Verkehrsgesetzgebung, die Polizeigesetze, die Handelsgesetzgebung, die Gesetze zum Schutze des geistigen Eigenthums sowie des Gesundheitswesens, die Gewerbe- und die Versicherungsgesetzgebung behandelt, und so ist dem Benutzer die Möglichkeit gegeben, sich in Kürze darüber zu unterrichten, was bezw. welche Handlungen vom Reiche auf allen diesen Gebieten unter Strafe gestellt worden sind. Dadurch, dass alles hierauf bezügliche aus der Reichsgesetzsammlung ausgezogen und zu einem Bande vereinigt ist, wird das Aufsuchen und Nachschlagen von Gesetzesbestimmungen nach Möglichkeit vereinfacht und erleichtert und dem Richter wie dem Anwalt mancher Zeitverlust erspart werden. — Die den einzelnen Paragraphen beigefügten Anmerkungen enthalten lediglich Verweisungen auf Belegstellen; Erläuterungen und Erklärungen sind nirgends zugesetzt. Wir müssen dies jedoch eher für einen Vorzug als für einen Mangel des Werkes ansehen, da es seiner Handlichkeit zu Gute kommt und da bei dem an sich schon recht reichhaltigen Stoff eine Beschränkung auf ein thunlichst knappes Maass geboten war.

— **Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.** Zeitschrift für Eisenbahnrecht. Herausgegeben von Regierungsrath Dr. jur. G. Eger. XVI. Band. 3. Heft. Breslau. J. U. Kern's Verlag. 1900.

Die Sammlung von 45 Entscheidungen zeichnet sich wiederum durch ihre zahlreichen Urtheile ausserdeutscher Gerichte zum internationalen Frachtrecht aus. Die Anpassung des inländischen Frachtrechts an das internationale vollzieht sich in den andern Staaten Mitteleuropas in ähnlicher Weise wie bei uns; es entsteht dadurch ein nahezu einheitliches Eisenbahntransportrecht für den ganzen europäischen Kontinent, dessen einheitliche Auslegung und Anwendung im Interesse von Handel und Verkehr erstrebt werden muss. Gerade hierin ist die Bedeutung der ausländischen Urtheile für unser Frachtrecht zu suchen, und es muss als Vorzug dieser Zeitschrift bezeichnet werden, dass sie deren Wiedergabe besondere Sorgfalt zugewandt hat.

Mit einem nicht minder bedeutsamen Rechtsgebiete beschäftigt sich im zweiten Theile des soeben erschienenen Heftes Rechtsanwalt Dr. Schachian in Berlin mit der Haftpflicht. Die neuerlichen zahlreichen Unfälle bei elektrischen Bahnbetrieben haben den besonders in den 80er Jahren lebhaften Streit um den Begriff der höheren Gewalt abermals entstehen lassen. Nachdem der Begriff auf die äusseren Einflüsse von vornherein beschränkt war, ist bei der Gleichförmigkeit der Unfälle in den Eisenbahnbetrieben eine feste Grenze bezüglich der Unabwendbarkeit dieser Einflüsse herausgebildet, deren Ermittelung in der Praxis nunmehr kaum noch nennenswerthe Schwierigkeiten bietet. Ganz anders liegen aber die Verhältnisse bei den Strassenbahnbetrieben. Die Praxis hat bereits jetzt in verhältnissmässig kurzer Zeit seit der Einführung der Elektrizität als Betriebskraft eine ausserordentliche Mannigfaltigkeit in der Art der Unfälle aufzuweisen, bei denen die Grenze des „Unabwendbaren" vielfach bestritten ist. Einen Beitrag zur Lösung dieser Frage liefert die Abhandlung Dr. Schachians über Betriebsunfall und höhere Gewalt im Sinne des § 1 H.-Pfl.-G. Seiner Kritik legt er eine Entscheidung des Reichsgerichts vom 15. bis 23. Januar l. J. zu Grunde. In Liegnitz hatte ein Fahrgast an der herabhängenden Schnur den Bügel, welcher die Verbindung mit dem Leitungsdraht herstellt, herabgezogen, der, bei Lockerung der Schnur zurückschnellend, einen Bruch des Leitungsdrahtes verursachte. Dieser stürzte auf die Strasse und traf einen Fussgänger, welcher angeblich eine halbseitige Lähmung davontrug. In dem Benehmen des Fahrgastes konnte das Reichsgericht die Begründung für die Einrede der höheren Gewalt nicht erblicken. Eine bessere Verwahrung der Schnur wäre leicht gewesen, auch hätte sich der Unfall verhindern lassen, wenn die Verwaltung ausser dem Wagenführer noch einen zweiten Beamten angestellt gehabt hätte, der den Missbrauch der Schnur hätte verhindern können. Die Anbringung des Spiegels vor dem Führerstande, um dem Führer einen Ueberblick über den Wagen zu geben, kann den zweiten Beamten nicht entbehrlich machen. Ohne zu schroffe Auslegung der Unabwendbarkeit, etwa in dem Sinne, dass eine solche gefordert wird, die selbst bei übermässigen Geldopfern fortbesteht, hat das Reichsgericht mit Recht eine solche hier nicht angenommen und es kann dem Verfasser in seiner Bekämpfung dieser Auffassung nicht zugestimmt werden.

Zwei weitere Abhandlungen behandeln das Lagergeschäft. Gerichtsassessor Dr. Fleischmann in Rixdorf erörtert dessen Rechtsgeschichte. Mit den ägyptischen Kornkammern beginnend, verfolgt er die Entwickelung der Lagerhäuser in den Haupthandelsländern, England und den Niederlanden, die Stellungnahme des preussischen allgemeinen Landrechts und schliesslich des Handelsgesetzbuchs, bei dessen Umarbeitung 1897 das Bedürfniss nach einem besonderen Lagerhausgesetz anerkannt wurde. Immerhin ist einstweilen die Aufnahme eines bezüglichen besonderen Abschnittes im Handelsgesetzbuch zwischen dem Speditions- und dem Frachtrecht für nothwendig erachtet. Die Fortsetzung einer systematischen Bearbeitung dieses Rechts bietet der bekannte Bearbeiter des Speditionsrechts, Privatdozent Dr. Borchard in Berlin, in der letzten Abhandlung, S. 285 bis 296. Der aufgenommene Theil behandelt insbesondere das Verfügungsrecht des Lagerhalters (die Verkaufsbefugniss), die Besichtigung und die Vermischung des Gutes mit andern Lagergütern. Die Litteraturübersicht ist von bekannter Reichhaltigkeit. C.

— **Moeller's Kursbuch,** dessen 2. Heft für 1900 soeben bei Schmorl & v. Seefeld Nachf. in Hannover erschienen ist, kennt der Reisende als einen treuen und zuverlässigen Rathgeber. Bringt es doch neben dem reichhaltigen und durch die alphabetische Anordnung so übersichtlichen Eisenbahnfahrplan auch genaue Angaben über Postverbindungen und Dampfschifffahrten. In einem Anhange ist jetzt eine genaue Uebersicht der Kleinbahnen beigefügt.

— **Die Riviera, das südöstliche Frankreich und Korsika.** Zweite Auflage. 1900. Leipzig. Verlag von Karl Baedeker. 332 S. (5 *M.*)

Der neueste, zuerst 1898 erschienene Band der beliebten Reisebücher ist soeben in zweiter Auflage in den Buchhandel gelangt. Gerade aus Deutschland hat der Besuch der Riviera in den letzten Jahren so sehr zugenommen, dass die Ausgabe eines besonderen Führers für die Riviera und ihre Zugangswege praktisch und — wie der rasche Absatz der ersten Auflage beweist — einem Bedürfniss entsprechend erscheint.

Bekanntlich steigert sich die Schönheit der Riviera von Osten nach Westen, der Reisende wird daher über Genua an dieselbe geführt, während die Rückreise über Marseille und den Genfer See gedacht ist. Demgemäss zerfällt das Buch in vier Abschnitte: I. die Reiselinie über Brenner und Gotthard, II. die Riviera von Pisa bis Marseille, III. das Rhônethal, die Seealpen und die Westschweiz sowie IV. Korsika.

Selbst die vorzüglichsten direkten Zugverbindungen werden immerhin nur einen kleinen Bruchtheil der Reisenden veranlassen, die herrlichen Alpengegenden ohne Aufenthalt zu durchfahren. Die oberitalienischen Seen vom Langen bis zum Gardasee bilden willkommene Stützpunkte als Uebergangsstationen; die Osterzeit dieses Jahres hatte z. B. einen derartigen Besuch von Lugano veranlasst, dass es trotz der zahlreichen und grossen Hotels Mühe machte, unterzukommen. Baedeker hat das ganze Seengebiet — etwas kürzer als in seinem schweizer Handbuch — aufgenommen. Die eigentliche Reisebeschreibung beginnt mit Innsbruck bezw. Luzern und umfasst in Kürze das ganze Pogebiet von Verona westlich, insbesondere Mailand, Turin und die Mont-Cenislinie.

Der Hauptheil des Buches beginnt mit der östlichen Riviera, welche, durch drei Küstenpläne erläutert, mit Pisa bezw. Livorno ihren Abschluss findet. Trotz ihres Aufschwunges in neuerer Zeit erreicht sie nicht annähernd die Bedeutung der westlichen, deren Beschreibung durch vier Küsten- und sieben Ortspläne unterstützt wird. Angesichts der grossen Zahl der Hotels und des Einflusses der Jahreszeit auf die Preise erscheint die Vorbemerkung beachtenswerth, dass trotz aller Sorgfalt, welche der Klassifizirung und Charakterisirung der Hotels zugewendet ist, keinerlei Gewähr für deren Richtigkeit geleistet werden kann.

Die Küstenwanderung erstreckt sich bis zu den Pyrenäen. Abgesehen von den Seealpen ist Savoyen und die Provence, endlich von der Schweiz die Umgebung des Genfer Sees mit den Uebergangsstationen eingehend behandelt. Ein kurzer Abschnitt gedenkt auch der Schnellzugverbindungen über Belfort, Besançon, Lyon.

Zeitgemäss erscheint die Vermehrung der Vorbemerkungen durch einen Abschnitt über Radfahrten. Beachtung verdienen die Ausführungen über die Bedeutung der Riviera in klimatischer Beziehung und über ihre berühmte Vegetation. W. C.

— **Verkehrsentwickelung in Deutschland. 1800 bis 1900.** Sechs volksthümliche Vorträge über Deutschlands Eisenbahnen und Binnenwasserstrassen, ihre Entwickelung und Verwaltung sowie ihre Bedeutung für die heutige Volkswirthschaft von Professor W. Lotz. („Aus Natur und Geisteswelt." Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen aus allen Gebieten des Wissens. 12 monatliche Bändchen zu je 90 *₰*, gebunden zu 1,15 *M.*) Verlag von B. G. Teubner in Leipzig.

Das dem Nationalökonomen Lujo Brentano gewidmete Büchlein ist entstanden aus sechs Vorträgen, die der Münchener Professor W. Lotz auf Einladung der Oberschulbehörde zu Hamburg gehalten und später zu München im dortigen Volkshochschulverein wiederholt hat. Dementsprechend zerfällt der Inhalt der Schrift in sechs Abschnitte. Der erste umfasst in

kurzer aber inhaltreicher Darstellung die gesammte Entwickelung des Verkehrswesens bis zum Jahre 1800, namentlich dessen Fortschritte seit dem Ende des 15. Jahrhunderts. Sodann folgen eine Geschichte des Eisenbahnwesens in Deutschland und ferner Abhandlungen über Gütertarifwesen, Personentarifwesen, über die heutige Bedeutung der Binnenwasserstrassen und die Wirkungen der neuzeitlichen Verkehrsmittel auf die deutsche Volkswirthschaft. Von besonderem Interesse war für uns der zweite Vortrag, wo der Verfasser am Schlusse seiner eisenbahngeschichtlichen Darstellung die preussisch-hessische Betriebsgemeinschaft erörtert und darauf hinweist, dass der allgemeinen Zolleinigung Deutschlands im Jahre 1828 ebenfalls eine preussisch-hessische Zollgemeinschaft vorausgegangen ist. Wir müssen allerdings bezweifeln, dass sich bei den süddeutschen Staaten eine grosse Bereitwilligkeit zur Aufgabe ihrer Selbstständigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens in absehbarer Zeit finden wird. Aber immerhin bietet das letztere, auch wenn es in streng sonderstaatlichem Interesse verwaltet und gehandhabt wird, doch mehr einigende und verbindende als trennende Momente, und vielleicht erweisen sich im Laufe der Jahre auch hier die Verhältnisse — namentlich die finanziellen — stärker als die Wünsche der Menschen. Dem Erfolge der grossen preussischen Verstaatlichungsmaassnahme spendet der Verfasser nur ein sehr bedingtes Lob, wie er überhaupt den Vorzügen des Staatsbahnsystemes u. E. viel zu kühl gegenübersteht; jedoch erkennt er bereitwillig an, dass sich hinsichtlich der Oeffentlichkeit und Stetigkeit aller Tarife — und namentlich auch der Ausnahmetarife — sowie betreffs des Ausschlusses aller persönlichen Bevorzugungen die vom Fürsten Bismarck ausgesprochenen Absichten in vollem Umfange verwirklicht haben. Wenn der Verfasser sagt, dass die Monopolgefahr durch das Staatsbahnsystem nicht beseitigt sei, da auch Staatsbahnen monopolistisch verwaltet werden könnten, so ist ihm dies zwar zuzugeben, der ungeheure Unterschied ist nur, dass im schlimmsten Falle eine monopolistische Staatsbahnverwaltung immer der Gesammtheit der Staatsbürger zu gute kommt, während eine solche Verwaltung durch Privatbahnen nur den finanziellen Interessen der Einzelnen dient und hier die Gefahr gewissenloser Ausbeutung viel grösser ist.

Die Bedeutung der Hauptplätze für den deutschen Binnenwasserverkehr wird treffend durch die Mittheilung veranschaulicht, dass im Jahre 1895 der oberelbische Verkehr von Hamburg in Versand und Empfang 3 500 000 t, der Wasserverkehr von Berlin in Versand und Empfang 5 100 000 t und der Wasserverkehr der drei Rheinhäfen an der Ruhrmündung (Ruhrort, Duisburg und Hochfeld) in Versand und Empfang 7 500 000 t betragen hat.

— **Die Pensions- und Hilfskassen der Beamten und Angestellten der schweizerischen Eisenbahnen.** Bearbeitet von A. Th. Pesch, Beamter der Gotthardbahn. Buchdruckerei Neukomm & Zimmermann, Bern.

Die Schrift wird eingeleitet durch eine Vorrede, in welcher der bekannte Nationalrath Dr. Th. Sourbeck darauf hinweist, wie sehr angesichts der bevorstehenden Verstaatlichung der schweizer Bahnen das Erscheinen einer solchen Schrift willkommen und geradezu nothwendig war. Der Verfasser gibt, gestützt auf eingehend geführte Tabellen und graphische Darstellungen, eine genaue Uebersicht über den jeweiligen Stand und die Entwickelung der bei den sieben zu verstaatlichenden Bahnen bestehenden Pensions- und Hilfskassen und liefert so das erforderliche statistische Material, welches für die Regelung der Pensionsverhältnisse beim Uebertritt der bisherigen Privatbahnbeamten in den Bundesdienst unentbehrlich ist. Denn nur auf solcher Grundlage wird ein richtiges Besoldungsgesetz und eine den gerechten Ansprüchen der Beamten entsprechende Regelung ihrer Pensionsverhältnisse zustande kommen können. Um wie wichtige und einschneidende Interessen es sich hierbei handelt, erhellt aus dem Umstande, dass am Schlusse des Jahres 1898 die Zahl der Kassenmitglieder 12 271 betrug und dass die sieben Kassen damals über ein Gesammtvermögen von rund 30 000 000 Frcs. verfügten. Der Betrag der von den Mitgliedern geleisteten Beiträge belief sich im gedachten Jahre auf 1 218 580 Francs; die von den Eisenbahngesellschaften geleisteten Zuschüsse betrugen 2 017 412 Frcs. Gezahlt wurde an 2 773 Empfangsberechtigte im ganzen die Summe von 1 678 396 Frcs.

— **Die deutsche Transportgesetzgebung.** Ein Leitfaden durch das Frachtrecht der Speditöre, Frachtführer, Eisenbahnen, Post- und Telegraphenanstalten, Binnenschifffahrts- und Flössereibetriebe. Für die Praxis bearbeitet von W. Coermann, kaiserlicher Amtsrichter zu Mülhausen i/E. Leipzig 1900. Rossberg'sche Hofbuchhandlung. Preis 2 *M*.

Als 61. Band der von der Verlagshandlung veranstalteten „Handausgabe deutscher Reichsgesetze" ist nunmehr eine Arbeit des Herrn Amtsrichters Coermann im Druck erschienen, welche bei dem seitens der Industriellen Gesellschaft zu Mülhausen i/E. im Herbst vorigen Jahres ausgeschriebenen bezüglichen Wettbewerbe mit dem Preise gekrönt wurde. Diese Thatsache spricht für sich selbst, und können wir zur Empfehlung des 154 Seiten umfassenden Werkchens nur hinzufügen, dass dasselbe für alle Zweige des Transportgeschäftes — Spedition, Frachtfuhren, Eisenbahnen, Posten und Telegraphen, sowie für Binnenschifffahrt und Flösserei — die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen in zusammenhängender, abgerundeter Form darstellt. So enthält das Buch auch die Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung, welcher ja durch den § 454 des neuen Handelsgesetzbuches reichsgesetzliche Kraft beigelegt worden ist, und wird nicht blos für Kaufleute und Industrielle, auf deren praktisches Bedürfniss das Buch in erster Linie Rücksicht nimmt, sondern auch für den Eisenbahnbeamten ein schätzbarer Besitz sein.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Errichtung von Laderampen.

Mit der Inbetriebnahme der neuen Kopframpe auf dem Bahnhof Brake (Oldbg.) am 1. Juni d. J. wird die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite des Eisenbahnwagens aus erfolgen kann, daselbst wieder zugelassen.

Oldenburg, den 14. Mai 1900. (1194)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 14. Mai d. J. ab verkehrt auf der Strecke Rudolstadt-Saalfeld an allen Werktagen ein Personenzug Nr. 892 a mit 3. und 4. Wagenklasse in folgenden Fahrzeiten:

ab Rudolstadt $5^{\underline{29}}$,
„ Schwarza . $5^{\underline{35}}$,
an Saalfeld . $5^{\underline{43}}$.

Vom gleichen Zeitpunkt ab befördert der Güterzug 5508 von Sangerhausen bis Oberröblingen Personen in 3. und 4. Wagenklasse und verkehrt deshalb Werktags

ab Sangerhausen $6.^{\underline{15}}$,
an Oberröblingen $6.^{\underline{35}}$ bis $6.^{\underline{50}}$.

Erfurt, im Mai 1900. (1195)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. Juni 1900 tritt der Nachtrag III zu Tarifheft 5 in Kraft, der neue und geänderte Frachtsätze für Holzsendungen enthält.

Insoweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 1. Juli 1900 in Kraft.

Abdrücke des Nachtrages sind von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und durch Vermittelung der Verbandstationen zu erhalten.

Dresden, am 17. Mai 1900. (1196)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. werden die Stationen Essen Hauptbhf., Essen Hauptbhf. (Filiale Krupp), Essen Nord und Essen Nord (Filiale Krupp) in den Ausnahmetarif 29 für die Beförderung von Wegebaumaterialien aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 14. Mai 1900. (1197)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit treten theilweise ermässigte Entfernungen bezw. Frachtsätze in Kraft, und zwar:

a) im nordwestdeutsch-mitteldeutschen Güterverkehr für den Verkehr mit den Stationen Eisbergen, Rinteln (preuss. Staatsb.), Veltheim und Vlotho,
b) im Berlin-Stettin-nordwestdeutschen und ostdeutsch-nordwestdeutschen Güterverkehr für den Verkehr mit der Station Rinteln (preuss. Staatsb.).

Ueber die Höhe der neuen Entfernungen geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 13. Mai 1900. (1198)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1900 wird die in Ziffer 1 des Avises auf Seite 4 des Gütertarifs Basel bad. Bhf. transit-Central- und Westschweiz vom 1. Januar 1899 bezw. auf Seite 2 des Nachtrages I hierzu enthaltene Station Rheinau gestrichen.

Karlsruhe, den 12. Mai 1900. (1199)
Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Nachdem die Artikel Felle und Häute, rohe, grüne und gesalzene, sowie getrocknete in den Spezialtarif I der Güterklassifikation des deutschen Eisenbahngütertarifs versetzt worden sind, sind in den Transittarifen für die Beförderung von besonders benannten Gütern belgischer oder holländischer Herkunft von Mannheim und Ludwigshafen nach gewissen südbadischen Stationen vom 20. Mai 1890, sowie im Ausnahmetarif Nr. 33 des badischen Binnengütertarifs die höheren Frachtsätze von Mannheim, Ludwigshafen, Rheinau und Kehl nach den Stationen Konstanz, Schaffhausen und Singen hinfällig geworden und treten mit sofortiger Wirkung ausser Kraft.

Karlsruhe, den 12. Mai 1900. (1200)
Gr. Generaldirektion.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. Juni d. J. wird der Nachtrag IV zum Tarifheft 4 eingeführt, der neue und geänderte Frachtsätze enthält. Insoweit durch ihn Frachterhöhungen eintreten oder aufgehobene Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Sätze noch bis 1. Juli d. J. in Geltung.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und durch Vermittelung der Verbandsstation zu erhalten.

Dresden, am 17. Mai 1900. (1201)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 20. Mai 1900 werden für die Beförderung von Sand in Wagenladungen zwischen Welschingen und Furtwangen sowie einigen württembergischen Stationen ermässigte Frachtsätze eingeführt. Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 15. Mai 1900. (1203)
Grossh. Generaldirektion.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit findet der in den Gütertarifen Basel bad. Bahnhof loco und transit-Central- und Westschweiz vom 1. Januar 1899 enthaltene Ausnahmetarif B beziehungsweise C für Holz etc. auch auf die Artikel Pitsch-Pineholz (Pechkiefer) und Yellow-Pineholz (gelbe Kiefer) Anwendung.

Karlsruhe, den 16. Mai 1900. (1204)
Grossh. Generaldirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Zum Gütertarif Basel S. C. B.-badische Staatsbahnen wird mit Gültigkeit vom 1. Juni 1900 der Nachtrag VI ausgegeben. In der Hauptsache enthält derselbe die Einbeziehung der Station Mannheim Industriehafen in den Tarif. Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 16. Mai 1900. (1205)
Generaldirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Halle, Hannover und Magdeburg.
(Gruppe IV, V und VI) etc.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr ein Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Sendungen von Rubengrube, neue Frachtsätze für die Haltestellen Koeditzberg und Koenigsee Thür. des Direktionsbezirks Erfurt, sowie Ergänzungen und Berichtigungen. Ausserdem sind die bereits früher durch Bekanntmachung eingeführten Sätze nach Stationen der Arnstadt-Ichtershausener Bahn etc. in den Nachtrag aufgenommen.

Druckabzüge des Nachtrags V können von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, 15. Mai 1900. (1206)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.
Verkehr mit Oesterreich.
(Ermässigte Frachtsätze für Tabak, roh, und zwar: Tabakblätter, unbearbeitete und Tabakschrot im Verkehre mit Sedletz-Kuttenberg.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1900, gelangen für Tabak, roh, und zwar: Tabakblätter, unbearbeitete und Tabakschrot bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Frachtbrief und Wagen von den im deutsch-österr.-ungar. Seehafenverbande aufgenommenen Hafenstationen nach Sedletz-Kuttenberg theilweise ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung. Dieselben können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 16. Mai 1900. (1207)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gültigkeitserweiterung der Frachtsätze für Holz im Verkehre mit Bregenz transit und Lindau transit in den Tarifen Theil IV, Heft 1, 2 und 4 des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes.

Ab 1. Juni 1900 finden die in den Tarifen des österr.-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes: Theil IV, Heft 1 vom 1. Februar 1899, Theil IV, Heft 2 vom 1. Juni 1899 und Theil IV, Heft 4 vom 1. Dezember 1898 enthaltenen Frachtsätze für Holz im Verkehre mit Bregenz transit und Lindau transit bei Einhaltung der daselbst angeführten Bestimmungen auch Anwendung auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz oder Lindau adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen unmittelbar nach deutschen Stationen und darüber hinaus reexpedirt werden.

Die in den genannten Tarifen enthaltenen Bestimmungen für die Einlagerung und Reexpedition bleiben hierbei unverändert aufrecht.

Wien, am 12. Mai 1900. (1208)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Personen- und Güterverkehr.

Rumänische Eisenbahnen.
Tarifwesen.

Am 15. Juni l. J. treten neue Auflagen der unten verzeichneten Lokaltarife in Kraft:

a) Personen- und Gepäcktarif. Theil II (Preis 1 Frcs.).

b) Gütertarif.
Theil I (Preis 1,50 Frcs), Theil II (Preis 3 Frcs.).

Bukarest, den 17. Mai 1900. (1209)

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Norddeutscher Eisenbahnverband.

Vom 1. Juli d. J. ab haben im direkten Personenverkehr zwischen Bremen und Hannover einerseits und Glücksburg (Kreiseisenbahn) andererseits die Reisenden für ihre Ueberkunft von einem zum anderen Bahnhof in Flensburg selbst zu sorgen. Durch die eisenbahnseitig erfolgende Ueberfuhr des Gepäcks in Flensburg tritt eine Erhöhung der Gepäckfracht von 30 ₰ für je 10 kg ein.

Hannover, den 15. Mai 1900. (1210)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Personenverkehr.

Die Einführung des in unserer Bekanntmachung vom 10. Januar d. J. näher bezeichneten Tarifs für obigen Verkehr, welche nach unserer Bekanntmachung vom 21. Februar d. J. verschoben werden musste, wird nunmehr zum 1. Juli d. J. erfolgen.

Die in dem Tarif enthaltenen besonderen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) derselben genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau in Hannover.

Hannover, den 16. Mai 1900. (1211)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen Verbandsverwaltungen.

Staatsbahn-Stargard-CüstrinerPersonen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. Juni d. J. ab erfolgt für den Verkehr zwischen Station Cüstriner Vorstadt des Direktionsbezirks Bromberg einerseits und den diesseitigen Stationen Beyersdorf i/Pom., Blankenfelde, Eichelshagen, Göllen, Görlsdorf, Kerkow, Köselitz, Rohrbeck N/M., Rufen und Schönfliess N/M. andererseits direkte Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung über Jädickendorf.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Soldin, den 16. Mai 1900. (1212)
Die Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt.

An Stelle des Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Theil II, enthaltend die besonderen Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Beförderung von Leichen zwischen den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt, mit Ausnahme der Strecken Hildburghausen-Friedrichshall und Eisfeld-Unterneubrunn, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen, gültig vom 1. April 1898, tritt am 1. Juni d. J. ein neuer Tarif in Kraft.

Nähere Auskunft über die mit demselben eintretenden Aenderungen und Ergänzungen ertheilt das Verkehrsbüreau hierselbst.

Die in dem neuen Tarif enthaltenen besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) derselben genehmigt worden.

Erfurt, den 15. Mai 1900. (1213)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Lieferfristen.

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Verlängerung der Lieferfristen wegen Einschränkung des Güterzugverkehres an Sonn- und Festtagen.

Mit dem Erlasse Z. 21492/16 vom 11. Mai 1900 hat das hohe k. k. Eisenbahnministerium im Sinne und unter den Voraussetzungen der Bestimmung des § 63, Abs. 11 des Eisenbahnbetriebsreglements für jene Frachtgüter (mit Ausschluss von lebenden Thieren), welche auf den gesellschaftlichen Linien infolge der ab 6. Mai 1900 eingeführten Einschränkung des Güterzugverkehres an Sonn- und Festtagen in der Beförderung aufgehalten werden, die Verlängerung der bestehenden Lieferfristen um diese Sonn- und Festtage sowohl für den internen als auch für den internationalen Güterverkehr vom Tage der Veröffentlichung angefangen bis zum 31. August 1900 genehmigt.

Wien, am 15. Mai 1900. (1214)

---

7. Verdingungen.

Verdingung.

Die Lieferung von Oberbaumaterialien für sämmtliche Eisenbahndirektionsbezirke soll vergeben werden, und zwar:

Gruppe A. 3609 t Weichenplatten, 120000 Stück Gleitstühle, 8000 Stück Zungenkloben, 285 t Laschen, 50000 Stück Hakenplatten, 205000 Stück offene Unterlagsplatten, 365000 Stück Klemmplatten, 10000 Stück Neigungsplättchen;

Gruppe B. 99 t Hakenschrauben, 465 t Schwellenschrauben, 36 t Hakennägel, 18 t Stützknaggen, 86000 Stück verzinkte Schwellenbezeichnungsnägel.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1 hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offenliegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 1,50 M. für Gruppe A und 1,00 M. für Gruppe B — in baar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien" versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermin, am 29. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 15. Juni d. J.

Essen (Ruhr), den 11. Mai 1900. (1215)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Lokomotivschiebebühne mit Dampf- und Handbetrieb, 16,15 m Fahrschienenlänge, für Bahnhof Langendreer Süd ist zu vergeben. Die Ausführung der Schiebebühne soll nach den Musterzeichnungen Blatt 42 bis 49 der preussischen Staatseisenbahnen erfolgen. Zeichnungen, Lieferungsbedingungen und Angebotbogen mit Gewichtsberechnung und Angebotbogen liegen im Amtszimmer der unterzeichneten Inspektion, Bismarckstrasse 1, zur Einsicht offen und können auch von hier bezogen werden, und zwar:

Für Bedingungen mit Angebotbogen nebst Zeichnung Blatt 42 (Gesammtanordnung) zum Preise von 1 M.

Zeichnungen Blatt 43 bis 49 (Einzelheiten) zum Preise von 30 ₰ für jedes Blatt; die Beträge sind post- und bestellgeldfrei in baarem Gelde einzusenden.

Angebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung einer Schiebebühne" bis zum Eröffnungstermin, am 20. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr, hierher einzusenden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Essen, den 17. Mai 1900. (1216)

Königl. Eisenbahn-Maschineninspektion 2.

Verdingung. Für die Wasserstationsanlage auf dem Bahnhofe Löwenhagen (Abzweigung der Neubaulinie Löwenhagen-Gerdauen von der Hauptlinie Königsberg-Eydtkuhnen) soll die Anfertigung, Lieferung und vollständige betriebsfähige Aufstellung zweier Wasserkrähne einschl. sämmtlicher Nebenarbeiten öffentlich vergeben werden. Die Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt Nr. 55a, Zimmer 133, und in dem Büreau der hiesigen Betriebsinspektion I zur Einsicht aus. Verdingungshefte mit angehefteten Zeichnungen werden von dem Centralbüreau hierselbst für 1,60 M. für ein Heft postfrei abgegeben. Angebote sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Wasserkrähne auf Bahnhof Löwenhagen" bis spätestens zum Termine, den 9. Juni, Vormittags 10 Uhr, uns einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Königsberg, den 4. Mai 1900. (1217)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung.

Die Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung der Ent- und Bewässerung des Stationsgebäudes mit Nebengebäude auf Bahnhof Sachsenhausen-Neu sollen öffentlich verdungen werden. Die Zeichnungen, das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6, eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 3,50 M. (baar) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin, Freitag, den 25. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, gebührenfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Frankfurt a/M., den 10. Mai 1900. (1218J)

Königl. Eisenb.-Betriebsinspektion 1.

---

8. Verkauf von Altmaterialien.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Donnerstag, den 31. d. Mts., Vormittags 10 Uhr beginnend, versteigern wir hier die von der Bahn und dem Werkstättenbetrieb zurückgelieferten alten Metallwaaren, darunter mehrere Drehscheiben und Eisenkonstruktionen.

Bis zu genanntem Termin werden auch schriftliche Angebote angenommen.

Die Versteigerungsbedingungen und das Materialverzeichniss werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Karlsruhe, den 11. Mai 1900. (1219)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Verkauf von Altpapieren.

Die ausgesonderten Altpapiere, und zwar:

Akten, Bücher, Kassen- und Rechnungsbeläge, Telegramme, Telegrammbücher, Gepäckscheine, Papierabfälle, Frachtkarten, alte Morserollen zum Einstampfen, Nachweisungen, beschriebene und unbeschriebene Vordrucke, Bücher usw. zur freien Verwendung

sollen verkauft werden.

Preisangebote sind bis Freitag, den 25. d. Mts., Mittags 12 Uhr, an unser Rechnungsbüreau, Bahnhofstrasse Nr. 23 hier, versiegelt mit der Aufschrift: „Angebot auf Altpapiere" einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen können bei unserer Drucksachenverwaltung, Schmidtstedterstrasse 39 hier, eingesehen und auch von dort gegen Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Erfurt, den 9. Mai 1900. (1220)

Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Bei der diess. Verwaltung ist eine ältere Schiebebühne für Wagen zu verkaufen. Dieselbe steht in der hiesigen Centralwerkstätte zur Einsicht bereit.

Die Verkaufsbedingungen sind gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bei der unterzeichneten Dienststelle erhältlich.

Die Angebote müssen das Anerkenntniss der Kaufbedingungen enthalten und sind längstens bis 31. Mai 1900, Vormittags 10 Uhr, mit Aufschrift:

„Angebot auf Ankauf einer Schiebebühne"

verschlossen und portofrei auf dem Büreau der unterzeichneten Dienststelle einzureichen.

Darmstadt, den 14. Mai 1900. (1221)

Der Maschineningenieur.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 40. 23. Mai 1900. XL. Jahrgang.

Inhalt.

Die Zunahme der deutschen Binnenschifffahrt.

Das „Centralblatt der Bauverwaltung" bringt unter obiger Ueberschrift interessante Ermittelungen über die wirkliche Grösse des Wasserstrassenverkehres und über dessen Verhältniss zu der Güterbewegung der Eisenbahnen. Der Aufsatz betont und legt einleitend ausführlich dar, welche Mängel der Statistik des Binnenschifffahrtsverkehres anhaften, meint aber, dass durch die mitgetheilten Zahlen im ganzen eine Genauigkeit bis auf etwa 5 % oder höchstens 10 % erreicht sei. Nach seiner Berechnung umfasste der Güterverkehr auf deutschen Binnenwasserstrassen bis hinab zur Grenze der Seeschifffahrt (Bremen, Hamburg, Lübeck, Stettin, Danzig, Königsberg usw.) im Jahre 1875 2,9 Milliarden, dagegen im Jahre 1895 7,5 Milliarden Tonnenkilometer. Die Länge der deutschen schiffbaren Wasserstrassen ohne Moorkanäle und sonstige für den Verkehr kaum in Frage kommende Wasserläufe beträgt rund 10 000 km und zwar ohne nennenswerthe Aenderung sowohl für 1875 wie 1895. Verfasser stellt nun einen Vergleich zwischen dem Umfange des Wasserstrassenverkehres und dem des Eisenbahngüterverkehres Deutschlands an. Der letztere betrug im Jahre 1875 bei einer Eisenbahnlänge von 26 500 km 10,9 Milliarden Tonnenkilometer, im Jahre 1895 bei 44 800 km Eisenbahnen 26,5 Milliarden Tonnenkilometer.

Danach bezifferte sich die Steigerung des Güterverkehres auf den Wasserstrassen in den 20 Jahren von 1875 bis 1895 bei fast gleichgebliebener Länge auf 159 %, diejenige auf den Eisenbahnen trotz deren starker Vermehrung nur auf 143 %. Der Antheil der ersteren an der gesammten Güterbewegung Deutschlands (ohne Landstrassen) betrug

1875	21 %,	der der Eisenbahnen 79 %
1895	22 „	„ „ „ 78 „

Auf einen Kilometer Verkehrsweg zurückgeführt, betrug der sogen. kilometrische Verkehr

	im Jahre 1875	im Jahre 1895
auf den Wasserstrassen . .	290 000 t	750 000 t
„ „ Eisenbahnen . . .	410 000 „	590 000 „

Der kilometrische Verkehr war also 1875 auf den Eisenbahnen erheblich stärker als auf den Wasserstrassen, 1895 war das Umgekehrte der Fall. Dabei ist indess zu berücksichtigen, dass die seit 1875 gebauten Eisenbahnlinien viele Nebenbahnen mit geringem Verkehr enthalten, welche den kilometrischen Durchschnittsverkehr erheblich herabdrücken. Andererseits befinden sich aber auch unter den Wasserstrassen sehr viele in ungünstiger örtlicher Lage oder mit so geringen Querschnitts- und Schleusenabmessungen, dass der auf ihnen bewegte, ohnehin geringe Verkehr noch weiter abnimmt. Die ganze Steigerung in der Güterbeförderung entfällt daher auf die Hauptströme Rhein, Weser, Elbe und Oder sowie auf einige an diese anschliessende Flüsse und Kanäle.

Die bis 1895 beobachtete Steigerung des Wasserverkehres hat hiernach auch in den letzten Jahren, und zwar in verstärktem Maasse, stattgefunden. Nach einer mit hinreichender Genauigkeit neuerdings angestellten Berechnung ist der Verkehr im Jahre 1898 auf 10,7 Milliarden Tonnenkilometer gestiegen, d. h. in drei Jahren, seit 1895, um 43 %. Weitere Angaben im Vergleich mit den deutschen Eisenbahnen sind die folgenden:

	1895	1898
1. Länge in Kilometern		
a) Wasserstrassen . . .	10 000	10 000
b) Eisenbahnen	44 800	47 700*)
2. Güterverkehr in Tonnenkilometern		
a) Wasserstrassen . . .	7,5 Milliarden	10,7 Milliarden
b) Eisenbahnen	26,5 „	32,6 „

*) Anm. d. Schriftl. Nach dem im „Archiv für Eisenbahnwesen" Heft 3 d. J. veröffentlichten Aufsatz über die Eisenbahnen der Erde betrug die Länge der deutschen Eisenbahnen Ende 1898 49 500 km, also 1 860 km mehr, als oben angegeben. Der Unterschied liegt vermuthlich darin, dass Sympher nur die vollspurigen Bahnen berücksichtigt hat.

Sonach hat gegen 1895 der Verkehr der Wasserstrassen um 43 %, der der Eisenbahnen um nur 23 % zugenommen, und es war der Antheil an dem Gesammtgüterverkehr Deutschlands bei den Wasserstrassen 1898 auf 25 % gestiegen gegen 22 % im Jahre 1895, während er bei den Eisenbahnen 1898 75 % betrug und also gegen 1895 um 3 % gesunken war.

Der kilometrische Verkehr der deutschen Wasserstrassen betrug im Jahre 1898 über 1 000 000 t (1 070 000 t), während der gleiche Verkehr der Eisenbahnen sich auf 680 000 t bezifferte. Der Aufsatz weist darauf hin, dass der deutsche Binnenschifffahrtsverkehr den Frankreichs um mehr als das Doppelte übertrifft und dass er in Europa nur von dem des weit ausgedehnten russischen Reiches übertroffen wird. Er erblickt darin, dass neben dem Aufschwung der Binnenschifffahrt auch die deutschen Eisenbahnen eine, wenn auch verhältnissmässig nicht ganz so bedeutende, stark aufsteigende Entwickelung genommen haben, und zwar in einem Maasse, wie kein anderes europäisches Land, mit Recht einen Beweis dafür, dass Eisenbahnen und Wasserstrassen einander nicht ausschliessen und bekämpfen sollen, sondern dass sie, neben einander in richtigem Verhältniss gepflegt, zu beiderseitigem Nutzen zusammen wirken können.

Wir schliessen uns dieser Anschauung durchaus an und wollen hier nur darauf aufmerksam machen, dass bei obigen Vergleichen überall nur die vollspurigen Eisenbahnen im Sinne der amtlichen Statistik der deutschen Eisenbahnen berücksichtigt sind, während bei einem Vergleich mit den schiffbaren Wasserstrassen wohl auch der Güterverkehr der Schmalspurbahnen und des in grossartiger Entwickelung begriffenen deutschen Kleinbahnnetzes in Betracht gezogen werden muss, über den es freilich an ganz zuverlässigen Angaben bis jetzt noch fehlt. Jedenfalls würde seine Heranziehung ein wenig dazu beitragen, um die 3 Hunderttheile auszugleichen, um welche nach der obigen Berechnung der Antheil der deutschen Eisenbahnen am Gesammtgüterverkehr in der Zeit von 1895 bis 1898 gesunken ist.

Aus den am Schluss der Arbeit gegebenen sehr interessanten Zahlen über den Verkehr einzelner deutscher Wasserstrassen und einiger der bedeutendsten Binnenhäfen theilen wir hier noch folgendes mit: Es betrug der kilometrische Verkehr auf dem Rhein zwischen Köln und Emmerich im Jahre 1898 12 000 000 t gegen nur 8 000 000 t im Jahre 1895, auf der Elbe oberhalb Hamburgs 1898 5 770 000 t gegen 3 860 000 t im Jahre 1895, der Oder unterhalb Breslaus 1 900 000 t gegen 1 360 000 t, der kanalisirten Oder oberhalb Breslaus 950 000 t gegen 90 000 t (Fertigstellung der Kanalisirung Ende 1895, des Grossschifffahrtsweges 1897), der Weser oberhalb Bremens 610 000 t gegen 380 000 t, des kanalisirten Mains oberhalb der Mündung 1 900 000 t gegen 1 250 000 t, des Plauen-Finow- und Oder-Spreekanals zusammen 5 030 000 t gegen 3 620 000 t. Auffallend ist solchem Anwachsen gegenüber das Zurückbleiben des Donauverkehres (an der österreichischen Grenze), 190 000 t gegen 160 000 t, und des Memelverkehres (bei Schmalleningken), 750 000 t gegen 740 000 t. Unter den Binnenhäfen stehen die Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg, Hochfeld als Einheit betrachtet mit einem Ab- und Zugangsverkehr von 10 950 000 t im Jahre 1898 (gegen 7 416 000 t im Jahre 1895) allen voran. Es folgen Berlin mit 5 640 000 t (1895: 5 130 000 t), Hamburg (bei den Seehäfen Verkehr nur mit oberhalb gelegenen Wasserstrassen) mit 5 510 000 t (1895: 3 580 000 t), Mannheim mit 4 510 000 t (1895: 3 280 000 t), Stettin (schätzungsweise) mit 2 500 000 t (1895: 1 840 000 t), Magdeburg mit 2 120 000 t (1895: 1 510 000 t), Ludwigshafen mit 1 320 000 t (1895: 770 000 t), Breslau mit 1 230 000 t (1895: 1 370 000 t), Frankfurt a. M. mit 1 100 000 t (1895: 750 000 t), Danzig mit 920 000 t (1895: 580 000 t), Dresden mit 910 000 t (1895: 580 000 t), Köln mit 850 000 t (1895: 630 000 t), Kosel mit 800 000 t (gegen nur 10 000 t 1895), Bremen mit 610 000 t (1895: 380 000 t), endlich Königsberg mit 550 000 t (1895: 390 000 t). Memel hatte 1898: 470 000 t gegen 1895: 440 000 t; zurückgegangen ist der Ab- und Zugangsverkehr allein in Breslau infolge der Kanalisirung der oberen Oder; diesem Rückgang steht Kosels Zuwachs gegenüber.

Mit Recht sieht der Verfasser des Aufsatzes in diesen Zahlen den Beweis, welche Lebenskraft den lange vernachlässigten Wasserstrassen noch jetzt, ja gerade jetzt, innewohnt. Wir schliessen aus ihnen vor allem, dass der stets wachsende Verkehr einen gleichmässigen Ausbau des Wasserstrassen- und Eisenbahnnetzes verlangt. Ueberall sollten sich die Lücken schliessen, unter denen auf dem Gebiete beider Arten von Verkehrswegen wohl keine fühlbarer ist, als die einer West- und Norddeutschlands Ebenen durchquerenden, die grossen Stromgebiete des Rheins, der Weser und der Elbe verbindenden Wasserstrasse.

Der österreichische Gesetzentwurf über die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben beschäftigten Arbeiter.

Ein Ausschuss des Arbeitsbeiraths beräth gegenwärtig über den dem Letzteren seitens der Regierung zur Begutachtung überwiesenen Gesetzentwurf, betreffend die Regelung der Arbeitsverhältnisse der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben verwendeten Arbeiter. Die Bestimmungen dieses Gesetzentwurfes bieten vom sozialen Standpunkt so viel Interesse, dass es wohl am Platze ist, auf sie des Näheren einzugehen. Das Gesetz soll nach dem vorliegenden Entwurfe einerseits auf Arbeiten bei Regiebauten Anwendung finden. Unter letzteren versteht das Gesetz alle ausserhalb des Rahmens der gewöhnlichen Bahnerhaltung bewirkte Bauarbeiten, welche von den Bahnverwaltungen selbst durch in ihren unmittelbaren Dienst gestelltes Personal ausgeführt werden; andererseits [sollen dem Gesetz Arbeiter in Hilfsanstalten der Eisenbahnen unterworfen werden, in welchen durch unmittelbar im Dienste der Bahnverwaltung stehendes Personal für Rechnung derselben und unter Ausschluss der gewerbsmässigen Uebernahme von Arbeiten und Lieferungen für dritte Personen Arbeiten verrichtet werden, welche zwar den Zwecken der betreffenden Bahnunternehmung dienen, aber nicht zur Durchführung und Sicherung des Verkehrs gehören. Als solche Hilfsanstalten führt der Gesetzentwurf an:

1. Anstalten für die Herstellung und Reparatur von Fahrbetriebsmitteln und Betriebseinrichtungen (Werkstätten u. dergl.).

2. Anstalten für die Erzeugung von Bau- und Verbrauchsmaterialien zu Bahnzwecken (Steinbrüche, Schottergruben, Tränkungsanstalten, Fahrkartendruckereien, Steindruckereien, Schmieden u. dergl.).

3. Beleuchtungsanstalten.

Die Gesetzvorlage behandelt in eingehender Weise: Die Vorsorgen für die Arbeiter, die Aufsicht über dieselben, die Dauer der täglichen Arbeitszeit, die Arbeitspausen, die Sonn- und Feiertagsruhe, den Besuch der gewerblichen Fortbildungsschulen, die Entlohnung und Kündigung, die Lohnzahlungen, die Arbeitsbücher und Zeugnisse, die Arbeitsordnungen und die Konventionalstrafen wegen Uebertretung der Arbeitsordnung, die Auflösung des Arbeitsverhältnisses und den vorzeitigen Austritt, die Zuständigkeit zur Austragung von Streitigkeiten aus dem Arbeits-, Lehr- und Lohnverhältnisse, die Verwendung von jugendlichen Arbeitern und Frauenspersonen sowie von Lehrlingen, die Uebertretungen des Gesetzes und deren Bestrafung, die Ueberwachung der Durchführung des Gesetzes usw.

Erwähnung verdienen vor allem die Bestimmungen des Gesetzentwurfes über die Vorsorgen für die Arbeiter. Danach sind die Bahnverwaltungen verpflichtet, bei den Regiebauten und in den Hilfsanstalten alle jene Einrichtungen bezüglich der Arbeitsräume, Betriebsvorrichtungen, Maschinen und Werksgeräthschaften herzustellen und zu erhalten, welche mit Rücksicht auf die Beschaffenheit der Arbeit oder der Arbeits-

stätte zum Schutze des Lebens und der Gesundheit der Arbeiter erforderlich sind. Insbesondere hat die Bahnverwaltung Sorge zu tragen, dass alle Maschinen, Werkseinrichtungen und ihre Theile, Kessel usw. mit solchen Schutzvorrichtungen versehen werden, dass eine Gefährdung der beschäftigten Arbeiter bei ordnungsmässiger Verrichtung ihrer Arbeit nicht leicht erfolgen kann.

Ebenso ist für entsprechende Einrichtungen gegen Feuersgefahr, Schutz der Arbeiter im Falle eines Brandes und für die erste Hilfeleistung bei Unglücksfällen, in letzterer Beziehung durch Bereithaltung von Verbandmaterial, Krankentransportmitteln u. dergl. in der nothwendigen Menge und Beschaffenheit vorzusorgen.

Ferner hat die Bahnverwaltung Vorsorge zu treffen, dass die geschlossenen Arbeitsstätten während der Arbeitszeit möglichst licht, rein und staubfrei erhalten werden und dass die Lufterneuerung immer eine der Zahl der Arbeiter und den Beleuchtungsvorrichtungen entsprechende, sowie der nachtheiligen Einwirkung schädlicher Ausdünstungen entgegenwirkende sei. Es ist Vorsorge zu treffen für eine genügende Menge guten Trinkwassers, für der Zahl der Arbeiter und den Anforderungen der Gesundheit entsprechende Aborte sowie rücksichtlich der in geschlossenen Arbeitsstätten betriebenen Hilfsanstalten auch für Waschvorrichtungen. In solchen grösseren Hilfsanstalten sollen im Bedarfsfalle angemessene, in der kalten Jahreszeit geheizte Räume zum Einnehmen der Mahlzeiten ausserhalb der Arbeitsräume und verschliessbare Kästen zum Aufbewahren der Kleider den Arbeitern zur Verfügung gestellt werden. Sofern mit gewissen Arbeiten besondere Gefahren verbunden sind, hat die Bahnverwaltung unabhängig von der Arbeitsordnung Vorschriften zu erlassen, in welchen die Arbeiter unter Hinweis auf diese Gefahren mit den zur Abwendung derselben getroffenen Sicherheitsmaassregeln bekannt gemacht und zu deren Befolgung verpflichtet werden.

Diese der Genehmigung der Aufsichtsbehörde unterliegenden Vorschriften und Anordnungen sind in den Arbeitsstätten in den Arbeitern verständlicher Weise an geeigneter, leicht zugänglicher Stelle anzuschlagen.

Wenn eine Bahnverwaltung den Arbeitern Wohnungen direkt überlässt — sei es in eigenen oder von ihr ganz oder zum Theile gemietheten Gebäuden — hat sie dafür Vorsorge zu treffen, dass in diesen Wohnungen die baulichen Einrichtungen ebenso den Forderungen der Gesundheit, als den Rücksichten auf die Sittlichkeit entsprechen.

Der Eisenbahnminister ist ermächtigt, bezüglich der Einrichtung bei den Regiebauten und Hilfsanstalten der Eisenbahnen, der Betriebsvorrichtungen, Maschinen und Werksgeräthschaften sowie des Inhaltes der Betriebsvorschriften allgemeine oder für einzelne Arten von Regiebauten oder Hilfsanstalten aus Rücksicht auf die Eigenthümlichkeiten derselben besondere Verfügungen im Verordnungswege zu erlassen.

Die mit der Aufsicht betrauten Organe haben die Verpflichtung, die beschäftigten Personen in der Ausübung der Arbeiten zu unterweisen und auf die besonderen Gefahren, welche mit den ihnen zugewiesenen Dienstleistungen verbunden sind, aufmerksam und sie mit den zur Abwendung der erwähnten Gefahren bestehenden Sicherheitsmaassregeln und mit der Handhabung der angebrachten Schutzvorkehrungen vertraut zu machen. Den Aufsichtspersonen ist es untersagt, von den Arbeitern Geschenke in Geld oder Naturalien anzunehmen.

Die tägliche Arbeitszeit darf ohne Einrechnung der Arbeitspausen höchstens 11 Stunden innerhalb 24 Stunden betragen. Die für Verrichtungen, welche der eigentlichen Arbeit vorausgehen oder nachfolgen (Kesselbeheizung, Anfeuern der Oefen u. dergl.), unumgänglich erforderliche Zeit ist in die Höchstarbeitszeit nicht einzurechnen. Für jene ununterbrochen betriebenen Hilfsanstalten, bei welchen die Sonntagsarbeit gestattet ist, kann der Eisenbahnminister behufs Ermöglichung des erforderlichen Schichtwechsels die Arbeitszeit im Verordnungswege angemessen regeln. Ebenso ist er ermächtigt, hinsichtlich bestimmter Arbeiterkategorien jener Hilfsanstalten, bei welchen aus technischen Gründen eine genaue Abgrenzung der täglichen Arbeitszeit und der Arbeitspausen nicht durchgeführt werden kann, an Stelle der täglichen Höchstarbeitszeit eine wöchentliche Höchstarbeitszeit im Verordnungswege festzustellen. Letztere darf ohne Einrechnung der Arbeitspausen bei gewöhnlichen Betrieben 66 Stunden und bei ununterbrochenen Betrieben einschliesslich der gestatteten Sonntagsarbeit 77 Stunden nicht übersteigen.

Die Ueberstunden sind besonders zu entlohnen. Sofern die ungestörte Aufrechthaltung des Verkehres infolge plötzlicher Betriebsstörungen oder infolge sonstiger zwingender Umstände unvorhergesehen ein vermehrtes Arbeitsbedürfniss zur Folge hat, kann eine Ueberschreitung der Höchstarbeitsdauer erfolgen. Erfordert der Dienst die Einführung eines ununterbrochenen Betriebes, so ist sofort dafür Vorsorge zu treffen, dass die Beschäftigten sobald als möglich abgelöst werden und sodann eine entsprechend verlängerte Ruhezeit geniessen können. Die Bahnverwaltungen sind jedoch verpflichtet, von diesem Bedürfnisse der Verlängerung der Arbeitsdauer unverweilt an die Aufsichtsbehörde Anzeige zu erstatten, damit letztere in die Lage versetzt wird, die Nothwendigkeit und die Zahl der Ueberstunden zu überprüfen und letztere erforderlichenfalls zu regeln. Für alle sonstigen Fälle eines thatsächlich vermehrten Arbeitsbedürfnisses ist die Verlängerung der festgesetzten täglichen Arbeitszeit, und zwar sowohl hinsichtlich ihrer Dauer, wie auch der Anzahl der täglichen Ueberstunden an die vorgängige Bewilligung der Aufsichtsbehörde gebunden. Diese Bewilligung darf nur bis zum Ausmaasse von 13 Stunden im Tage und nicht über 12 Wochen im Jahre ertheilt werden.

(Schluss folgt.)

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für die Rechnungsjahre 1896, 1897 und 1898.

Seitens der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen sind für die Jahre 1896, 1897 und 1898 die statistischen Nachrichten über die Vereinsbahnen seiner Zeit an die Betheiligten zur Ausgabe gebracht worden. Wir geben im Anschluss an die in Nr. 28 und 30 des Jahrgangs 1897 dieser Zeitung enthaltene Veröffentlichung über die Ergebnisse des Rechnungsjahres 1895 nachstehend eine Zusammenstellung der wichtigeren statistischen Daten aus den nächstfolgenden drei Jahrgängen und bemerken zuvörderst, dass das Schema der Vereinsstatistik für 1896 und 1897 das frühere geblieben, dass aber mit dem Jahre 1898 eine Veränderung eingetreten ist durch Einschaltung eines neuen Abschnittes C „Unterhaltung, Erneuerung und kleinere Ergänzungen der baulichen Anlagen der Voll- und Schmalspurbahnen“. Während somit die Abschnitte A (Verwaltung, Länge, Betriebseröffnung usw.) und B (allgemeine Beschreibung der Bahn) ihre bisherige Benennung behalten haben, verschieben sich die Bezeichnungen der von C ab folgenden Abschnitte um je einen Buchstaben des Alphabets. Es führen in der Statistik für 1898 die betreffenden Abtheilungen somit die folgenden Bezeichnungen: Abschnitt D, Anlagekapital der vollspurigen Bahnen, Abschnitt E, Fahrbetriebsmittel der vollspurigen Bahnen, Abschnitt F, Verkehr auf den Voll- und Schmalspurbahnen, Abschnitt G, Geldergebnisse der Voll- und Schmalspurbahnen, Abschnitt H, Unfälle, Zahlungen auf Grund von Haftpflicht- und Unfallversicherungsgesetzen, Achsbrüche, Schäden an Radreifen und Vollrädern, Schienenbrüche, Abschnitt J, Anzahl und Gehaltsverhältnisse der Beamten, Diener und Arbeiter der Voll- und Schmalspurbahnen, Abschnitt K, Beamten-, Diener- und Arbeiterpensionen, von der Verwaltung errichtete Pensions- und Unterstützungskassen, Krankenfürsorge, Abschnitt L, Nachweisung über die nicht dem öffentlichen Verkehr dienenden Anschlussbahnen. Hieran schliesst sich dann noch ein besonderer „Anhang, betreffend die schmalspurigen Eisenbahnen“.

Im Abschnitt A sind sämmtliche dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörige Bahnen für die Jahre 1896 und 1897 wie bisher unter 67 Nummern nachgewiesen. Dagegen ist die Gesammtzahl im dritten Berichtsjahre auf 63 zurückgegangen, und zwar ist dies dadurch veranlasst, dass die grosse belgische Centralbahn und die Lüttich-Mastrichter Bahn infolge Verstaatlichung und Verschmelzung mit dem belgischen Staatsbahnnetz aus dem Verein ausgeschieden sind, und dass jetzt die Gölnitzthalbahn und die Löcsethalbahn mit den Popradthaler Bahnen zusammen unter einer Nummer geführt werden. Die sämmtlichen Bahnen sind dann wie bisher in folgende drei Hauptgruppen zerlegt: A. deutsche Eisenbahnen, B. luxemburgische, niederländische und andere Vereinsbahnen (rumänische, belgische Chimaybahn und Warschau-Wiener Bahn), C. österreichisch-ungarische Eisenbahnen.

So geringfügig auf den ersten Blick die meisten der für

1898 vorgenommenen Aenderungen erscheinen, so hat es doch zunächst der Lösung vieler schwieriger und verwickelter Fragen und somit einer langwierigen und aufopfernden Vorarbeit bedurft, um die Durchführung des neuen Systemes zu ermöglichen. Seit der Einführung des neuen Normalbuchungsformulars, welches von sämmtlichen deutschen Bundesregierungen mit der Maassgabe angenommen war, dass die Reichsstatistik bereits für das Rechnungsjahr 1898 auf Grund der entsprechenden Tabellen aufgestellt werde, war es unerlässlich nothwendig geworden, dass die Vereinsstatistik mit diesem Schema in Einklang gebracht wurde. Dies ist geschehen, und dabei ist es gleichzeitig gelungen, einen möglichst engen Anschluss an das bisherige System zu wahren, was — wie jeder Statistiker weiss — von der äussersten Wichtigkeit ist. Ein oft erwähntes Wort bezeichnet die Statistik als „stillstehende Geschichte". Damit ist aber nur die eine Seite ihres Wesens zutreffend geschildert. So wichtig es ist, dass uns durch sorgfältige und zuverlässige Zusammenstellungen ein genauer Einblick in den derzeitigen Zustand eines bestimmten Lebensgebietes gegeben werde, so erhalten diese Zusammenstellungen doch erst ihren wahren Werth durch die Möglichkeit zeitlicher Vergleichung. Da alle menschlichen Dinge in unaufhörlichem, nie stillstehenden Flusse begriffen sind, so wird auch die Statistik erst dadurch aus einem todten Tabellen- und Formularwesen zu einer lebendigen Wissenschaft, dass sie von den jeweiligen Zuständen ein Zurückgehen auf die früheren Verhältnisse ermöglicht, dass sie von jeder einzelnen der vorhergehenden Entwickelungsstufen ein genaues Abbild gibt und dass sie dadurch in die eigentlichen Ursachen der Entwickelung werthvolle Einblicke für denjenigen gestattet, der den inneren Zusammenhang der Dinge zu erkennen bestrebt ist. Deshalb ist es von so grosser Wichtigkeit, dass jegliche Statistik in ihrem ganzen Verlaufe in einer Weise geführt wird, die ein Zurückgreifen und ein unmittelbares Anschliessen an frühere Aufstellungen ermöglicht und thunlichst erleichtert.

Die betr. Vorarbeiten wurden vom Ausschusse für die Vereinssatzungen und allgemeinen Verwaltungsangelegenheiten einem Unterausschusse übertragen, und seiner Wirksamkeit ist es zu danken, dass die Abschnitte A, C, D, E, G und H mit geringen Aenderungen in ihrer bisherigen Gestalt haben belassen werden können. Auch der Abschnitt B (allgemeine Beschreibung der Bahn) hat sich nach Vornahme erheblicher Aenderungen auf Grund der vorhandenen Materialien erstellen lassen, während dies bei dem Abschnitte F (jetzt G) Geldergebnisse sowie dem Abschnitte J (jetzt K) Beamten-, Diener- und Arbeiterpensionen, Pensions- und Unterstützungskassen, Krankenfürsorge nicht möglich gewesen ist. Diese Abschnitte haben infolge der erwähnten deutschen Buchungsvorschriften bezw. der Formulare für die Erhebung der Nachrichten über die Beamten- und Arbeiterpensionen sowie der Krankenfürsorge einer völligen Umarbeitung unterzogen werden müssen.

Der Abschnitt B bringt über die Bahn- und Betriebslängen der einzelnen Gruppen die nachstehenden Angaben:

Bahngruppe	Bahnlänge am Ende des Betriebsjahres 1896: Hauptbahnen	Bahnlänge am Ende des Betriebsjahres 1896: Bahnen untergeordneter Bedeutung	Bahnlänge am Ende des Betriebsjahres 1896: zusammen	Betriebslänge am Ende des Betriebsjahres 1896: überhaupt	Betriebslänge am Ende des Betriebsjahres 1896: davon dienen dem Personen-Verkehre	Betriebslänge am Ende des Betriebsjahres 1896: davon dienen dem Güter-Verkehre	Betriebslänge im Jahresdurchschnitt: überhaupt	Betriebslänge im Jahresdurchschnitt: davon dienen dem Personen-Verkehre	Betriebslänge im Jahresdurchschnitt: davon dienen dem Güter-Verkehre
	Kilometer								
1. deutsche Eisenbahnen	31 990 (31 948)[1]	12 967 (12 346)	44 957 (44 294)	45 200 (44 562)	44 351 (43 761)	45 083 (44 440)	44 907 (44 056)	44 066 (43 267)	44 798 (43 942)
2. luxemburgische, niederländische und andere Vereinsbahnen	5 386 (5 233)	779 (707)	6 165 (5 940)	7 369 (7 143)	7 299 (7 075)	7 368 (7 142)	7 278 (6 994)	7 208 (6 926)	7 277 (6 993)
3. österreichisch-ungarische Eisenbahnen	21 185 (21 043)	7 852 (7 022)	29 037 (28 065)	30 584 (29 371)	30 286 (29 089)	30 569 (29 356)	29 739 (28 663)	29 421 (28 354)	29 723 (28 632)
zusammen	58 561 (58 224)	21 598 (20 075)	80 159 (78 299)	83 153 (81 076)	81 936 (79 925)	83 020 (80 938)	81 924 (79 713)	80 695 (78 547)	81 798 (79 567)
Desgleichen im Betriebsjahre 1897.									
1. deutsche Eisenbahnen	32 177	13 636	45 813	45 943	45 065	45 826	45 655	44 776	45 543
2. luxemburgische, niederländische und andere Vereinsbahnen	5 386	779	6 165	7 369	7 299	7 368	7 369	7 299	7 368
3. österreichisch-ungarische Eisenbahnen	21 459	8 931	30 390	32 239	31 942	32 224	31 262	30 934	31 247
zusammen	59 022	23 346	82 368	85 551	84 306	85 418	84 286	83 009	84 158

Bahngruppe	Bahnlänge am Ende des Betriebsjahres 1898: vollspurige Strecken: Hauptbahnen	Bahnlänge am Ende des Betriebsjahres 1898: vollspurige Strecken: Nebenbahnen	Bahnlänge am Ende des Betriebsjahres 1898: schmalspurige Strecken	Bahnlänge am Ende des Betriebsjahres 1898: zusammen	Betriebslänge am Ende des Betriebsjahres 1898: überhaupt	Betriebslänge am Ende des Betriebsjahres 1898: davon dienen dem Personen-Verkehr	Betriebslänge am Ende des Betriebsjahres 1898: davon dienen dem Güter-Verkehr	Betriebslänge im Jahresdurchschnitt: überhaupt	Betriebslänge im Jahresdurchschnitt: davon dienen dem Personen-Verkehr	Betriebslänge im Jahresdurchschnitt: davon dienen dem Güter-Verkehr
	Kilometer									
1. deutsche Eisenbahnen	32 304,98	14 489,70	714,58	47 509,26	47 495,40	46 561,71	47 369,54	46 879,91	45 970,60	46 766,80
2. luxemburgische, niederländische und andere Vereinsbahnen	5 113,65	644,48	32,55	5 790,68[2])	6 965,98	6 938,89	6 964,98	6 815,87	6 778,35	6 814,87
3. österreichisch-ungarische Eisenbahnen	21 383,80	11 261,95	439,25	33 085,00	33 673,81	33 370,83	33 657,67	32 772,80	32 420,00	32 756,67
zusammen	58 802,43	26 396,13	1 186,38	86 384,94	88 135,19	86 871,43	87 992,19	86 468,58	85 168,95	86 338,34

[1]) Die in Klammern stehenden Zahlen stellen die Ergebnisse des Jahres 1895 dar.

[2]) Die Verminderung gegen das Vorjahr ist durch den Wegfall der grossen belgischen Centralbahn und der Lüttich-Mastrichter Bahn veranlasst.

Von den Bahnstrecken waren:

	eingleisig	zweigleisig	dreigleisig	viergleisig
	Kilometer			
1896	60 234	20 677	133	—
	(58 952)	(20 151)	(108)	—
1897	61 960	20 944	134	—
1898	64 625,17	21 624,58	45,66	89,53

Die Zahl der Brücken und Durchlässe von mehr als 2 m Lichtweite betrug im Jahre 1896 34 225 (33 680), im Jahre 1897 35 004, im Jahre 1898 35 834. Die Gesammtlänge aller Viadukte betrug 1896 84,40 (84,20) km, im Jahre 1897 87,89 km, im Jahre 1898 99,94 km. Die Gesammtlänge aller Tunnels und Galerien betrug 1896 287,49 (285,91) km, im Jahre 1897 292,66 km, im Jahre 1898 299,48 km.

Die Gesammtlänge aller Gleise betrug 1896 133 887 (130 187) Kilometer, 1897 137 141 km, Ende 1898 142 764,27 km. Davon entfielen auf Bahnhofs-, Ausweichs- und sonstige Nebengleise 1896 31 812 (30 544) km, im Jahre 1897 32 802 km, im Jahre 1898 34 617,86 km. Die Länge der durchgehenden Gleise bezifferte sich in letzterem Jahre auf 108 146,41 km.

Die Schienen waren verlegt im Jahre 1896 auf hölzernen Schwellen auf 109 756 (106 812) km, auf eisernem Oberbau auf 23 704 (22 967) km, auf Steinwürfeln auf 427 (408) km. Im Jahre 1897 lagen auf hölzernen Schwellen 112 304 km, auf eisernem Oberbau 25 396 km, auf Steinwürfeln 441 km. Im Jahre 1898 waren verlegt in den durchgehenden Gleisen auf hölzernen Querschwellen 88 133,31 km, auf eisernen Querschwellen 16 509,45 Kilometer, auf Steinwürfeln 130,89 km, auf Stuhlschienen, Langschwellen bezw. ohne Unterbettung 3 372,76 km.

In der Statistik für 1898 ist nicht angegeben, auf welchen Längen der Bahnhofs- und Nebengleise hölzerne bezw. eiserne Schwellen verlegt waren; die betreffenden Angaben sind vielmehr nur für die durchgehenden Gleise gemacht worden. Es konnte daher für die Gesammtzahl der Gleise nicht festgestellt werden, ob das Verhältniss des eisernen Oberbaues zum Holzschwellenoberbau etwa auch im Jahre 1898 das Gleiche geblieben ist, wie im Vorjahre, wo 18 % der Gleise mit eisernem Oberbau und 82 % mit Holzschwellen ausgestattet waren. Im Jahre 1898 hatten von den durchgehenden Gleisen 16 % eisernen und 84 % Holzschwellenoberbau.

Zugleich beginnt mit dem Jahre 1898 eine veränderte Statistik des Gewichtes der verwendeten Schienen, und zwar sind auf durchgehenden Gleisen des Vereins in obigem Jahre in Verwendung gewesen breitfüssige Schienen im Gewichte

bis einschl. 30 kg für das lauf. Meter auf	16 729,94 km	= 15,97 %
von 30 bis 35 „ „ „ „ „ „	59 976,69 „	= 57,24 „
„ 35 bis 40 „ „ „ „ „ „	25 517,49 „	= 24,36 „
über 40 „ „ „ „ „ „	2 549,53 „	= 2,43 „

Von sämmtlichen im Gebiete der Vereinsbahnen vorhandenen Schienen bestanden im Jahre 1896 aus Eisen 22 941 (23 635) km, aus Stahl 106 145 (101 872) km, aus Eisen und Stahl 4 801 (5 180) km; im Jahre 1897 aus Eisen 21 844 km, aus Stahl 110 523 km, aus Eisen und Stahl 4 773 km und im Jahre 1898 in den durchgehenden Gleisen aus Eisen 8 702,44 km, aus Stahl 99 443,97 km.

Die sämmtlichen im Gebiete der Vereinsbahnen vorhandenen Weichen betrugen — auf einfache Weichen umgerechnet — 1896: 195 816½ (187 526), 1897: 203 116½ und 1898: 216 828½, wobei eine dreistellige Weiche gleich zwei einfachen Weichen, eine halbe englische ebenfalls gleich zwei einfachen Weichen und eine ganze englische Weiche gleich vier einfachen Weichen gerechnet ist. Die Zahl der Stationen, Haltestellen und Haltepunkte betrug 1896: 14 702 (14 220), 1897: 15 232 und 1898: 16 013.

Dem neuen Abschnitt C entnehmen wir folgende Daten: Die Länge der unterhaltenen Strecken sämmtlicher Vereinsbahnen betrug im Jahresdurchschnitte 85 543,38 km. Die Gesammtlänge der unterhaltenen Gleise betrug im Jahresdurchschnitte 140 967,67 km. Im Jahre 1898 wurden umgebaut zusammen 4 720,24 km Gleise, wobei 92,11 km zu Gleisen aus Eisenschienen und 4 628,13 km zu Gleisen aus Stahlschienen umgebaut wurden. Die Verwendung von Stahlschienen hat also auch in diesem Jahre einen erheblichen Fortschritt gemacht, und betrug dieser Zuwachs 3 % der Gesammtlänge.

An Schwellen und anderem neuen Oberbaumaterial kamen bei den Gleisumbauten und Einzelauswechselungen zur Verwendung:

A. Schwellen.

Hölzerne Querschwellen							Eiserne Schwellen	
imprägnirte			nicht imprägnirte			im ganzen	a) Quer-	b) Lang-
von Eichenholz	von sonstigem Laubholz	von Nadelholz	von Eichenholz	von sonstigem Laubholz	von Nadelholz		Schwellen	
Stück							Stück	
1538541	882192	4441001	2812253	2299	234813	9911099	1443339	615

Es erhellt hieraus, dass die Verwendung von Nadelholzschwellen diejenigen des Eichenholzes bereits nicht unerheblich überschritt. Von dem verwendeten Holze waren Nadelholz 47 %, Eichenholz 44 % und anderes Laubholz 9 %. Von den Holzschwellen waren 69 % imprägnirt. Eine Neuverwendung eiserner Langschwellen hat nur noch in ganz geringfügigem Maasse stattgefunden. Eine Aenderung in dieser Beziehung wird erst erwartet werden können, wenn langjährige Versuche auf diesem Gebiete ein günstiges Ergebniss zeitigen sollten.

B. Schienen.

von Eisen	von Stahl						Gesammtgewicht der Eisen- und Stahlschienen
	bis einschl. 30 kg	über 30 bis einschl. 35 kg	über 35 bis einschl. 40 kg	über 40 bis einschl. 45 kg	über 45 kg	Stahlschienen im ganzen	
Meter							t
111 247	455 642 = 6 %	4 956 082 = 60 %	1 409 099 = 18 %	1 036 500 = 14 %	120 056 = 2 %	7 977 379	286 763

Ferner kamen zur Verwendung 94 859 t Kleineisenzeug, 8 390 Stück Weichen, 12 027 Stück Herz- und Kreuzungsstücke und 4 783 576 cbm Bettungsmaterial.

Die Kosten der Erneuerungs-, Unterhaltungs- und kleineren Ergänzungsbauten stellten sich im Jahre 1898 wie folgt:

Löhne der Bahnunterhaltungsarbeiter, Beschaffung der Baumaterialien (ausschl. der Oberbaumaterialien)	Beschaffung der Oberbaumaterialien				im ganzen für Oberbaumaterialien
	Schienen	Kleineisenzeug	Weichen und Weichenbestandtheile	Schwellen	
Mark					
162 392 548	32118487	16683686	8581961	42762722	262539404

Dieselben betragen auf 1 km Bahnlänge 3 069 ℳ., auf 1 000 Lokomotivkm 261 ℳ. und auf 1 000 Wagenachskm 9,82 ℳ.

Der Gesammtbetrag des bis Ende 1896 verwendeten Anlagekapitals bezifferte sich bei den deutschen Bahnen auf 11 695 030 508 ℳ., bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen auf 1 075 750 708 ℳ., bei den österreichisch-ungarischen Bahnen auf 6 352 503 712 ℳ., im ganzen auf 19 123 284 928 ℳ., — bis Ende 1897 bei den deutschen Bahnen auf 11 945 621 105 ℳ., bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen auf 965 163 865 ℳ., bei den österreichisch-ungarischen Bahnen auf 7 135 624 021 ℳ., im ganzen auf 20 046 408 991 ℳ., — bis Ende des Jahres 1898 bei den deutschen Bahnen auf 12 217 746 712 ℳ., bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen auf 955 457 972 ℳ., bei den österreichisch-ungarischen Bahnen auf 7 272 998 554 ℳ., im ganzen auf 20 446 203 248 ℳ.

Was die Fahrbetriebsmittel anbelangt, so besassen am Ende des Jahres 1896 a) die deutschen Bahnen 16 156 (15 938) Lokomotiven, b) die luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 1 814 (1 776) Lokomotiven, c) die öster-

reichisch-ungarischen Bahnen 6 640 (6 304) Lokomotiven. Im ganzen waren damals vorhanden 24 610 (24 018) Lokomotiven, davon entfielen durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge zu a 0,36 (0,36), zu b 0,25 (0,25), zu c 0,22 (0,21), zu d 0,30 (0,30). Am Schlusse des Jahres 1897 besassen an Lokomotiven a) die deutschen Bahnen 16 668 oder 0,36 für 1 km, b) die luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 1 808 oder 0,24 für 1 km, die österreichisch-ungarischen Bahnen 6 988 oder 0,22 für 1 km, alle Vereinsbahnen zusammen 25 464 oder 0,30 für 1 km. — Am Schlusse des Jahres 1898 besassen an Lokomotiven a) die deutschen Bahnen 17 384 oder durchschnittlich 3,72 für 10 km Betriebslänge, b) die luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 1 626 oder durchschnittlich 2,35 für 10 km, die österreichisch-ungarischen Bahnen 7 350 oder durchschnittlich 2,21 für 10 km. Im Ganzen besassen die Vereinsbahnen derzeit 26 360 Lokomotiven oder 3,03 für 10 km Betriebslänge.

Auf eigenen und fremden Betriebsstrecken sowie auf Neubaustrecken der eigenen Bahn haben die eigenen Lokomotiven der Vereinsbahnen geleistet an Lokomotivkilometern im Jahre 1896 1. auf den deutschen Bahnen 596 616 324 (566 519 248) km, 2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 68 531 565 (65 168 731) km, 3. bei den österreichisch-ungarischen 232 661 011 (218 709 194) km, 4. im Ganzen bei sämmtlichen Vereinsbahnen 897 808 900 (850 397 173) km; im Jahre 1897 1. bei den deutschen Bahnen 624 836 995 km, 2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 70 740 309 km, 3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen 243 365 617 km, im Ganzen bei sämmtlichen Vereinsbahnen 938 942 921 km; im Jahre 1898: 1. bei den deutschen Bahnen 673 043 454 km, 2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 70 195 477 km, 3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen 260 851 083 km, 4. im Ganzen bei sämmtlichen Vereinsbahnen 1 004 090 084 km.

Im Jahre 1898 haben auf den eigenen Betriebsstrecken die Lokomotiven und Motorwagen an Tonnenkilometern gefördert:

Bahngruppe	Nutzlast				todte Last		
	Personen nebst Handgepäck (zu 75 kg gerechnet)	Gepäck und Güter aller Art	Eisenbahnfahrzeuge auf eigenen Rädern als Frachtgut	im ganzen	der Personen-ausschliesslich Motorwagen	der Gepäck-, Güter- und Postwagen	im ganzen
1. bei den deutschen Bahnen	1 309 122 123	32 544 817 417	14 464 779	33 868 404 319	20 613 296 639	47 979 795 471	102 461 496 429
2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen	123 861 333	2 760 048 084	263 450	2 884 172 867	2 117 255 324	4 448 469 893	9 449 898 084
3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen	493 810 034	15 308 292 812	27 826 732	15 829 929 578	8 602 582 106	21 783 695 222	46 216 206 906
zusammen	1 926 793 490	50 613 158 318	42 554 961	52 582 506 764	31 333 134 069	74 211 960 586	158 127 601 419

Der Aufwand für Unterhaltung, Erneuerung und Ersatz der Lokomotiven und Tender nach Abzug des Erlöses für Altmaterial betrug 1896: 95 610 738 (89 045 073) *M.*, 1897: 97 796 718 *M.*, 1898: 102 597 631 *M.*

Der zur Bewältigung des Verkehres verfügbare Wagenpark der Vereinsverwaltungen betrug an Personenwagen bezw. Lastwagen (Gepäck-, Güter-, Vieh- und Arbeitswagen):

a) am Ende des Jahres 1896:

Bahngruppe	Personenwagen	bedeckte Lastwagen	offene Lastwagen	zusammen Lastwagen
	Anzahl			
1. bei den deutschen Bahnen	31 949 (31 026)	109 656 (105 593)	235 311 (223 638)	344 967 (329 231)
2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen	3 813 (3 720)	16 509 (15 721)	22 493 (22 061)	39 002 (37 782)
3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen	14 222 (13 507)	64 749 (63 465)	82 838 (80 876)	147 587 (144 341)
zusammen	49 984 (48 253)	190 914 (184 779)	340 642 (326 575)	531 556 (511 354)

b) am Ende des Jahres 1897:

Bahngruppe	Personenwagen	bedeckte Lastwagen	offene Lastwagen	zusammen Lastwagen
1. bei den deutschen Bahnen	33 148	113 681	245 976	359 657
2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen	3 854	16 928	22 673	39 601
3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen	14 907	67 256	87 705	154 961
zusammen	51 909	197 865	356 354	554 219

c) am Ende des Jahres 1898:

Bahngruppe	Personenwagen	bedeckte Lastwagen	offene Lastwagen	zusammen Lastwagen
	Anzahl			
1. bei den deutschen Bahnen	34 527	113 508	259 251	372 759
2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen	3 524	16 289	16 786	33 075
3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen	15 525	65 193	91 873	157 066
zusammen	53 576	194 990	367 910	562 900

Die am Schlusse des Jahres 1896 bei sämmtlichen Vereinsbahnen vorhandenen Personenwagen enthielten Plätze I. Klasse 105 310 (100 113), II. Klasse 404 011 (386 249), III. Klasse 1 292 844 (1 250 637), IV. Klasse 264 556 (243 110), zusammen 2 066 721 (1 980 109); Ende 1897: I. Klasse 106 640, II. Klasse 416 060, III. Klasse 1 350 434, IV. Klasse 287 676, zusammen 2 160 810; Ende 1898: I. Klasse 102 602, II. Klasse 421 428, III. Klasse 1 397 872, IV. Klasse 323 206, zusammen 2 245 108.

Im eigenen Betriebe der Bahnen wurden von den eigenen und fremden Personenwagen im ganzen zurückgelegt 1896: 5 097,1 Millionen (4 669 Millionen) oder durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 63 165 (59 432) Achskm, 1897: 5 446,0 Millionen oder durchschnittlich 65 608 Achskm und 1898: 5 849,2 Millionen oder durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 69 358 Achskm.

Die sämmtlichen Lastwagen besassen eine Tragfähigkeit 1896 von 5 960 315 (5 655 324) t oder durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 71,79 (69,85) t und für jede Achse 5 526 (5 450) kg. Im Jahre 1897 betrug die Tragfähigkeit sämmtlicher Lastwagen 6 304 025 t oder durchschnittlich für 1 km Betriebslänge 73,80 t und für jede Achse 5 607 kg. Im Jahre 1898 war die Tragfähigkeit sämmtlicher Lastwagen gestiegen auf 6 693 426 t oder durchschnittlich 77,52 t für 1 km Betriebslänge und 5 730 kg für 1 Achse.

Es tritt also auch in diesen Zahlen eine erfreuliche Steigerung in der Leistungsfähigkeit des Wagenparkes hervor.

Mit Einschluss der Leistungen der Postwagen, deren im Jahre 1896 1 082 vierrädrige (1 085), 122 (99) sechsrädrige und 176 (170) achträdrige vorhanden waren, haben im eigenen Betriebe die eigenen und fremden Lastwagen der Vereinsverwaltungen in dem gedachten Jahre 24 139 (22 756) Millionen Achskilometer zurückgelegt oder auf 1 km Betriebslänge 294 654 (285 395) Achskm im Durchschnitt. Die Leistungen der 1897 vorhandenen Lastwagen betrugen im eigenen Betriebe einschliesslich der 1 134 vierrädrigen, 144 sechsrädrigen und 176 achträdrigen Postwagen im ganzen 25 222 Millionen Achskilometer oder durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 299 253. Im Jahre 1898 stellten sich die Leistungen der vorhandenen Lastwagen im eigenen Betriebe einschliesslich der Postwagen auf 26 661 Millionen Achskilometer oder durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 311 896. Der Aufwand für Unterhaltung, Erneuerung und Ersatz einschliesslich Achsen und Räder hat nach Abzug des Erlöses bezw. Werthes für Altmaterial bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 1896 für Personenwagen 33 302 604 (33 468 497) *M.* und für Güterwagen 70 244 735 (67 521 079) *M.* betragen. Im Jahre 1897 betrug dieser Aufwand 32 816 993 *M.* für Personenwagen und 75 036 831 *M.* für Güterwagen. Der Aufwand für Unterhaltung usw. von Personenwagen stellte sich 1898 auf 34 149 199 *M.*, für Güterwagen auf 81 515 805 *M.*

(Fortsetzung folgt.)

Nachrichten.

Deutschland.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse für den Monat April 1900 ergibt für 69 Bahnen, die schon im April 1899 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 48 141,66 km.

Einnahme	im ganzen *M.*	gegen das Vorjahr *M.*	auf 1 km *M.*	gegen das Vorjahr *M.*	gegen das Vorjahr %
für alle Bahnen im April 1900					
aus dem Personenverkehre	43 147 160	+ 4 544 418	1 021	+ 93	+ 10,02
aus dem Güterverkehre	88 786 441	+ 4 683 117	2 063	+ 78	+ 3,93
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende April 1900					
aus dem Personenverkehre	36 559 443	+ 4 053 864	1 014	+ 98	+ 10,70
aus dem Güterverkehre	77 214 605	+ 3 997 162	2 103	+ 77	+ 3,80
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende April 1900					
aus dem Personenverkehre	20 085 599	+ 468 907	3 239	+ 30	+ 0,93
aus dem Güterverkehre	45'408 399	+ 2 483 083	7 202	+ 294	+ 4.26

— **Betriebseröffnungen.** Am 13. April d. J. ist die 18 km lange vollspurige Kleinbahn Polkwitz-Raudten dem Betriebe übergeben worden. Diese Kleinbahn schliesst in Raudten an die Linien Glogau-Breslau und Raudten-Liegnitz des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau an.

Ferner ist am 1. Mai d. J. die Neubaustrecke: Wittenberger Umgehungslinie bei Stendal für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen und das bisherige Gleis von Stendal ab bis Kilometer 4,6 der Strecke nach Wittenberge ausser Betrieb gesetzt worden. Durch die Inbetriebnahme der neuen Strecke wird die Entfernung für sämmtliche an der Strecke Stendal-Wittenberge gelegenen Stationen von Stendal ab um 3,4 km länger. Mit dem Tage der Betriebseröffnung ist ferner diese Neubaustrecke aus dem Eisenbahndirektionsbezirk Hannover ausgeschieden und in den Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg übergegangen.

— **Ueber die Verlegung des Vorortsverkehres des anhalter Bahnhofes in Berlin** nach dem Potsdamer Bahnhof bringt die „D. Bauztg." nach einem Vortrage des Eisenbahnbauinspektors Biedermann von der königlichen Eisenbahndirektion Berlin einen fachmännischen Aufsatz, dem wir folgendes entnehmen: Bisher spielte sich auf den beiden Ferngleisen Berlin-Halle ausser dem Fernverkehr auch der gesammte Vorortverkehr Berlin-Tempelhof-Südende-Lankwitz-Gross-Lichterfelde (Ost) ab. 1899 liefen über diese Gleise durchschnittlich 70 Vorortzüge, 52 Personen- und Schnellzüge, 25 Güterzüge, zusammen 147 Züge. An der Brücke über den Landwehrkanal wird diesem Gleispaar noch die bis Mariendorf eingleisige Linie Berlin-Zossen-Elsterwerda-Dresden zugeführt, auf welcher täglich 12 Fernzüge und 20 Vorortzüge verkehren. Auf den beiden anhalter Hauptgleisen zwischen Kanal und Einmündung in den Bahnhof bewegen sich daher zeitweilig 10—11 Züge in der Stunde. Die Menge der im Vorortverkehr Berlin-Gross-Lichterfelde (Ost) beförderten Personen belief sich 1899 auf 3 200 000. Die Hauptgleise sind mit Rücksicht auf die Sicherheit des Betriebes an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt; im Interesse der weiteren Entwickelung der genannten Vororte war aber eine raschere Zugfolge dringend erwünscht und ausserdem die Beseitigung der Schienenkreuzungen mit belebten Strassen unbedingt erforderlich. Bei der Erörterung der Frage, wie der Verkehr umzugestalten sei, entschied man sich für die Ueberleitung des Vorortverkehres der anhalter Bahn in den Potsdamer Bahnhof unter Anlage einer Kopfstation neben dem etwas nach Westen verschobenen Ringbahnhof. Es werden künftig fünf Bahnhöfe an dieser Stelle neben einander liegen: der Wannseebahnhof, der Potsdamer Fernbahnhof, der Bahnhof der Ringbahn, der der Vorortlinie Gross-Lichterfelde (Ost) und schliesslich der Bahnhof der elektrischen Hochbahn. Die beiden Gleise der Vorortlinie überschreiten den Landwehrkanal auf der alten Ueberführung der Ringbahn, für welche westlich ein neuer eiserner Ueberbau hergestellt wird. Die Gleise liegen zunächst neben den etwas nach Westen verschobenen Ringbahngleisen auf dem zu verbreiternden gemauerten Viadukt von 79 Oeffnungen und überschreiten sodann die Yorkstrasse. Die Gleise ziehen sich dann an das Dresdner Ferngleis heran und verfolgen dessen Richtung bis etwa zur Mitte des Rangirbahnhofes Tempelhof. Hier findet eine Abschwenkung an die beiden Hauptgleise der anhalter Bahn statt, die von den beiden Vorortgleisen umfasst werden. Bis Gross-Lichterfelde (Ost), wo die Vorortgleise wieder in die Ferngleise einmünden, ist dann die anhalter Bahn viergleisig. Die alten Ferngleise enthalten dabei mit den Vorortgleisen ein derartiges Längsprofil, dass alle Schienenkreuzungen mit den Hauptstrassenzügen vermieden werden. Für das alte Dresdner Hauptgleis, das hiernach zum Vorortgleis geworden ist, musste ein Ersatz geschaffen werden durch zwei neue Gleise für den Fernverkehr Berlin-Dresden. Die verschiedenen Abzweigungen und Entwickelungen finden auf und neben dem Tempelhofer Rangirbahnhofe statt. Im Zusammenhange mit diesen Arbeiten ist auch der Bau des 3. und 4. Gleises der Ringbahn auf der Strecke Ebersstrasse bis Rixdorf erfolgt, so dass hiermit der viergleisige Ausbau des ganzen Ringes beendet ist. Von den Stationen ist zunächst die auf Viadukt stehende Kopfstation am Potsdamer Bahnhof hervorzuheben. Zwischen York- und Kolonnenstrasse wird ein Betriebsbahnhof für den neuen Vorortverker eingerichtet. An der Yorkstrasse selbst ist für später eine Haltestelle vorgesehen. An der General Pape-Strasse an der Kreuzung mit der Ringbahn wird eine Station angelegt, von der der Uebergang zur Ringbahn ermöglicht wird. Dieselbe soll einerseits dem Lokalverkehr für Schöneberg und Tempelhof und andererseits als Zugangsbahnhof für die Gebäude des Landwehrbezirkskommandos an den Aushebungstagen dienen. Vollständig umgebaut werden die Stationen Südende, Lankwitz und Gross-Lichterfelde. Die Baukosten — abgesehen von den Grunderwerbskosten, namentlich für die Gleisanlagen am Tempelhofer Rangirbahnhof — belaufen sich nach dem Anschlage auf 5 500 000 *M.*

— **Brandversicherungsverein preussischer Staatseisenbahnbeamten.** Nach den Mittheilungen des Verwaltungsraths und des Hauptausschusses betrugen im Jahre 1899 die Einnahmen 274 611 *M.* (darunter Eintrittsgelder und Beiträge 227 405 *M.*), die Ausgaben 159 716 *M.* (darunter Brandentschädigungen in 948 Fällen mit 106 501 *M.*). Von dem Ueberschusse in Höhe von 114 895 *M.* sind dem Reservefonds 92 895 *M.* zugeführt, welcher damit die Höhe von 627 839 *M.* erreicht hat.

Aufnahmefähig sind — wie wir bereits in Nr. 34 S. 519 d. Ztg. mittheilten — die Beamten der preussisch-hessischen Staats- und der Reichseisenbahnen, die Gehülfen im mittleren Dienst sowie die Hülfsunterbeamten und ständigen Arbeiter, welche der Abtheilung B der Arbeiterpensionskasse angehören.

Durch die Versetzung in den Ruhestand erlischt die Mitgliedschaft nicht; auch die Wittwen von Mitgliedern können die Versicherung fortsetzen.

— **Platzkarten.** In den D-Schnellzügen Nr. 35 und 36, die ab 1. Juni zwischen Berlin und Kissingen verkehren, wird Platzkartengebühr, und zwar sowohl für die I. und II. Klasse, als auch für die III. Wagenklasse erhoben. Die Gebühr beträgt in der I. und II. Klasse für Entfernungen bis einschliesslich 150 km 1 ℳ, für grössere Entfernungen 2 ℳ, in der III. Klasse 50 ₰ bezw. 1 ℳ. Reisende, die Schlafwagenplätze bezahlen, haben keine Platzkarten zu lösen; Reisende, die mit den genannten Schnellzügen von einer bayerischen nach einer bayerischen Station reisen, sind zur Lösung einer Platzkarte nicht verpflichtet.

— **Streik bei der Grossen Berliner Strassenbahn.** Berlin stand und steht seit Sonnabend früh bis jetzt — Montag, 21. Mai, Nachmittag — unter dem Zeichen nicht des Verkehres, sondern des Strassenbahnstreiks. Eine ganz ungewohnte wohlthuende Stille umfängt uns auf den sonst von dem Getöse und Geklingel der rollenden Strassenbahnwagen erfüllten Strassen. Diese Seite der Sache möchte man sich wohl gefallen lassen, wenn nicht ihre tiefernsten und traurigen Seiten überwögen. Wir rechnen hierher nicht einmal in erster Linie die in alle Lebensbeziehungen eindringende, vor allem die Unbemittelten treffende Störung des Verkehres; sie lässt sich mit Hülfe der glücklicherweise recht leistungs- und fassungsfähigen Omnibusse, der theilweise in Betrieb gebliebenen und heute Montag Vormittag anscheinend wieder häufiger fahrenden elektrischen Strassenbahnwagen, der Stadtbahn sowie endlich der Droschken und last not least der bei dem heute herrschenden angenehmen und trockenen Maiwetter gern etwas mehr als gewöhnlich leistenden eigenen Gehwerkzeuge wohl ertragen; aber mit Sorge und Schmerz denkt man an die aufrührerischen Auftritte mit ihren traurigen Folgen, die Verhetzung und Verbitterung, die durch alle diese Vorgänge nur gesteigert wird und vor allem an die zahlreichen Familien, die bei der Strassenbahn ein zwar nicht immer reichliches, aber doch erträgliches Brot fanden und denen nun infolge der eigenen Halsstarrigkeit und der sozialdemokratischen Aufreizung vielleicht lange Arbeits- und Verdienstlosigkeit droht.

Zur Sache selbst nehmen wir an, dass unsere Leser über die wesentlichsten thatsächlichen Vorgänge aus den Tageszeitungen unterrichtet sind. Nachdem die Direktion der Grossen Strassenbahn am Freitag Angebote in Bezug auf besseres Anfangsgehalt (90 ℳ monatlich für die Fahrer und Schaffner), rascheres Aufsteigen (in 10 Jahren auf 110 ℳ), die Bezahlung der Ueberstunden, die Ruhezeit und eine Anzahl andere Punkte gemacht hatte, die auf einer Konferenz im Polizeipräsidium von den betheiligten Vertretern der Behörden als durchaus genügend betrachtet wurden, durfte man auf eine Abwendung des Streiks hoffen. Dass die Direktion sich nicht auf Verhandlung mit Vertretern von sozialdemokratischen Verbänden einlassen konnte, sondern nur mit Vertretern ihres Personals verhandeln wollte, war klar, ebenso, dass sie sich nicht Vorschriften machen lassen konnte in Bezug auf Verwendung einzelner dem Personal missliebiger Persönlichkeiten. Aber anscheinend war die Unzufriedenheit und die Gährung innerhalb des Personals schon zu weit vorgeschritten, dort wollte man den Streik und so trat er denn Sonnabend früh in Kraft. Eines kann hierbei nicht verschwiegen werden: so sehr der ruhigere und verständigere Theil des Publikums einsieht, dass die Direktion im letzten Augenblicke in ihren Zugeständnissen nicht weiter gehen konnte, so lebhaft ist doch die Theilnahme, die sich den Streikenden zuwendet. Die Grosse Strassenbahngesellschaft ist beim grossen Publikum, auch bei dem sozialdemokratischen Anwandlungen kaum unterworfenen des Westens, nicht gerade beliebt, weil ihr Betrieb zahlreichen, freilich theilweise auch recht hoch gespannten, Wünschen nicht entspricht. Aber diese unfreundliche Stimmung darf jetzt, wo die öffentliche Ordnung zwar nicht durch die Streikenden selbst, aber durch den leider bei solchen Gelegenheiten unvermeidlich sich vordrängenden Janhagel gefährdet ist, nicht hindern, dass man die Verwaltung mit allen Mitteln unterstützt, damit der Verkehr vor Ausschreitungen geschützt und baldthunlichst in vollem Umfange wieder aufgenommen werde. Wie energisch die Regierung selbst diese Aufgabe in die Hand genommen hat, zeigen die soeben bekannt werdenden Reden des Ministers des Innern Freiherrn von Rheinbaben und des Ministers der öffentlichen Arbeiten von Thielen in der heutigen Sitzung des Abgeordnetenhauses. Eine weitere hocherfreuliche Nachricht ist die, dass dem Oberbürgermeister Kirschner von beiden betheiligten Seiten das Schiedsrichteramt übertragen ist und dass er dies angenommen hat. Inzwischen hat die Direktion der Grossen Strassenbahn in einem der wichtigsten Streitpunkte, der Pensionsfrage, nachgegeben, auch soll sie ihre Drohung zurückgenommen haben, dass sie jeden Streikenden, der bis heute Mittag nicht zum Dienst zurückgekehrt sei, als entlassen betrachte; damit scheint die friedliche Beendigung des Streiks in nahe Aussicht gerückt.

Nachschrift. Inzwischen ist **der Streik** in einer Konferenz des Ausschusses der Streikenden mit dem Direktionsausschuss unter Leitung dss Oberbürgermeisters Kirschner **beigelegt**, der Dienst wird morgen Dienstag früh auf allen Linien wieder aufgenommen. Die Bedingungen, die ein weiteres Entgegenkommen der Direktion bedeuten, sind diese:

1. Am 1. Juli Einrichtung der Pensionskasse auf Grund des mit dem Magistrat vereinbarten Statuts.
2. Die Dienstzeit beträgt für die Fahrer 9 Stunden, für die Schaffner 11 Stunden einschliesslich der Vorbereitung für den Dienst und einschliesslich der Kassenabrechnungen.
3. Schaffung einer Kommission auf jedem Bahnhof, die periodisch der Direktion ihre Wünsche darlegen, als Bindeglied zwischen den Angestellten und der Direktion wirken soll.
4. Gehalt: Anfangs 85 ℳ, nach 6 Monaten 90 ℳ, nach 2 Jahren 95 ℳ, nach 5 Jahren 100 ℳ, nach 8 Jahren 105 ℳ, nach 10 Jahren 110 ℳ, nach 12 Jahren 113 ℳ, nach 15 Jahren 115 ℳ, nach 17 Jahren 118 ℳ, nach 20 Jahren Höchstgehalt von 120 ℳ. Die Ueberstunden werden mit 50 ₰ bezahlt.

— **Königsberg - Cranzer Eisenbahn.** Der „Staats-Anz." vom 18. d. Mts. veröffentlicht die Urkunde, betreffend die für die Dauer des jeweiligen Sommerfahrplans vorzunehmende Umwandlung der Nebeneisenbahn von Königsberg nach Cranz in eine Haupteisenbahn durch die Königsberg-Cranzer Eisenbahngesellschaft.

— **Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.** Im Jahre 1899 betrugen die Einnahmen einschliesslich des Uebertrags aus dem Vorjahre 2 471 586 ℳ (darunter aus dem Personenverkehr 353 589 ℳ und aus dem Güterverkehr 1 558 808 ℳ), die Betriebsausgaben 1 149 054 ℳ und der Ueberschuss 1 322 532 ℳ, von welchem Betrage der Erneuerungsfonds I mit 195 903 ℳ, der Erneuerungsfonds II mit 20 000 ℳ und der Reservefonds II mit 52 380 ℳ auszustatten ist. Von dem verbleibenden Reingewinn sollen verwendet werden zur Gewährung einer Dividende von 5 % (642 000 ℳ) an 12 840 000 ℳ Prioritätsstammaktien, einer Dividende von 2,75 % (353 100 ℳ) an 12 840 000 ℳ Stammaktien und 9 951 ℳ zu persönlichen Gewinnantheilen. Ende des Berichtsjahres 1899 betrug der Bestand des Reservefonds I 360 000 ℳ, des Reservefonds II 671 360 ℳ, des Erneuerungsfonds II 136 107 ℳ. Die Betriebsausgaben haben 46,47 % der Betriebseinnahmen (gegen 42,85 % im Vorjahre) in Anspruch genommen. Diese nicht unerhebliche Steigerung wird von der Verwaltung u. a. darauf zurückgeführt, dass dem Betriebsfonds infolge von Kursverlusten 40 000 ℳ Zinsen weniger zugeflossen sind als im Vorjahre, dass die Einnahmen aus dem Gemeinschaftsverhältnisse Soldau - Illowo von 220 000 auf 150 000 ℳ zurückgegangen, Preise und Löhne aber gestiegen sind.

— **Verhandlungen des bayerischen Landtages über Personen- und Gütertariffragen.** Im Anschluss an unsere kurze Mittheilung in Nr. 38 S. 584 d. Ztg. über die Erklärungen des Ministers Freiherrn v. Crailsheim vom 14. d. Mts. in der bayerischen Kammer der Abgeordneten geben wir die wichtige Rede nach dem Bericht der Münchener „Allg. Ztg." in ihrem auf die Tarifreform bezüglichen Theil wörtlich wieder. Der Herr Minister verneinte zunächst die Frage, ob der Landtag nicht bei der Festsetzung der Tarife mitzuwirken habe, und fuhr dann fort: „Die Tarife müssen mobil sein und der Regierung muss eine gewisse Freiheit gelassen werden. Der Ueberschuss von 36 000 000 ℳ ist nur scheinbar, da 33 000 000 ℳ für Verzinsung der Eisenbahnschuld gezahlt werden müssen. Das neue Anlehen von 90 000 000 ℳ wird später noch zur Verzinsung dazukommen. Ich bin kein prinzipieller Gegner der Herabsetzung der Personentarife. Aber der Werth der Sache wird überschätzt. Es ist begreiflich, dass die Zeitungen viel und gern über dieses populäre Thema schreiben, zudem dazu eine besondere Fachkenntniss nicht gehört. Wichtiger sind die Gütertarife. Und darin haben wir sehr viel gethan, was nicht geleugnet werden wird. Die Klagen über die Höhe der Personentarife sind meist übertrieben. Die deutschen Tarife sind billiger, als die in den weitaus meisten Staaten. Es hat sich auch der Personenverkehr normal entwickelt. Man hat sich übrigens vorbehaltlich der Zustimmung der Regierungen in Süddeutschland geeinigt, die Tarife auf 6, 4 und 2,5 bezw. 2,3 ₰ für das Kilometer herabzusetzen. Dadurch würde in Bayern ein Ausfall von 4 200 000 bezw. 5 600 000 ℳ entstehen. Nun muss aber der Minister auf die Bilanzirung achten und darf nicht nur auf Popularität sehen. Jedenfalls muss es noch einige Jahre dauern, bis die Herabsetzung ohne plötzlichen Ausfall durchgeführt werden kann, zudem wir für den vermehrten Verkehr erst mit besserem Material gerüstet sein müssen. Es ist übrigens jedenfalls die Vereinbarung zwischen den süddeutschen Staaten abzuwarten. Sollte diese Vereinbarung so kommen, dass der Landtag nicht vorher gehört

werden könnte, so würden wir uns nicht ausschliessen und die Sätze so annehmen, wie sie angenommen werden müssen und können. Der ungarische Zonentarif ist heute kein Schlagwort mehr. Dass der ungarische Zonentarif nicht genügt, beweist, dass er gerade wieder revidirt wird. Für unsere Verhältnisse würde das System überhaupt nicht passen. Die finanzielle Wirkung war in Ungarn die, dass die Frequenz um 270, die Einnahme um 61 % stieg. Die Ausgaben deckten sich dann mit den Einnahmen vielfach nicht mehr. Auch sonstwo hat man mit der Verbilligung der Personentarife schlechte Erfahrungen gemacht. Auch die Behauptung, die Plätze würden bei der Verbilligung der Tarife besser ausgenutzt, ist völlig falsch. Wir haben jetzt eine Anzahl schlecht frequentirter, aber nothwendiger Züge. Die würden immer bleiben, was sie heute sind. Wenn man die Einrichtungen von heute gegen früher betrachtet und bedenkt, dass ausserdem der Werth des Geldes viel geringer ist, so liegt darin schon eine bedeutende Verbilligung. Die Regierung muss zu Verbesserungen keineswegs geschoben werden. Vor allem ist mir nichts davon bekannt, dass die Regierung sich gegen die Einführung des Vorortverkehres gesträubt hätte. Was die Taxermässigung für die Feuerwehr betrifft, so will ich sehen, ob mit der Motivirung, dass das ganze Land daran betheiligt ist, diese Ermässigung ohne irgendwelche künftige Konsequenzen und ohne Verletzung der bisherigen Grundsätze sich ermöglichen lässt. Ich kann das um so besser, als der Landtag mit dieser Motivirung, die Feuerwehr nütze dem ganzen Lande, einverstanden ist. (Bravo! von allen Seiten.) Was die Platzkarte betrifft, so wird die Gebühr nur da erhoben, wo sie erhoben wurde, wenn Bayern, wie früher, nicht mitthäte. Es ist die Einführung also nur zur Bequemlichkeit des Publikums da. Klagen über ungeschultes Personal an der Perronsperre sind dem Verkehrsministerium nicht bekannt. Bayern ist nicht theurer als die übrigen süddeutschen Staaten; die berechnete Differenz, die Abg. Schirmer brachte, entsteht zum Theil durch Benutzung von Netzkarten und Kilometerheften, die aber bei uns wohl kaum einzuführen sind. Wir haben als wichtigere Erleichterung den Vorortverkehr. . . . . .“

Am folgenden Tage wurde in der Kammer die Berathung des Eisenbahnetats fortgesetzt und gab dem Minister v. Crailsheim gegenüber einem vom Abg. Steininger gestellten Antrag auf Verbilligung der Holztarife Anlass zu folgenden weiteren Erklärungen: „Von einer allgemeinen Ermässigung der Gütertarife kann nicht die Rede sein, denn gerade bei den Gütertarifen ist eine Spezialisirung nöthig. Gegen die Herabsetzung der Getreidetarife würde z. B. die Landwirthschaft protestiren, und zwar mit Recht. Wenn aber die Personentarife herabgesetzt werden, dann wird es schwer sein, auch noch die Gütertarife herabzusetzen. Dieser Ansicht ist auch der preussische Eisenbahnminister, der deshalb gegen die Herabsetzung der Personentarife ist. Wenn aber Preussen die Gütertarife herabsetzt, müssen wir mitthun. Deshalb müssen wir bei den Personentarifen vorsichtig sein. Der Antrag Steininger ist von tiefeinschneidender finanzieller und volkswirthschaftlicher Bedeutung. Wir haben schon oft diese Frage berathen und sind immer zu dem Resultate gekommen, an den Holztarifen nichts zu ändern. Allen kann man es nicht recht machen. Der Absatz nach dem Rhein ist stets gewachsen und ich kann durch Ziffern beweisen, dass die diesbezüglichen Ausführungen Steininger's nicht richtig sind. Die Einfuhr aus ausserdeutschen Ländern hat abgenommen. Nur das Rundholz für deutsche Sägemühlen wurde stärker importirt, ohne dass die inländischen Hölzer billiger wurden, ein Beweis von dem Gedeihen und Blühen deutscher Sägewerke. Die Preise für die Schnitthölzer und Bretter sind stetig gestiegen. Also, die Sägemühlen leiden keine Noth. Es besteht aber auch keine Gefahr für eine Verschlechterung. Die Tarifpolitik muss einer möglichsten Stabilität sich befleissigen, da sonst jede weitaussehende Kalkulation unmöglich wird. Die Festigkeit der Sätze ist wichtiger als die Billigkeit bei stetem Wechsel. Uebrigens sprechen gegen die Herabsetzung der Brettertarife die gleichen Gründe wie gegen die Herabsetzung der Getreidetarife. Wenn wir die Tarife herabsetzten, hätten wir wohl einen Ausfall, für die Interessenten wäre aber nichts gewonnen, weil Preussen sofort den Tarif erhöhen würde. Eine Gleichstellung der minderwerthigen und werthvolleren Waaren ist gegen alle tariflichen Grundsätze und Erfahrungen. Wir haben das gleiche Malheur bei Getreide und Mehl, gegen die wir, allerdings ohne Erfolg, eingetreten sind. Die Herabsetzung der Stammholztarife würde also nicht von Segen sein, sondern nur, wie bei den Mühlen, die grossen Sägen gegenüber den kleinen bevorzugen. Ausserdem würde bei Aufhebung der Schleifholztarife auch die ausländische Konkurrenz nur begünstigt. Auch die Interessen der Waldbesitzer und die Cellulosefabrikation würden empfindlichen Schaden leiden. Dagegen bin ich geneigt, die Klagen über die Dimensionen des Schleifholzes abzustellen. Die jetzigen Verhältnisse in der Holzbranche beweisen nur, dass die jetzigen Tarife gut sind; denn die jetzige Entwickelung ist gesund und eine Aenderung würde nur einen grossen Ausfall bedeuten, während alle anderen Folgen mindestens sehr zweifelhaft sind. Jedenfalls dürfen wir aber auch die Interessen der Waldbesitzer nicht hinter jene der Sägemüller setzen. Ich bin dem Antrag Steininger nicht abgeneigt, glaube aber, dass bei den Berathungen nicht viel herauskommt. Selbst der Verein der Holzinteressenten konnte noch nicht zu allgemein angenommenen Vorschlägen kommen. — Was die Ermässigung der Sätze für Wegematerial betrifft, so sind wir zu den äussersten Grenzen schon gegangen und können kaum weiter ermässigt werden. — Der Abg. Köhl will auch einen ermässigten Umschlag für Stammholz. Er befindet sich damit im Gegensatz zum Abg. Steininger. Zu einer Aenderung der Umschlagsätze bei Würzburg und Frankfurt besteht überhaupt kein Anlass; es ist auch noch keinerlei Antrag in dieser Richtung gekommen. — Die vom Abg. Keidel gebrachten Angriffe gegen die Regierung sind grundlos, denn wir gehen in den Frachtsätzen bis an die mögliche untere Grenze. — Die Anregungen des Abg. Wörle bezüglich der Maistarife sind kaum durchzuführen, da die Tarife für ungarischen Mais schon sehr niedrig sind, die für amerikanischen Mais von anderen Eisenbahnverwaltungen abhängen. — Bezüglich der vom Abg. Sir angeregten Ermässigungen auf Waldbäume, Obstbäume und Sämereien ist zu bemerken, dass solche Ermässigungen in bedeutendem Umfange schon bestehen. — Die Abschaffung der Lokalbahnzuschläge ist unmöglich, da es der Bahnverwaltung nicht zugemuthet werden kann, unter die eigenen Betriebskosten noch herunterzugehen. Für Wegebaumaterial wird in nächster Zeit der Lokalbahnzuschlag in Wegfall kommen.“ — Der Antrag Steininger wurde von der Kammer mit grosser Mehrheit angenommen.

— In Sachen der **süddeutschen Tarifgemeinschaft** erklärte am 19. d. Mts. in der Sitzung der württembergischen Kammer der Abgeordneten auf die Interpellation des Abg. Haussmann der Ministerpräsident Freiherr von Mittnacht: die württembergische Regierung sei bereit, mit den Nachbarstaaten nochmals in Verhandlungen einzutreten, eventuell selbständig vorzugehen.

— **Personalnachrichten.** Die Geheimen Oberbauräthe Karl Müller und Blum, vortragende Räthe in der Eisenbahnabtheilung des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, sind zu ausserordentlichen Mitgliedern der königlichen Akademie des Bauwesens ernannt worden.

Im Bereich der preussischen Staatseisenbahnverwaltung sind die Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren: Schneider, bisher in Friedland Ostpr., zur Eisenbahndirektion in Münster i. W. und Reiser, bisher in Seeburg, als Vorstand der Bauabtheilung 2 nach Friedland Ostpr. versetzt.

Der Baurath z. D. Schmiedt, früher Vorsteher der Bauinspektion in Minden, ist gestorben.

Dem Mitgliede der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen Oberfinanzrath Neumann ist der Titel und Rang eines Geheimen Bauraths verliehen.

Oesterreich-Ungarn.

— **Das Investitionsprogramm der Staatsbahnverwaltung.** In Bezug auf die Vorarbeiten für die in diesem in Aussicht genommenen neuen Bahnverbindungen sind bedeutende Fortschritte zu verzeichnen. Was zunächst die zur Herstellung der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest gehörigen Linien anlangt, so hat in den letzten Tagen die Linienbegehung der Theilstrecke Görz-Triest unter lebhafter Beifallskundgebung der betheiligten Gemeinden und Bevölkerungskreise stattgefunden und ein allseits mit Befriedigung aufgenommenes Ergebniss geliefert. Auch bezüglich der Linien Schwarzach-St. Veit-Möllbrücken (Tauernbahn) und Klaus-Windischgarsten-Spital am Pyhrn-Selzthal (Pyhrnbahn) sind die generellen Projekte bereits vollständig fertiggestellt, und hat das Eisenbahnministerium die in Betracht kommenden Landesbehörden beauftragt, die gedachten Projekte unverweilt der kommissionellen Begehung zu unterziehen. Es erübrigt sohin nur noch die Vollendung der Vorprojekte für die Strecken Klagenfurt-(Villach)-Assling und Assling-Görz (Karawanken- und Wocheiner Bahn), rücksichtlich welcher die Projektirungsarbeiten gleichfalls schon so weit gediehen sind, dass die Begehung in den nächsten Wochen wird vorgenommen werden können. Nicht minder sind die technischen Vorarbeiten für die Strecke Rakonitz-Laun beschleunigt worden. Auch hier wird die eingeleitete Begehung in den nächsten Tagen stattfinden. Für die neue Karpathenbahn Lemberg-Sambor-galizisch-ungarische Grenze wird das gesammte Vorprojekt voraussichtlich im Laufe des Monats Juni fertiggestellt werden. Es ist sohin alles vorbereitet, um — das Zustandekommen der einschlägigen Gesetzesvorlage voraus-

gesetzt — die eigentlichen Bauarbeiten der volkswirthschaftlich so bedeutungsvollen Bahnlinien ungesäumt in Angriff nehmen zu können.

— **Trennung des Fernverkehrs vom Nahverkehr.** Die Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat gelegentlich der Einführung des Fahrplanes vom 1. Mai d. J. im Güterzugdienste die Trennung des Fernverkehres vom Nahverkehre unter gleichzeitiger Einführung von Aus- und Zuladezügen durchgeführt. Die zur Anwendung gebrachten Grundsätze sind dieselben, wie solche seit längerem in Fachzeitungen erörtert und zur Einführung auf den Eisenbahnen empfohlen worden sind. Die mit dem neuen Systeme in der Zeit vom 1. Mai bis 31. Dezember d. J. gemachten Erfahrungen zeigen nach dem Berichte der Direktion eine auffallende Steigerung der Regelmässigkeit des Zugverkehres und eine durch Kreuzung der Stehzeiten der Züge in den Stationen eingetretene Besserung des Betriebes bei gleichzeitiger grösserer Schonung des Personals. Neben diesen, die Ordnung und Sicherheit des Betriebes direkt berührenden Vortheilen weist die genannte Bahnverwaltung auch ziffermässig grössere Vortheile des Systems nach, welche in dem rascheren Umsatze der Lokomotiven und Wagen, in der beschleunigten Abbeförderung der Güter und Verringerung der durch Lieferzeitüberschreitungen entstandenen Auslagen, endlich in dem Rückgange der Wagenumladungen gelegen sind. In Ansehung dieser Vortheile hat die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen den übrigen österreichischen Privatbahnverwaltungen empfohlen, hinsichtlich ihrer Bezirke die Güterbeförderung nach den gleichen Grundsätzen zu regeln.

— **Reform der Ausfuhrtarife.** In der diesjährigen Frühjahrssession des Staatseisenbahnrathes, welche für den 6. Juni d. J. in Aussicht genommen ist, wird ein Bericht des in Angelegenheit dieser Reform eingesetzten Komitees erstattet werden. Das Komitee, welches der Staatseisenbahnrath gewählt hat, bestellte acht Unterausschüsse für die einzelnen Gruppen mit der Aufgabe, die Vorberathungen auf Grund des von der Regierung vorzulegenden Materials zu pflegen. Von diesen hat bereits jener für die Gruppe „Holz und Holzwaaren, Möbel und Möbelbestandtheile, Holzstoff, Papier und Pappe“ am 3. d. Mts., jener für die Gruppe „Allgemeine Fragen der Ausfuhrtarifirung“ am 4. d. Mts. eine Sitzung abgehalten, während die Unterausschüsse für die Gruppe „Farbe, Cement, Kalk, Steine, Thon und Thonwaaren, Glas und Glaswaaren“ sowie für die Gruppe „Getreide, Mahlprodukte, Malz, Sämereien, Bier, Wein, Obst, Eier, Mineralwässer, Zucker und Spiritus“ sich gegen Ende dieses Monats versammeln werden. Die Ergebnisse dieser Vorberathungen werden vor Zusammentritt des Staatseisenbahnrathes dem Komitee vorgelegt und auf Grund der von diesem zu fassenden Beschlüsse dem Staatseisenbahnrathe unterbreitet werden.

— Auf der Tagesordnung der am 6. Juni d. J. stattfindenden Sitzung des Staatseisenbahnrathes steht u. a. auch der Entwurf eines **Nachtrages zum österreichisch-ungarischen Betriebsreglement,** womit eine Reihe von Aenderungen von den bisherigen Bestimmungen über den Personen- und Gepäckverkehr durchgeführt wird. Die erwähnten Aenderungen beruhen zumeist auf den neuen Bestimmungen der am 1. Januar d. J. in Kraft gesetzten Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, und wird im Falle der Einführung dieser Aenderungen die bis zum 1. Januar d. J. bestandene, im Interesse des direkten Verkehres überaus wünschenswerthe Uebereinstimmung nahezu aller wesentlichen, den Personen- und Gepäckverkehr betreffenden Bestimmungen des österreichisch-ungarischen Betriebsreglements und der deutschen Verkehrsordnung wieder hergestellt sein.

— **Ostrau-Friedlander Eisenbahn.** Der der Generalversammlung erstattete Geschäftsbericht für das Jahr 1899 weist eingangs auf die in Oesterreich gegenwärtig bestehenden sozialpolitischen und wirthschaftlichen Verhältnisse hin und betont, dass infolge der an die Eisenbahnen herantretenden, stets steigenden Anforderungen um Tarifherabsetzungen und Verkehrsverbesserungen auch die Gesellschaft sich veranlasst gesehen habe, diesen Forderungen durch eine namhafte Ermässigung der Personenfahrpreise und eine Vermehrung der Züge Rechnung zu tragen. Diese Ermässigung der Personentarife, verbunden mit den gesteigerten Betriebsausgaben und der abermaligen namhaften Mehrbelastung des Steuerkontos, insbesondere durch die fortwährende Steigerung der Landes- und Gemeindezuschläge, bilden die Momente, durch welche trotz der erhöhten Verkehrsbewegung eine Abnahme des Reinerträgnisses im abgelaufenen Jahre veranlasst wurde. Die gesammten Betriebseinnahmen betrugen 458 208 (— 12 954) fl.; die eigentlichen Betriebsauslagen 140 071 (+ 4 111) fl. Die Steuern sind um 7 084 fl. gestiegen und betragen 72 868 fl., das ist mehr als 10 % für die Aktie. Das Reinerträgniss abzüglich der für Verzinsung der Prioritätsobligationen und Tilgung der Bahnanlagekosten erforderlichen Beträge stellt sich auf 144 332 (— 25 306) fl. Die Generalversammlung beschloss, von den nach Abzug der persönlichen Gewinnantheile des Verwaltungsraths und Zurechnung des Gewinnübertrages aus dem Vorjahre zur Verfügung stehenden 164 932 fl. = 130 500 fl. zur Auszahlung einer 9 prozentigen Dividende zu verwenden, den Julikupon mit 18 fl. einzulösen und den Rest auf neue Rechnung vorzutragen.

— **Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft.** Nach dem Geschäftsbericht der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft für das Jahr 1899 sind die Ergebnisse des Schifffahrtsbetriebes äusserst ungünstig gewesen. Die Rechnung des Schifffahrsbetriebes schliesst mit einem Verlustsaldo von 262 006 fl. ab, während für das Vorjahr ein Erträgniss von 272 076 fl. ausgewiesen werden konnte. Die Ursache dieses Rückganges ist vornehmlich in der Stockung zu suchen, die im Getreideverkehre aus den von einer fast vollständigen Missernte heimgesuchten Ländern an der unteren Donau eingetreten war.

Ueber die Stromgebühren am Eisernen Thor wird mitgetheilt, dass die volle, verkehrshindernde Wirkung dieser Belastung sich erst bei der sonst erwünschten Wiederkehr normaler Transportverhältnisse in den Ländern an der unteren Donau geltend machen werde. Gegen die Höhe der Gebührensätze wurden von der Gesellschaft an maassgebendem Orte leider erfolglos Vorstellungen erhoben.

Auch die Betriebsergebnisse der Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn waren — obwohl nicht unbefriedigend — minder günstig als im Vorjahre; es betrugen: die gesammten Einnahmen 915 853 fl., das ist um 16 972 fl. weniger, die gesammten Ausgaben 513 719 fl., das ist um 8 020 fl. mehr und stellte sich sohin das Reinerträgniss auf 402 133 fl., um 24 992 fl. geringer als im Jahre 1898. Der Betrieb der gesellschaftlichen Kohlenwerke ergab ein Reinerträgniss von 581 855 fl. gegen 583 403 fl. im Vorjahre; es ist somit eine Verminderung um 1 548 fl. eingetreten, welche hauptsächlich in der Erhöhung des auf die Bergwerke entfallenden Antheiles an dem Beitrage zu den Erfordernissen des Pensionsfonds beruht. Der verfügbare Reingewinn beträgt 486 091 fl.

Das Reinerträgniss für das Jahr 1899 beläuft sich unter Berücksichtigung der Staatssubvention von 250 000 fl. und zuzüglich des Gewinnvortrages auf 516 091 fl. (gegen 1898: 558 770 fl.). Hiervon werden 8 fl. (gegen 16 fl. im Vorjahre) für die Aktie als Dividende vertheilt.

— **Oesterreichischer Lloyd.** Die Betriebsrechnung des Schifffahrtsdienstes für das Jahr 1899 ergibt einen Ueberschuss von 2 625 389 fl., welcher um 95 437 fl. höher als im Vorjahre ist. Die gesammten Einnahmen betrugen einschliesslich des Gewinnvortrages (+ 15 893 fl.) 2 863 421 fl. und übersteigen jene des Vorjahres um 52 667 fl. Die Ausgaben haben gleichfalls eine erhebliche Erhöhung erfahren. Der verfügbare Reingewinn beträgt 521 355 fl., wovon gleichwie im Vorjahre 20 fl. für die Aktie als Dividende bezahlt werden. Die Flotte der Gesellschaft umfasste 65 vollendete Dampfer mit 154 219 Brutto-Tonnengehalt. Der Anschaffungswerth dieser Dampfer betrug 40 308 150 fl. Der Werth, mit dem dieselben zu Buche stehen, beträgt 16 071 780 fl.

— **Maassnahmen der ungarischen Staatsbahnen im Interesse des Getreideverkehrs.** Damit die dem Getreideverkehr dienenden gedeckten Lastwagen während des in den Herbstmonaten dieses Jahres zu gewärtigenden starken Getreideverkehrs in möglichst grosser Anzahl den Verfrachtern zur Verfügung stehen, hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen bereits Anordnung getroffen, dass die in den letzten Monaten dieses Jahres zur Vornahme der vorgeschriebenen periodischen Revision in die Werkstätten zu leitenden Wagen schon jetzt den Werkstätten zu stellen sind. Die Werkstätten wurden gleichzeitig beauftragt, die nöthigen Herstellungen und Revisionen an den Wagen mit grösster Aufmerksamkeit auszuführen, damit die anstandslose Benutzung der Wagen im Verkehr gesichert erscheine.

— **Tarifbegünstigung der Budapester Holzindustrie.** Die ungarischen Staatsbahnen unterstützen die Holzsägewerke der Provinz seit Jahren, indem sie das Rohmaterial (Stammholz) bei einer Mindestentfernung von 60 km zu den billigen Sätzen des Ausnahmetarifs II befördern und dadurch den Transport auf grössere Entfernungen erleichtern. Es ist dies eine Art Reexpeditionsbegünstigung, welche aus dem Grunde nicht an die üblichen Bedingungen geknüpft wurde, weil vorausgesetzt wird, dass das fertige Material nicht an Ort und Stelle verbraucht, sondern weiter verfrachtet wird. Die Budapester Holzindustrie hat sich bisher vergeblich bemüht, die gleiche tarifarische Behandlung zu erlangen, weil bei derselben die erwähnte Voraussetzung nicht zutrifft und es nicht begründet schien, den lokalen Holzverkehr direkt zu begünstigen. Die zum Theile auch durch den Stillstand der Bauthätigkeit hervorgerufenen ungünstigen

Konjunkturen der Holzindustrie haben nun die Interessenten bewogen, neuerdings vorstellig zu werden, und hat nunmehr der ungarische Handelsminister auf Vorschlag der ungarischen Staatsbahnen in Berücksichtigung der Verhältnisse gestattet, dass die Begünstigung auch dem Budapester Platze eingeräumt werde. Jedoch wurde sie dahin beschränkt, dass nur jene Mengen Stammholz diese Begünstigung erhalten, welche in Form von aufgearbeitetem Material im Zeitraume von höchstens zwölf Monaten nachweisbar nach Fiume oder nach dem Auslande verfrachtet wurden.

— **Personalnachrichten.** Zu österreichischen Preisrichtern für die Pariser Weltausstellung, Klasse „Eisenbahnmaterial", wurden der Hofrath im Eisenbahnministerium Schützenhofer und der Oberinspektor der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft Gerstner ernannt.

Vereinsausland.

— **Pariser Stadtbahn.** Einer eingehenden Beschreibung, die Chincholle im „Figaro" gibt, nachdem er von der Leitung des Unternehmens zur Besichtigung herumgeführt und sonst unterrichtet worden, entnehmen wir folgendes: Die ersten zwei Fahrzeuge, eine Lokomotive und ein Wagen, sind jetzt in den Tunnel hinabgeschafft worden. Da der Betrieb mittelst Elektrizität erfolgt, sieht die Lokomotive einem gewöhnlichen Eisenbahnwagen ganz ähnlich. Eine ziemlich enge Abtheilung dient zur Thätigkeit des Mechanikers. Sonst enthält die Lokomotive 6 Plätze. Die Wagen I. Klasse haben 30 Sitzplätze, die II. Klasse 32 Sitz- und 10 Stehplätze; III. Klasse gibt es nicht. Der Platz in I. Klasse kostet 25 Cts., in II. Klasse 15 Cts.; dies ist, bemerken wir, nicht unerheblich theurer als auf der Berliner Stadtbahn, wenigstens für die kleineren Entfernungen, die hier für 5 Stationen nur 15 bezw. 10 ₰ betragen; für mehr allerdings das Doppelte, während die Pariser Preise für die ganze Fahrt von einem bis zum anderen Ende des „Metropolitain" gelten, aber auch ohne Anschlussfahrt. Eine Reihe von Wagen sind gemischt, d. h. enthalten I. und II. Klasse. Bekanntlich ist auf den deutschen Eisenbahnen die II. Klasse ungefähr ebenso gut ausgestattet wie in Frankreich die I. Klasse. Auch auf der Pariser Stadtbahn sind nur die Sitze der I. Klasse gepolstert usw., die der II. Klasse von Holz; sie entsprechen also der II. und III. Klasse auf der Berliner Stadtbahn, nur dass es vornehmer klingt, wenn man I. und II. statt II. und III. Klasse sagt. Jeder Wagen hat 10 elektrische Lampen, so dass man überall soll lesen können; auch der Tunnel ist natürlich elektrisch beleuchtet. Ein breiter Gang durchläuft im Zickzack den Wagen, der abwechselnd 1, 2, 1, 2 Plätze rechts und entsprechend links hat, so dass er weder auf dem einen noch auf dem anderen Gleise zu sehr drücken könne. Die Thüren, die alle zum Schieben sind, öffnen sich auf beiden Seiten des Wagens; auf der einen wird ein-, auf der anderen ausgestiegen. Für Handgepäck hängen Netze über den Plätzen. Eine Neuerung besteht in folgendem: Sobald man eine Station überschritten hat, zeigt eine erleuchtete Platte den Namen der folgenden an. So sind die Reisenden ihres Zieles sicher und können sich zum Absteigen vorbereiten; man hofft dadurch auch die Aufenthalte abzukürzen. Die Züge gehen, gemäss den mit der Stadt abgeschlossenen Verträgen, alle 2 Minuten. Für gewöhnlich sollen sie nur 4 Wagen zählen, einschliesslich des Lokomotivwagens; man hofft aber an Feiertagen die Zahl auf 6 bringen zu können. Die Verzögerung der schon versprochenen Eröffnung der Strecke von Vincennes bis zur Bastille wird hauptsächlich damit erklärt, dass die Ausstellung alle Welt in Anspruch nahm, die Lieferanten aller Art trotz des besten Willens die Lieferungen verzögerten usw. Man brauchte 60 Wagen; höchstens 20 sind bereit. Der Bahnhof in Vincennes ist fast fertig, ähnlich dem Lyoner und Bastillenbahnhof; die anderen weniger. Herr Roederer, Direktor der Stadtbahn, gedenkt seine Probeversuche am 1. Juni zu beginnen. Er will erst dann das Publikum zulassen, wenn mit den Zügen alles ausgeprobt, man des Dienstes der Mechaniker usw. sicher ist, damit nicht die Eröffnung durch Unglücksfälle beeinträchtigt wird. Das wird mindestens 14 Tage in Anspruch nehmen. Die Pariser Stadtbahn wird also nicht vor dem 16. Juni eröffnet werden können, und auch dann nur die Strecke Vincennes-Bastille. 10 Tage später soll der Verkehr bis zum Palais Royal führen, Anfang Juli vielleicht bis zur Brücke Alexander III. Jetzt, wo die Ausstellung fast fertig sei, so sagt man, sind Arbeiter und Lieferanten besser zu haben. Uebrigens ist auch die zweite Linie der Stadtbahn, die Ringlinie, welche von dem Place de la Nation ausgeht, über die äusseren Boulevards führt und die erste Linie unter dem Triumpfbogen trifft, bereits begonnen.

— **Entschädigungspflicht bei Verspätungen auf französischen Eisenbahnen.** Bei den im letzten Winter gegen die französischen Bahnen erhobenen vielen Beschwerden spielten die häufigen Verspätungen eine Hauptrolle. Auch der Arbeitsminister schritt deshalb energisch gegen die Gesellschaften mit Erlassen usw. ein. Jetzt hat wieder einmal ein Pariser Gericht eine grundsätzlich wichtige Entscheidung gefällt. Ein Reisender hatte für sich und seine Familie von Monceau-les-Mines nach einem kleineren Orte Fahrscheine I. Klasse gelöst, versäumte aber infolge des Verschiebens von Güterwagen usw. mehrere Anschlüsse, musste unterwegs übernachten und kam schliesslich mit 12 Stunden Verspätung an seinem Ziele an. Er verklagte die Paris-Lyon-Mittelmeergesellschaft auf 500 Frcs. Schadenersatz. Die Gesellschaft bot ihm 60 Frcs. Entschädigung für wirklich unterwegs gehabte Kosten und erklärte, mehr schulde sie nicht, da sie in dem Augenblick, wo sie mit dem Reisenden einen Vertrag einging, die Gefahr, die er lief, nicht voraussehen konnte. Das Gericht aber schloss sich dieser Ansicht nicht an. Es urtheilte, dass die Gesellschaft gehalten sei, ihre Fahrpläne so aufzustellen, dass den Reisenden schädigende Verspätungen vermieden werden, und verurtheilte sie zu 200 Frcs. Schadenersatz.

— **Schweizer. Nordostbahn.** Die schweizer. Eisenbahnen zeigen, was auch hinsichtlich der Verstaatlichung von Interesse, für das vorige Jahr gute Ergebnisse. So betrug bei der Nordostbahn der Ueberschuss 11 958 312 Frcs., d. i. etwas über 1 000 000 Francs oder etwa 10 % mehr als im Vorjahre. Fast ein Drittel des Mehr kommt auf Verminderung der Ausgaben. Es sollen 5 % Dividende vertheilt werden gegen 4,5 % im Vorjahre.

— **Arbeitszeit auf den schweizer. Eisenbahnen.** Die Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen hat dem Verlangen des Eisenbahnarbeitervereins St. Gallen auf Verlängerung der Ruhepausen beim Streckenpersonal zugestimmt.

— **Italienische Zufahrtslinien zur Simplonbahn.** Der Bürgermeister von Turin beantragt, wie verlautet, beim dortigen Stadtrath, die Stadt Turin solle, dem Beispiel der Provinz Mailand folgend, selbst bei der Regierung die Konzessionen für die Eisenbahnlinien Santhia-Borgomanero-Arona, Comignayo-Sesto-Calende und Crusinallo-Feriolo-Pallanza nachsuchen und die Konzessionen dann an die dazu bereite Mittelmeerbahngesellschaft abtreten.

— **Begründung eines englischen Strassenbahn- und Kleinbahnvereins.** Die erheblichen Interessen, welche die englischen Strassenbahnen und Kleinbahnen bei der jetzt beginnenden Elektrisirung zu vertreten haben, führten zu Beginn dieses Jahres zur Gründung der Tramway and Light Railway Association. Die Mitglieder dieses Vereins bestehen nach den Statuten nicht wie bei dem Verein Deutscher Strassenbahn- und Kleinbahnverwaltungen, dessen „Mittheilungen" wir diese Nachricht entnehmen, ausschliesslich aus Bahnverwaltungen, sondern es können auch persönliche Mitglieder beitreten. Der Beitrag für Verwaltungen beträgt 5 £, für persönliche Mitglieder 1 £. Die Leitung des Vereins liegt in den Händen eines Rathes von 20 Mitgliedern. Die Vereinsleitung hat 4 selbständige Kommissionen eingesetzt, welche die Vereinsangelegenheiten zu behandeln haben, und zwar

1. Kommission für Gesetze und Parlament,
2. Technische Kommission,
3. Statistische und litterarische Kommission,
4. Kommission für Geschäftsführung, Finanzsachen und Allgemeines.

Jede Kommission besteht aus nicht mehr als 6 Mitgliedern, welche eines derselben als Obmann wählen. Die Obmänner der drei ersten Kommissionen sind gleichzeitig Mitglieder der vierten Kommission für allgemeines. Präsident und Vizepräsident sind ohne weiteres Mitglieder aller Kommissionen. Jede Kommission hat das Recht, ihre Mitglieder in eine oder mehrere Kommissionen zu delegiren. Jedes Vierteljahr haben die Einzelkommissionen eine Sitzung zu halten, im Bedürfnissfall werden mehrere Sitzungen abgehalten.

Der Schwerpunkt der Thätigkeit beruht in der I. Kommission, welcher folgendes obliegt: Die Durchsicht aller Gesetze und behördlichen Verfügungen, sowie anderer behördlicher Vorschriften, welche die in Frage kommende Industrie betreffen; die Formulirung von Eingaben an das Parlament und die Behörden, welche die Kommission im Interesse der Vereinsmitglieder für erforderlich hält; die Herrichtung von Unterlagen, welche geeignet sind, Parlament und Behörden, besonders die von letzteren eingesetzten Kommissare mit den thatsächlichen Verhältnissen vertraut zu machen. Die Kommission hat mit andern Worten die Aufgabe, auf eine dem Strassen- und Kleinbahnwesen förderliche Thätigkeit der Behörden, der Parlamente und der Gesetzgebung hinzuwirken.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken.

Infolge Umbaues und anderweiter Einführung der Strecke Stendal-Wittenberge der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg in den Bahnhof Stendal sind am 1. d. Mts. 4,6 km der alten Strecke ab Stendal ausser Betrieb gesetzt und dafür die neue Strecke mit 8 km für den Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen worden.

Infolge dessen sind den Vereinsbahnstrecken der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg 4,6 km ab- und 8 km zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Am 1. d. Mts. ist die an der Strecke Kempten-Ulm der bayerischen Staatseisenbahnen zwischen den Stationen Fellheim und Kellmünz neu errichtete Station V. Klasse Pless für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh eröffnet worden.

Die an der Strecke Amstetten-Pontafel der k. k. österreichischen Staatsbahnen zwischen den Stationen Treibach-Althofen und Launsdorf gelegene Haltestelle Kappel am Krappfeld ist am 15. d. Mts. für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Ferner wird die bisherige Betriebsausweiche Schönwehr an der Strecke Marienbad-Karlsbad der k. k. österreichischen Staatsbahnen am gleichen Tage für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Eröffnung von Stationen und Aenderung von Stationsnamen.

Am 1. Juni d. J. wird zwischen den Stationen Tempel und Kurzig der Strecke Reppen-Meseritz der königlichen Eisenbahndirektion Posen der Personenhaltepunkt Kurzig eröffnet werden.

Am gleichen Tage wird der Name der bereits vorhandenen Haltestelle Kurzig in Obergörzig abgeändert werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Die an der Strecke Stettin-Jasenitz der königlichen Eisenbahndirektion Stettin gelegene, bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr eingerichtete Haltestelle Cavelwisch wird am 1. Juni d. J. für den Gesammtverkehr eingerichtet. Die Abfertigung von Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Laderampen.

Am 1. Juni d. J. wird auf dem Bahnhofe Brake (Oldbg.) eine neue Kopframpe in Betrieb genommen und die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite des Eisenbahnwagens aus erfolgen kann, daselbst wieder zugelassen.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1258 vom 15. Mai d. J. an verschiedene Vereinsverwaltungen, betreffend Uebersendung von Drucksachen (abgesandt am 14. bis 23. Mai d. J. an diejenigen Verwaltungen, welche Abdrücke des alphabetischen Fahrscheinverzeichnisses nebst Uebersichtskarte bestellt haben).

Nr. 1358 vom 14. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung der Bestimmungen des § 5 des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 17. Mai d. J.).

Nr. 1375 vom 15. Mai d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung und die Direktion der Main-Neckarbahn, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 19. Mai d. J.).

Nr. 1415 vom 15. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das technische Fachblatt des Vereins (abgesandt am 18. Mai d. J.).

Nr. 1429 vom 16. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Protokoll Nr. 68 des Ausschusses für technische Angelegenheiten, Dresden, 9./10. Mai d. J. (abgesandt am 19. Mai d. J.). (Die nächste Ausschusssitzung soll am 19. Juni d. J. in Budapest stattfinden.)

Nr. 1447 vom 18. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung von Beiträgen zu den Vereinskosten (abgesandt am 19. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird im Tarif für den ostdeutsch-westdeutschen Güterverkehr vom 1. Mai 1900 die Entfernung Adenau-Schönsee von 1553 km in 1053 km berichtigt.

Elberfeld, den 15. Mai 1900. (1222)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband. (Verkehr mit Süddeutschland.)

Druckfehlerberichtigung.

Mit sofortiger Gültigkeit ist in dem vom 1. April 1900 gültigen Tarife, Theil II, Heft 1, der auf Seite 156 vorgesehene Schnittfrachtsatz II für Petroleumbenzin nach der Station Doos von „454“ auf „554“ Cts. für 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 14. Mai 1900. (1223)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

3. Güterverkehr.

Vom 20. d. Mts. ab werden die Befugnisse der Station Kalk Süd auf die Abfertigung von Frachtstückgütern im Gewichte von mindestens 2000 kg in einem Wagen auf einen oder mehrere Frachtbriefe nach einer und derselben Bestimmungsstation im Versande von den angeschlossenen Werken ausgedehnt.

Ueber die in Anwendung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Köln, den 17. Mai 1900. (1224)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird in den Ausnahmetarif 33 für die Beförderung von Guano aussereuropäischer Herkunft und Natronsalpeter folgender Frachtsatz aufgenommen:

Anvers (Bassins et Entrepôt) transit und Anvers (Sud-Quais) transit-Köln-Ehrenfeld 6,58 Frcs. für 1000 kg.

Köln, den 18. Mai 1900. (1225)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des neu eingerichteten Personenhaltepunktes Kurzig.

Am 1. Juni d. J. wird in km 75,98 zwischen den Stationen Tempel und Kurzig an der Bahnstrecke Reppen-Meseritz der Personenhaltepunkt Kurzig eröffnet werden. Mit demselben Tage wird der bisherige Name der bereits vorhandenen Haltestelle Kurzig in Obergörzig geändert.

Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

In dem Fahrplan der Strecke Reppen-Rokietnice tritt bezüglich der Theilstrecke Tempel-Meseritz vom 1. Juni d. J. ab folgende Aenderung ein.

277	279	271	273	Entfernung km	Stationen K. E.-D. Posen			272	274	276	278
2.—4. Klasse								2.—4. Klasse			
9.45	1.49	8.27	—	51,8	Abf.	Tempel	Ank.	5.37	10.50	—	5.10
× 9.53	× 1.55	× 8.33	—	54,8	↓	Kurzig	↑	× 5.28	× 10.42	—	× 5.01
10.03	2.04	8.42	—	58,7	↓	Obergörzig	↑	5.18	10.34	—	4.51
10.20	2.17	8.55	—	66,1	Ank.	Meseritz	Abf.	5.00	10.20	—	4.33

Posen, den 16. Mai 1900. (1226)
Königl. Eisenbahndirektion.

Gruppentarif VI.

Am 20. Mai 1900 tritt der Nachtrag VII zu dem Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz sowie der Cronberger, Ilmebahn und Kerkerbachbahn in Kraft.

Derselbe enthält Entfernungen für die Stationen der neu eröffneten Strecke Corbach-Frankenberg, geänderte Entfernungen für verschiedene ältere Stationsverbindungen und Entfernungen für die demnächst zu eröffnende Station Steinhausen der Neubaustrecke Geseke-Büren.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Cassel, den 19. Mai 1900. (1227)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Cavelwisch.

Am 1. Juni d. J. wird die an der Bahnstrecke Stettin-Jasenitz zwischen den Stationen Kratzwiek und Pölitz gelegene, bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr eingerichtete Haltestelle Cavelwisch für den Gesammtverkehr eröffnet.

Die Abfertigung von Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Stettin, im Mai 1900. (1228)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach der Nordostschweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab wird die neu eröffnete Station Bäch der schweizerischen Nordostbahn mit den für Station Zug vorgesehenen Frachtsätzen und dem Leitungsweg B 3 in den Saarkohlentarif Nr. 12 vom 10. Juni 1897 aufgenommen. Die Entfernung ab Schnittpunkt bis Bäch beträgt 357 km. (1229)

St. Johann-Saarbrücken, 17. Mai 1900.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-österreichischer-ungarischer Verband.

Am 1. Juni d. J. treten im Tarif Theil II Heft 1 folgende neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 22 zwischen Märzdorf k. k. St.-B. einerseits, Bitterfeld königliche Eisenbahndirektion Halle andererseits in Kraft:

A. für Kalk, gebrannten, bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief 109 ₰ für 100 kg,

B. für Kalksteine bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Ausschluss von Wagen unter 10000 kg Ladegewicht 109 ₰ für 100 kg.

Breslau, den 17. Mai 1900. (1230)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Gütertarif der Gruppe V.

Am 17. Mai d. J. kommt zwischen Heiterblick und Leipzig Eilenburger Bahnhof für die regelmässige Beförderung von Milch und leeren Milchgefässen der Stationstarifsatz von 0,18 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Halle a. Saale, den 16. Mai 1900. (1231)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Juni d. J. treten im Tarif Theil II Heft 1 neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 30 B (Gips usw.) zwischen Nordhausen (K. E. D. Cassel) einerseits, Stockerau Oe. N. W. B., Wien, Floridsdorf K. F. N. B., Wien, Floridsdorf-Jedlesee, Korneuburg Oe. N. W. B., Wien, Stadlau St. E. G., Wien II (K. F. J. B), Nussdorf und Wien I (K. E. B.) k. k. St. B. andererseits in Kraft, über deren Höhe und Anwendungsbedingungen die betheiligten Stationen Auskunft ertheilen.

Breslau, den 18. Mai 1900. (1232)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-bayerischer Seehafenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1900 wird die Station Nördlingen der bayerischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif III für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren aufgenommen. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 16. Mai 1900. (1233)
Königliche Eisenbahndirektion.

Paulinenaue - Neu-Ruppiner Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni cr. tritt ein neuer Gütertarif für den Binnenverkehr in Kraft. Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 15. Juli 1900 gültig. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden. Druckstücke des Tarifs sind bei unserer Betriebskontrole käuflich zu haben.

Neu-Ruppin, den 16. Mai 1900. (1234)
Direktion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. August 1900 wird in Ziffer 2 a der Erläuterungen zu den Tariftabellen auf Seite 5 des Gütertarifes Basel bad. Bahnhof loco und transit, sowie Waldshut-Gotthardbahn, vom 1. November 1897 bezw. auf Seite 3 des Nachtrages I hierzu, vom 1. August 1899, die Station Rheinau gestrichen.

Karlsruhe, den 16. Mai 1900. (1235)
Gr. Generaldirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Die „besonderen Bestimmungen" der zur Zeit in Kraft stehenden Tarifhefte Theil II des norddeutsch-schweizerischen Eisenbahnverbandes, Verkehr zwischen Norddeutschland und der Mittel- und Westschweiz, werden mit sofortiger Gültigkeit durch folgenden Zusatz ergänzt:

„Der über Romanshorn und Basel ein- und ausgehende Verkehr mit den Stationen Uttigen, Thun und Scherzligen und allen weiter südlich gelegenen Stationen wird, ohne Rücksicht auf etwaige Wegevorschriften im Frachtbriefe, ausschliesslich über ‚Olten-Burgdorf-Zollikofen-Münsingen' geleitet."

Karlsruhe, den 16. Mai 1900. (1236)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit werden für die an das Hilfskomitee für die Ueberschwemmten in Labiau gerichteten Kartoffelsendungen:

a) von den Stationen der Königsberg-Cranzer Eisenbahn,
b) von den in den Provinzen Ost- und Westpreussen belegenen Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
c) von den in der Provinz Posen belegenen Stationen der Breslau-Warschauer Eisenbahn,
d) von den Stationen der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn,
e) von den Stationen Klützow, Warnitz-Damnitz, Gr.-Schönfeld, Friedrichsthal i. Pom., Zuckerfabrik, Pyritz, Naulin, Blankensee i. Pom., Alt-Libbehne, Köselitz, Eichelshagen und Beyersdorf i/Pom. der Stargard-Cüstriner Eisenbahn in der Zeit bis zum 31. Juli 1900 die Frachtsätze um 50 % ermässigt.

Die ermässigte Fracht wird sogleich bei der Abfertigung berechnet. (1237)

Königsberg i/Pr., den 19. Mai 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

Badisch-württembergischer Thierverkehr.

Die im badisch-württembergischen Thiertarif vom 1. April l. J. im Anhang G auf Seite 42 enthaltenen Bestimmungen und Frachtsätze für die Abfertigung von Thiersendungen in Wagenladungen nach Kehl transit treten mit Wirkung vom 1. August l. J. ohne Ersatz ausser Kraft.

Karlsruhe, den 17. Mai 1900. (1238)
Namens der Verbandsverwaltungen: Gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Bayerisch-sächsischer Viehverkehr.

Vom 1. Juni d. J. an werden die Stationen Kirchenlamitz Bf. der königlich bayerischen Staatsbahn und Hirschberg a. d. S. sowie Oelsnitz i. V. der königlich sächsischen Staatseisenbahn in den Tarif vom 10. Mai 1893 für die Beförderung von lebenden Thieren mit folgenden Schnittfrachtsätzen einbezogen:

Nach und von	Kilometer	Frachtsätze für 1 qm Ladefläche in Mark		
		a) Pferde	b) Sonstiges Vieh	
		in gewöhnlichen Wagen	in einbödigen Wagen	in mehrbödigen Wagen
I. Station der kgl. bayer. Staatsbahn:		Vom Schnittpunkte 1.		
Kirchenlamitz Bhf.	51	1,38	1,38	1,38
		Vom Schnittpunkte 2.		
Kirchenlamitz Bhf.	19	0,64	0,64	0,64
II. Stationen der kgl. sächs. Staatsbahn:		Vom Schnittpunkte 1.		
Hirschberg a. d. S.	112	3,00	2,56	3,46
Oelsnitz i. V.	55	1,58	1,31	1,75
		Vom Schnittpunkte 2.		
Hirschberg a. d. S.	52	1,50	1,24	1,66
Oelsnitz i. V.	69	1,98	1,62	2,17
		Vom Schnittpunkte 3.		
Hirschberg a. d. S.	142	4,15	3,06	4,09
Oelsnitz i. V.	146	4,25	3,15	4,21
		Vom Schnittpunkte 4.		
Hirschberg a. d. S.	230	6,79	4,82	6,44
Oelsnitz i. V.	234	6,89	4,91	6,56

Dresden, am 21. Mai 1900. (1239)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird die Station Köln Hafen in den Ausnahmetarif 29 für Wegebaumaterialien aufgenommen. Als Frachtsätze gelangen die um 20 Cts. erhöhten Sätze der Station Köln-Gereon zur Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 18. Mai 1900. (1240)

Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin - Stettin - schlesischer Güterverkehr.

Vom 1. Juli d. J. ab werden Eil- und Stückgüter von Stationen aus der Richtung Sagan-Liegnitz und östlichen Seitenlinien nach Berlin ohne Bahnhofsbezeichnung auf Berlin Schles. Bhf. abgefertigt.

Breslau, den 19. Mai 1900. (1241)

Königliche Eisenbahndirektion.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli d. J. ab wird auf Seite 9 des Nachtrags III zum Gütertarif die Entfernung Gandringen-Halensee von 769 auf 796 km erhöht. Nähere Auskunft ertheilt die unterzeichnete Verwaltung.

Erfurt, den 18. Mai 1900. (1242)

Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. werden für Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks (ausgenommen Gaskoks), Steinkohlenkoksasche und Steinkohlenbriketts ausser von Mannheim, Maxau, Rheinau und Ludwigshafen a/Rh. auch von Kehl, Mannheim Industriehafen und Speyer Hafen nach bayerischen Stationen die Frachtsätze des sogenannten Rohstofftarifs durch Gewährung entsprechender Ermässigungen auf die Frachtsätze des Spezialtarifs III im Kartirungsweg berechnet. Dagegen kommen die im Verkehr mit Ludwigshafen a/Rh. bisher gewährten Ermässigungen nach solchen bayerischen Stationen, welche über Worms-Aschaffenburg instradiren, mit Ende Juni l. J. in Wegfall.

Die neue Ermässigungsübersicht, durch welche diejenige vom 10. April 1897 ersetzt wird, kann durch unsere Güterstellen in Kehl, Mannheim, Maxau und Rheinau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 17. Mai 1900. (1243)

Generaldirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Kohlenverkehr.

Am 20. Mai 1900 werden die Stationen Gerabronn, Langenburg und Münster am Neckar der württembergischen Staatsbahn in den Kohlenverkehr aufgenommen. Gleichzeitig wird ein Theil der Frachtsätze für die Station Züttlingen derselben Staatsbahn und für die Station Mülhausen Nord der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ermässigt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 15. Mai 1900. (1244)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach Bayern.

Zum Kohlentarif Nr. 8 vom 1. April 1897 erscheint zum 1. Juni d. J. der Nachtrag V, welcher u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen bayerischen Stationen Enzisweiler, Nonnenhorn, Nürnberg Nordbahnhof, Nürnberg Nordostbahnhof, Schneeberg bei Amorbach, Strullendorf, Wasserburg am Bodensee und Wutzlhofen, sowie ermässigte Entfernungen für die Station Lindau-Stadt enthält. (1245)

St. Johann-Saarbrücken, 17. Mai 1900.

Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1895. (Klassenguttarif mit Ungarn.)

Die mit Ausschreiben vom 12. v. Mts. Nr. 23775 III angekündigte Einführung des neuen Heftes 2 zu Theil II erfolgt nicht mit Gültigkeit vom 1. Juni, sondern erst vom 1. August. Es bleibt daher das z. Zt. bestehende Tarifheft 2 vom 1. Oktober 1895 nebst Nachträgen I und II sowie den hierzu durch Ausschreiben eingeführten Frachtsätzen bis 31. Juli in Kraft.

München, den 16. Mai 1900. (1246)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-hessischer Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. werden die Stationen Löbau i. Westpr. und Weissenburg i. Westpr. der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn in den ostdeutsch-hessischen Güterverkehr einbezogen.

Ueber Entfernungen und Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Frankfurt a/M., den 12. Mai 1900. (1247)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

1. Belgisch-südwestdeutscher Gütertarif.

Am 15. Juli d. J. treten in den Frachtsätzen der Station Darmstadt Hauptbahnhof (M. N. B.) folgende Aenderungen ein:

Die Sätze für Eilstückgut in den Heften 9 a und 9 b — mit Ausnahme derjenigen für den Verkehr mit Arlon, Autelbas, Bastogne (Sud), Bourcy, Florenville, Fouches, Habay, Halanzy, Jemelle, Libramont, Longlier (Neufchâteau), Marbehan, Poix (St. Hubert), Sibret, Virton-St. Mard und Widenmont — treten ausser Kraft.

Die Anwendung der Sätze für Stückgut der allgemeinen Stückgutklasse und des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter — mit der gleichen Ausnahme wie vor — wird auf die Fälle des Zusammenladens ungleich tarifirter Güter gemäss § 11 Abs. 2 der Allgemeinen Tarifvorschriften (Berechnung eines Theiles einer Wagenladung nach den Stückgutsätzen) beschränkt.

Die Sätze nach den genannten belgischen Stationen Arlon usw. bleiben ohne Beschränkung bestehen.

2. Englisch-südwestdeutscher Gütertarif.

Am 15. Juli d. J. werden die Frachtsätze der Station Darmstadt Hauptbahnhof (M. N. B.) für Eilgut, Stückgut der Allgemeinen Stückgutklasse und des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter im Heft 9 aufgehoben.

Köln, den 20. Mai 1900. (1248)

Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen:

a) der österr. Nordwestbahn und süd-norddeutschen Verbindungsbahn etc.,

b) der k. k. österr. Staatsbahnen etc.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. tritt zu dem Tarif für den unter a genannten Verkehr der Nachtrag 4 in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Sendungen von Rubengrube nach einer Anzahl Stationen der österr. Nordwestbahn etc. Druckabzüge dieses Nachtrags können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden. Von demselben Zeitpunkte ab werden die im Nachtrag 2 (Seite 5) zu dem Tarif für

den oben unter b genannten Verkehr enthaltenen Frachtsätze von Rubengrube nach den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz): Hrabacow, Hradsko, Jablonetza Isar, Privlak-Ponikla, Rochlitz, Sittowa-Haje und Starkenbach Stadt um 1 Heller für 100 kg ermässigt.

Breslau, den 15. Mai 1900. (1249)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südösterr.-ungar.-bayer. Grenzverkehr.
(Einführung von Frachtsätzen für Kartoffel und Obst.)

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1900, treten für
I. Kartoffel (Erdäpfel);
II. Obst, frisches, verpackt, der Pos. O—1—a—1 des österr.-ungar. Tarifes, Theil I, Abth. B,
in nachstehenden Relationen die folgenden Frachtsätze im Kartirungswege in Kraft, und zwar:

Für	von	nach	bei Frachtzahlung für			
			weniger als 5 000 kg pro Frachtbrief	mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen
			Heller für 100 kg			
			a	b	c	d
I. Kartoffeln	Görz	Eger	496	496	—	238
„	Triest	„	—	—	—	204
„	„	Passau	—	—	—	146
„	„	Salzburg	—	—	—	188
„	„	Simbach	—	—	—	146
II. Obst	Görz	Eger	656	496	386	—

Bei Anwendung des Frachtsatzes aus Rubrik c obliegt das Abladen, bei Berechnung der Frachtsätze unter d das Auf- und Abladen der Sendungen den Parteien.

Wien, am 15. Mai 1900. (1249 a)
Die österr. Südbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Saarbrücken-pfälzisch-württembergisch-bayerischer Personen- und Gepäckverkehr.

Auf 15. d. Mts. gelangt zum Tarif für den vorgenannten Verkehr vom 1. April 1899 der Nachtrag I zur Ausgabe, welcher u. a. neue Fahrpreise und Gepäcksätze, sowie eine Preistafel für Militärfahrkarten (Dienst und Urlaub) enthält.

Stuttgart, den 15. Mai 1900. (1250)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarisch-rumänisch-serbisch-bulgarisch-orientalischer Personen- und Gepäckverkehr.

Im Tarif vom 1. Januar 1898 für den vorgenannten Verkehr treten am 1. Juli d. J. neben den unterm 7. d. Mts. bekannt gegebenen Erhöhungen infolge Einrechnung höherer Taxen seitens der königlich ungarischen Staatseisenbahnen bei den Personenfahrpreisen theilweise weitere Erhöhungen ein.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten süddeutschen Verwaltungen.

Stuttgart, den 13. Mai 1900. (1251)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. werden für die durch den II. Nachtrag zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck vom 20. Dezember 1899 alten/1. Januar 1900 neuen Stils einbezogene Station Charkow der Charkow-Nikolajewer Eisenbahn Fahrkarten I., II. und III. Klasse, gültig auf den deutschen Strecken für alle Züge, auf den russischen Strecken für Personenzüge für den Verkehr von und nach Berlin über Alexandrowo eingeführt.

Die Fahrpreise sind bei der Fahrkartenausgabestelle Berlin, dem Auskunftsbüreau, den Auskunftsstellen und der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Bromberg, den 15. Mai 1900. (1252)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung
des deutsch-russischen Eisenbahnverbandes.

5. Lieferfristen.

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.
Verlängerung der Lieferfristen wegen Einschränkung des Güterzugsverkehres an Sonn- und Festtagen.

Mit dem Erlasse vom 18. Mai 1900, Z. 22078/16 hat das hohe k. k. Eisenbahnministerium im Sinne und unter den Voraussetzungen der Bestimmung des § 63, Absatz 11 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder für jene Frachtgüter (mit Ausschluss von lebenden Thieren), welche auf den gesellschaftlichen Linien infolge der ab 6. Mai 1900 eingeführten Einschränkung des Güterzugsverkehres an Sonn- und Festtagen in der Beförderung aufgehalten werden, die Verlängerung der bestehenden Lieferfristen um diese Sonn- und Festtage sowohl für den internen als auch für den internationalen Güterverkehr mit Wirksamkeit von dem Tage der Veröffentlichung dieser Kundmachung im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt bis 31. August 1900 genehmigt.

Prag, im Mai 1900. (1253)
Die Generaldirektion.

6. Generalversammlungen.

Die 30. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wird hiermit auf
Mittwoch, den 27. Juni d. J.,
12 Uhr Mittags,
in das Dienstgebäude der königlichen Eisenbahnbetriebsinspektion 2 in Braunschweig einberufen.

Tagesordnung:
1. Vorlage der Bilanz und des Berichts über den Vermögensstand für das Rechnungsjahr 1899,
2. Bericht des Aufsichtsraths über die Prüfung der Bilanz,
3. Neuwahl für drei ausscheidende Mitglieder des Aufsichtsraths.

Magdeburg, den 18. Mai 1900. (1254)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens des Aufsichtsraths
der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Gemäss §§ 26—29 des Statuts werden die Aktionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft zu der am
Donnerstag, den 21. Juni d. J.,
Mittags 12½ Uhr,
zu Lübeck im Kasinogebäude abzuhaltenden 50. regelmässigen Generalversammlung hierdurch eingeladen.

Die Ausgabe der Eintrittskarten wird an dem bezeichneten Tage von 9 bis 11 Uhr in dem genannten Gebäude durch eine aus 2 Notaren bestehende Kommission bewirkt werden.

Behufs Erlangung von Eintrittskarten haben die Aktionäre entweder ihre Aktien selbst unter Ueberreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses der Ausgabestelle vorzulegen oder derselben die Bescheinigungen über die erfolgte Hinterlegung der Aktien vorzuzeigen.

Zulässige Hinterlegungsstellen sind: die Hauptkasse der Gesellschaft zu Lübeck, ferner die Kassen der Berliner Handelsgesellschaft und der Deutschen Bank, sowie der Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co. Bankgeschäft in Berlin, der Deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a/M., der Norddeutschen Bank und der Hamburger Filiale der Deutschen Bank in Hamburg.

Die Hinterlegung der Aktien muss bis zum 16. Juni d. J., Mittags 12 Uhr, geschehen, und zwar unter Einreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses in zwei Ausfertigungen, von denen die eine mit der Hinterlegungsbescheinigung dem Hinterleger zurückgegeben wird.

Formulare zu den Nummernverzeichnissen sind bei den Hinterlegungsstellen zu haben.

Vollmachten zur Vertretung von Aktionären sind bei Empfangnahme der Eintrittskarten abzugeben.

Die Rückgabe der hinterlegten Aktien erfolgt vom 22. Juni d. J. ab gegen Einlieferung des mit Hinterlegungsbescheinigung versehenen Nummernverzeichnisses und Quittungsleistung.

Tagesordnung der Generalversammlung.

1. Vorlage der Bilanz für 1899 nebst Gewinn- und Verlustrechnung, Jahresbericht der Direktion und Bemerkungen des Ausschusses hierzu und Genehmigung der Bilanz und der Gewinnvertheilung.
2. Entlastung der Direktion und des Ausschusses.
3. Neuwahl von vier Ausschussmitgliedern an Stelle der turnusmässig ausscheidenden Herren Senator G. A. Behn und Kaufmann W. H. Heyke in Lübeck, Kommerzienrath Ernst Behrens in Berlin und Rechtsanwalt Dr. R. Moenckeberg in Hamburg.
4. Beschlussfassung über eine Nachtragsbestimmung zum Gesellschaftsstatut, betreffend die Zulassung der Ausgabe neuer Aktien zu einem höheren Betrage als dem Nennwerthe.
5. Beschlussfassung über die Erhöhung des Gesellschaftskapitals durch Ausgabe von 3 210 000 ℳ. neuer Aktien, ferner Festsetzung des Mindestkurses und der Ausgabebedingungen derselben sowie Genehmigung der durch die Kapitalerhöhung erforderlich werdenden Nachtragsbestimmung zum Statut.

Verwaltungsbericht, Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung, sowie die Revisionsbemerkungen des Ausschusses können von den Aktionären vom 23. d. Mts. ab in unserem Verwaltungsbüreau eingesehen werden.

Lübeck, den 21. Mai 1900. (1255)
Der Ausschuss
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

7. Verdingungen.

Die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Lokomotivschiebebühne mit Dampf- und Handbetrieb, 16,15 m Fahrschienenlänge, für Bahnhof Langendreer Süd ist zu vergeben. Die Ausführung der Schiebebühne soll nach den Musterzeichnungen Blatt 42 bis 49 der preussischen Staatseisenbahnen erfolgen. Zeichnungen, Lieferungsbedingungen mit Gewichtsberechnung und Angebotbogen liegen im Amtszimmer der unterzeichneten Inspektion, Bismarckstrasse 1, zur Einsicht offen und können auch von hier bezogen werden, und zwar:

Für Bedingungen mit Angebotbogen nebst Zeichnung Blatt 42 (Gesammtanordnung) zum Preise von 1 ℳ.

Zeichnungen Blatt 43 bis 49 (Einzelheiten) zum Preise von 30 ₰ für jedes Blatt; die Beträge sind post- und bestellgeldfrei in baarem Gelde einzusenden.

Angebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung einer Schiebebühne“ bis zum Eröffnungstermin, am 20. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr, hierher einzusenden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Essen, den 17. Mai 1900. (1256)
Königl. Eisenbahn-Maschineninspektion 2.

Verdingung von 74 900 kg Zinn und 12 250 kg Antimon in je 6 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Bromberg und Königsberg i. Pr. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 5. Juni 1900, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ. baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 9. Juni 1900.

Berlin, den 17. Mai 1900. (1257)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung. Für die Wasserstationsanlage auf dem Bahnhofe Löwenhagen (Abzweigung der Neubaulinie Löwenhagen-Gerdauen von der Hauptlinie Königsberg-Eydtkuhnen) soll die ca. 580 m lange, 200 mm im Lichten weite Krahnleitung einschl. der erforderlichen Erd- und Nebenarbeiten öffentlich vergeben werden.

Die Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserm Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt Nr. 55a, Zimmer 133 und in dem Büreau der hiesigen Betriebsinspektion I zur Einsicht aus. Verdingungshefte mit angehefteten Zeichnungen werden von dem Centralbüreau hierselbst für 1,60 ℳ. für ein Heft postfrei abgegeben. Angebote sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Krahnleitung auf Bahnhof Löwenhagen“ bis spätestens zum Termin, den 9. Juni, Vorm. 10 Uhr, uns einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Königsberg i/Pr., den 3. Mai 1900. (1258)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf von Lokomotiven und Wagen. 9 Lokomotiven (darunter 2 Tenderlokomotiven) und 12 bedeckte und offene Güterwagen, welche für den Vollbetrieb nicht mehr geeignet, sonst aber noch benutzbar oder doch benutzbar zu machen sind, sollen — nach Loosen getrennt — verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ. bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am
11. k. Mts., Vormittags 11 Uhr,
im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerуferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 21. k. Mts.

Magdeburg, den 15. Mai 1900. (1259)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
der Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten sowie der Arbeiten zu den Brücken und Durchlässen, Wegeunterführungen und Wegebefestigungen einschliesslich Lieferung von Materialien behufs Herstellung des Planums und der Nebenanlagen der Eisenbahn von Elze nach Bodenburg im Loose 9 (103 100 cbm Bodenbewegung, 62 000 qm Böschungsflächen, 670 qm Pflasterung, 48 qm Chaussirung, 2 300 cbm Mauerwerk und 39 cbm Werksteine).

Termin: Dienstag, den 12. Juni 1900, Vormittags 11½ Uhr, bei der königlichen Eisenbahn-Bauabtheilung in Elze (Hann.), Fluthstrasse 13. Lagepläne, Massenvertheilungspläne, Bauwerkszeichnungen, Berechnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,20 ℳ. in Baar (nicht in Briefmarken) an die Bauabtheilung in Elze nur von der letzteren bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 16. Mai 1900. (1260)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung.

Die Herstellung der eisernen Ueberbauten für die Wegeunterführung in Station 500 + 44 der Strecke Goldap-Stallupönen (etwa 600 m vom Bahnhof Stallupönen entfernt) aus Flusseisen im Gesammtgewicht von 33 146 kg soll am 11. Juni 1900, Vormittags 10 Uhr, im Amtszimmer der unterzeichneten Betriebsinspektion in öffentlicher Pauschalverdingung vergeben werden. Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem Eröffnungstermin einzureichen. Daselbst sind Angebotsmuster gegen postfreie Baarsendung von 1,50 ℳ. zu haben.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Insterburg, den 19. Mai 1900. (1261)
Königl. Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Donnerstag, den 31. d. Mts., Vormittags 10 Uhr beginnend, versteigern wir hier die von der Bahn und dem Werkstättenbetrieb zurückgelieferten alten Metallwaaren, darunter mehrere Drehscheiben und Eisenkonstruktionen.

Bis zu genanntem Termin werden auch schriftliche Angebote angenommen.

Die Versteigerungsbedingungen und das Materialverzeichniss werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Karlsruhe, den 11. Mai 1900. (1262)
Gr. Verwaltung
der Eisenbahnmagazine.

Gesellschaft für Betrieb niederländischer Staatsbahnen.

Verkauf im Submissionswege von alten Materialien in 44 Loosen. Zur Besichtigung vom 23. Mai bis zum 13. Juni (Sonn- und Feiertage ausgenommen) von 10 bis 3 Uhr Zwolle, Utrecht und Tilburg. Verkaufsbedingungen auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen bei obengen. Ges. 4. Abt. Centraldienst Utrecht oder von Magazinverwaltern Zwolle, Utrecht und Tilburg. Offerten bis zum 13. Juni portofrei an die 1. Abt. Centraldienst Utrecht. Submittenten sind bis zum 27. Juni 1900 an ihre Offerten gebunden.

Utrecht, 19. Mai 1900. (1263)
Der Generaldirektor.

9. Vermiethung von Güterwagen.

4 offene und 13 gedeckte Güterwagen, nach den Normalien der preussischen Staatsbahn gebaut, sind sofort zu vermiethen.

Offerten unter L. C. in der Expedition der Zeitung erbeten. (1264)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 41. | 26. Mai 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Von der Weltausstellung zu Paris.

I.

Vor etwa 14 Tagen hier in Paris eingetroffen, um einige Berichte über die Weltausstellung zu schreiben, muss ich jetzt, nach so langem vergeblichen Abwarten, eingestehen, dass es bis auf weiteres ein Ding der Unmöglichkeit ist, über die Ausstellung zu berichten, wenn man sich nicht auf Allgemeinheiten beschränken will, wie man sie wohl im Feuilleton einer Tageszeitung abhandelt. Die Ausstellung ist eben in nahezu allen ihren Theilen — vor Allem aber in denen, die hier in Betracht kommen — so gut wie gänzlich unfertig. Am 14. April d. J. wurde sie allerdings mit einem reichlichen Aufwande von Feierlichkeit „eröffnet", d. h. der Präsident der französischen Republik befuhr mit seinem Gefolge die Seine, soweit diese das Gelände der Ausstellung durchschneidet, und begab sich dann auf einem Umwege in den grossen Festsaal, der nothdürftig zu diesem Zwecke hergerichtet worden war, wo alsdann die üblichen Reden ausgetauscht wurden. Im Augenblicke jedoch, wo die amtlichen Persönlichkeiten das Gelände der Ausstellung verlassen hatten, begann wieder überall ein emsiges Arbeiten. Emsig — das muss man ihnen lassen — sind in der That alle an der endgültigen Fertigstellung der Ausstellung beschäftigt, und man sieht ja auch, dass Gewaltiges innerhalb weniger Tage da und dort geschaffen wird; was aber trotzdem noch zu arbeiten bleibt, ist umso gewaltiger, und wenn man glaubt, an einer Stelle sei es endlich fertig, dann bemerkt man mit um so grösserem Schrecken anderwärts, wo man bisher nicht gewesen ist, dass dort unendlich grosse leere Stellen klaffen. Es gibt heute, also 5 Wochen nach der amtlichen Eröffnung, in den Hauptgebäuden noch Stellen, wo noch nicht einmal die Fundamente für dort aufzustellende Maschinen fertig hergestellt sind. Ganze Gruppen der Ausstellung sind einfach leer, und anderswo beginnt man allgemach mit dem Aufreissen der Umrisse für künftig aufzurichtende Pavillons.

Von den grossen Dampfmaschinen der Ausstellung, welche die nöthige Kraft zur elektrischen Beleuchtung liefern sollen, ist knapp die Hälfte im Betriebe, ab und zu versagt aber auch diese Hälfte, und ganze Gruppen von Ausstellern sehen sich plötzlich, unangekündigt, ohne Licht. Die wiederholt angekündigte Beleuchtung des „Wasserschlosses" hat sich bis heute nicht ermöglichen lassen.

Wen trifft die Schuld? Diese Frage wird immer wieder aufgeworfen, ist aber kaum gehörig zu beantworten. Ein Theil schiebt eben immer dem andern die Schuld zu. Verschwiegen darf dabei aber nicht werden, dass thatsächlich die Fabrikanten und Aussteller deutscher Kessel heute noch an ihren Anlagen arbeiten; sie sind nicht rechtzeitig fertig geworden, sie liefern somit nicht rechtzeitig die von ihnen übernommene Menge Dampf, und somit können auch die grossen Lichtmaschinen nicht oder wenigstens nicht ausreichend arbeiten. Aber jene deutschen Firmen berufen sich wieder darauf, dass sie ihre Anlagen aus gewissen Gründen, die bei der allgemeinen Ausstellungsverwaltung lagen, nicht rechtzeitig beginnen konnten. Kurz, niemand will die Schuld an diesen unerquicklichen Zuständen übernehmen.

Nun sollte man meinen, dass doch wenigstens die Abtheilung des Eisenbahnwesens bereit und fertig sein könnte, da sie ja zum grössten Theile nichts mit der Gesammtanlage der Ausstellung zu thun hat. Es ist nämlich — da das Hauptgelände an der Seine, zusammen mit dem Marsfelde und dem Gebiete des Invalidenhauses, trotz seines ungeheuren Umfanges doch noch zu klein war, um das Eisenbahnwesen mit in sich aufzunehmen — weit ab von dem eigentlichen Ausstellungsgebiete, am entgegengesetzten Ende der Stadt (im äussersten Osten, anstatt im Westen, wo die Hauptausstellung liegt) ein sogenannter „Annex" im Parke von Vincennes geschaffen worden, wo — friedlich, aber ziemlich unbegründet vereinigt mit Vogel- und Hundeausstellungen! — die Sonderausstellung des Eisenbahnwesens aufgebaut worden ist oder aufgebaut werden sollte! Denn trotzdem doch dieser Theil der Ausstellung unmöglich unter den Hindernissen allgemeiner Natur, wie sie an der Seine wirkten, leiden konnte, so ist thatsächlich auch hier die Ausstellung nicht fertig. Ja, sie ist es noch viel weniger, als es an der Seine der Fall ist, was umso unverantwortlicher ist, als es sich hier in Vincennes doch nur um die Herstellung schuppenartiger Gebäude handelt, während

an der Seine richtige Paläste von ungeheuren Dimensionen und dementsprechender Ausstattung errichtet sein wollten.

Die Lage der Dinge draussen in Vincennes ist aber trotzdem eine derartige, dass einfach nicht abzusehen ist, wann denn nun eigentlich eine einigermaassen erträgliche Ausstellung dort zu Stande kommen wird. Zahlreiche Gebäude befinden sich hier noch in den allerersten Anfängen; die fertigen Gebäude aber sind gänzlich leer; vergeblich schaut man sich selbst nach den an der Seine reichlich vorhandenen grossen Kisten um, weil doch diese wenigstens die Hoffnung erwecken, dass dermaleinst hier etwas ausgestellt werden würde.

Nur eine Abtheilung ist hier so gut wie fertig, das ist diejenige der Eisenbahnwagen und Lokomotiven, welche in der That so gut wie vollzählig auf den Gleisen stehen; aber sie ist des vielen Baustaubes wegen vorsichtig mit grossen Plänen verdeckt, und niemand zeigt sich, der dem Besucher — der doch seinen Eintritt bezahlt hat, um etwas zu Gesicht zu bekommen — einen Blick in die Wagen verschafft. Es lässt sich da viel Schönes ahnen, und der Katalog der deutschen Abtheilung spricht es ja auch bereits deutlich aus, während die Kataloge der anderen Länder noch ebenso fehlen, wie der Hauptkatalog der Gesammtleitung. — Ganz sicher wird hier dermaleinst viel zu sehen und zu lernen sein, zur Zeit aber ist noch alles unzugänglich. Hier sind die Gebäude nicht rechtzeitig fertig geworden; sie werden jetzt, während ganze Züge fertig dastehen, gewissermaassen „drum herum“ erst noch fertig gemacht.

Der deutschen Abtheilung fehlt bis zur Stunde auch noch jede Dekoration, und mühsam muss man sie sich deshalb aus den Aufschriften der Wagen unter all' den anderen Fahrzeugen heraussuchen.

Im Uebrigen ist, wie gesagt, so gut wie nichts von der besonderen Ausstellung, die für das Eisenbahnwesen zu Vincennes hergerichtet werden sollte, fertig. Siemens & Halske bauen fleissig an dem Holzhause, das sie für eine Sammlung ihrer Blocksignale herrichten werden; Rütgers ist ebenfalls stark dabei, seinen Pavillon demnächst fertig zu stellen, und auch sonst sieht man manch' eine Hand in Bewegung; aber im Ganzen ist es ein unfertiges Durcheinander, vor dem der Berichterstatter trostlos sein Haupt und seine Feder senkt, um sich zu bescheiden und bessere Zeiten abzuwarten.

Paris, den 19. Mai 1900. Franz Woas.

Der österreichische Gesetzentwurf über die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben beschäftigten Arbeiter.

(Schluss aus Nr. 40.)

Zwischen den Arbeitsstunden sind den Arbeitern angemessene Ruhepausen zu gewähren, welche zusammen nicht weniger als anderthalb Stunden betragen dürfen, wovon eine Stunde auf die Mittagszeit zu entfallen hat. Wenn die Arbeitszeit vor oder diejenige nach der Mittagsstunde fünf Stunden oder weniger beträgt, so kann die Ruhepause, mit Ausnahme der für die Mittagszeit bestimmten Stunde, für die betreffende Arbeitszeit entfallen. Bei der Nachtarbeit haben diese Vorschriften sinngemässe Anwendung zu finden. Der Eisenbahnminister wird ermächtigt, je nach den thatsächlichen Bedürfnissen für einzelne Kategorien von Regiebauten und Hilfsanstalten, namentlich jenen, bei denen eine Unterbrechung der Arbeit bezw. des Betriebes unthunlich ist, besondere Bestimmungen hinsichtlich der Arbeitspausen zu treffen.

An Sonntagen hat die Arbeit bei den Regiebauten und in den Hilfsanstalten der Eisenbahnen zu ruhen. Die Sonntagsruhe hat spätestens um 6 Uhr morgens eines jeden Sonntags, und zwar gleichzeitig für die ganze Arbeiterschaft jeden Regiebaues bezw. jeder Hilfsanstalt zu beginnen und mindestens 24 Stunden zu dauern.

Von dieser Bestimmung sind ausgenommen die in den Arbeitslokalen und Werksvorrichtungen vorzunehmenden Säuberungs- und Instandhaltungsarbeiten, durch welche der regelmässige Fortgang des Betriebes bedingt ist und welche ohne wesentliche Störung des Betriebes oder ohne Gefahr für Leben und Gesundheit der Arbeiter an Wochentagen nicht verrichtet werden können; die erforderliche Bewachung der Bauten und Hilfsanstalten und sonstige unaufschiebbare Arbeiten vorübergehender Natur, welche entweder aus öffentlichen, insbesondere sicherheitspolizeilichen Rücksichten oder behufs ungestörter Aufrechthaltung des Verkehres oder in Nothfällen vorgenommen werden müssen.

Sofern diese Arbeiten die Arbeiter am Besuche des Vormittagsgottesdienstes hindern, sind die Bahnverwaltungen verpflichtet, jedem bei diesen Arbeiten beschäftigten Arbeiter an dem nächstfolgenden Sonntage jene freie Zeit zu lassen, welche ihm den Besuch des Vormittagsgottesdienstes ermöglicht. Wenn die erwähnten Arbeiten länger als drei Stunden dauern, ist den verwendeten Arbeitern mindestens eine 24 stündige Ruhezeit am darauffolgenden Sonntage oder, wenn dies nicht möglich ist, an einem Wochentage, oder je eine sechsstündige, von der Nachtruhe unabhängige Ruhezeit an zwei Tagen der Woche zu gewähren.

Der Eisenbahnminister ist ermächtigt, bei einzelnen Kategorien von Regiebauten und Hilfsanstalten, bei denen ihrer Natur nach eine Unterbrechung oder ein Aufschub der betreffenden Arbeit unthunlich oder bei denen der Betrieb oder die Arbeitsleistung an Sonntagen mit Rücksicht auf die Bedürfnisse des Verkehres oder aus anderen öffentlichen Rücksichten erforderlich ist, die Arbeit auch an Sonntagen im Verordnungswege zu gestatten. Die Sonntagsarbeit, welche bei den im ununterbrochenen Betriebe stehenden Hilfsanstalten gestattet wird, ist immer auf die mit dem eigentlichen ununterbrochenen Betriebe unmittelbar zusammenhängenden und bei den Regiebauten, sowie den übrigen unter die Ausnahme dieses Paragraphen fallenden Hilfsanstalten in der Verordnung ausdrücklich gestatteten Arbeitsleistungen zu beschränken, wogegen alle anderen Arbeiten zu ruhen haben.

Die Regelung der an Sonntagen bei diesen Regiebauten oder Hilfsanstalten gestatteten Arbeiten und die Feststellung der Bedingungen, unter welchen sie gestattet sind, erfolgt für alle Regiebauten und Hilfsanstalten derselben Art gleichmässig und unter Berücksichtigung eines Ersatzruhetages. An hohen, im Verordnungswege nach den einzelnen Konfessionen zu bezeichnenden Feiertagen ist den Arbeitern mit Berücksichtigung der betreffenden Konfession die zum Besuche des Vormittagsgottesdienstes nöthige Zeit einzuräumen.

Die Bahnverwaltungen sind verpflichtet, den Arbeitern bis zum vollendeten 18. Lebensjahre zum Besuche der am Beschäftigungsorte bestehenden allgemeinen gewerblichen Fortbildungsschulen (bezw. Vorbereitungskurse) sowie der fachlichen Fortbildungsschulen die erforderliche Zeit einzuräumen.

Wenn über die Zeit der Entlohnung des Arbeiters und über die Kündigungsfrist nichts anderes vereinbart ist, wird die Bedingung wöchentlicher Entlohnung und eine für beide Theile geltende 14 tägige Kündigungsfrist vorausgesetzt.

Die Bahnverwaltungen sind verpflichtet, die Löhne der Arbeiter in baarem Gelde auszubezahlen und dürfen nicht an Stelle des Lohnes Anweisungen (Blechmarken, Konsummarken, Bons u. dergl.) für den Waarenbezug aus bestimmten Geschäften verabfolgen. Sie sind jedoch berechtigt, den Arbeitern, welche ihre Zustimmung hierzu ertheilt haben, gegen ein im voraus bedungenes, einen Unternehmergewinn ausschliessendes Entgelt Wohnung, Beleuchtungs- und Beheizungsmaterial für häusliche Zwecke, die Benutzung von Grundstücken zuzuwenden und sei es selbst, sei es im Wege der auf Bahnbedienstete beschränkten Lebensmittelmagazine, die für den eigenen Hausbedarf nothwendigen Lebensmittel zu liefern und diese Zuwendungen und Lieferungen bei der Lohnzahlung in Anrechnung zu bringen. Der Tarif, auf Grund dessen diese Lohnabzüge erfolgen, ist in der Arbeitsstätte an geeigneter, leicht zugänglicher Stelle anzuschlagen. Andere als die oben bezeichneten Gegenstände, insbesondere geistige Getränke, dürfen den Arbeitern auf Rechnung des Lohnes nicht verabfolgt werden. Ferner darf nicht vereinbart werden, dass die Arbeiter Gegenstände ihres Bedarfes aus bestimmten Verkaufsstätten beziehen müssen; auch darf die Er-

theilung von Lohnabschlagszahlungen (Lohnvorschüssen) nicht an diese Bedingung geknüpft werden.

Von den Verdienstbeträgen der Arbeiter dürfen weiters noch für folgende Zwecke Abzüge gemacht werden: a) zur Abstattung von Lohnvorschüssen; b) Beiträge für die Krankenkasse; c) Beiträge für das Provisions- oder Altersversorgungsinstitut; d) Konventionalgeldstrafen; e) für jene bei Regiebauten den Arbeitern bahnseits beigestellten Arbeitsmittel, deren Abgang nach Vollendung der Arbeit seitens der Arbeiter nicht glaubwürdig gerechtfertigt werden kann.

Die Verdienstbeträge der Arbeiter, die nicht als dauernd im Sinne des Gesetzes vom 29. April 1873 angestellt anzusehen sind, dürfen mit Sicherstellungs- oder Exekutionsverfügungen nicht früher getroffen werden, als die Arbeiten oder Dienste geleistet sind und der Tag abgelaufen ist, an dem der Lohn auszufolgen war. Eine Ausnahme findet nur statt für die Sicherstellung oder Einbringung a) der Steuern und öffentlichen Abgaben mit Inbegriff der zu Zwecken der öffentlichen Verwaltung ausgeschriebenen Zuschläge und der Vermögensübertragungsgebühren, b) der auf dem Gesetze beruhenden Ansprüche auf Leistung des Unterhaltes. Auch in diesen Fällen muss jedoch dem Verpflichteten die Hälfte seines Verdienstbetrages freibleiben.

Ausser den vorstehend vorgesehenen oder in anderen besonderen gesetzlichen Bestimmungen bezeichneten Fällen ist die Lohnzurückhaltung sowie die Hereinbringung oder Sicherstellung von Forderungen jeder Art, insbesondere von Ersatzforderungen der Bahn für Beschädigungen an den Arbeitsstätten, Maschinen, Werksvorrichtungen u. dgl. ausgeschlossen. Entgegenstehende Verabredungen sind unzulässig. Arbeiter, deren Lohn anders als durch Baarzahlung berichtigt wurde, können jederzeit die Bezahlung der Forderung in baarem Gelde verlangen, ohne dass ihnen eine Einrede aus dem an Zahlungsstatt gegebenen entgegengesetzt werden kann.

Jeder Arbeiter muss mit einem **Arbeitsbuche** versehen sein und darf ohne solches nicht in Verwendung genommen werden.

Für die Regiebauten sowie für jede Hilfsanstalt sind von der Bahnverwaltung Arbeitsordnungen aufzustellen, welche nebst der Angabe des Zeitpunktes, wann deren Wirksamkeit beginnt, die im Gesetze vorgeschriebenen Bestimmungen zu enthalten haben.

Die Arbeitsordnungen müssen von der Aufsichtsbehörde genehmigt und in jedem Arbeitsraum durch Anschlag verlautbart werden. Ein Exemplar der Arbeitsordnung ist dem Arbeiter bei Antritt des Dienstes gegen Bestätigung auszuhändigen.

Die in den Arbeitsordnungen vorgesehenen Geldstrafen, welchen die Arbeiter bei Uebertretung der Arbeitsordnung unterworfen wurden, dürfen innerhalb des Zeitraumes einer Woche die Höhe eines halben Tagesverdienstes nicht überschreiten. Nur in Fällen besonders strafbaren Leichtsinnes können auch höhere Geldstrafen verhängt werden.

Alle diese Strafgelder müssen solchen im Verordnungswege zu bezeichnenden Einrichtungen zugewendet werden, welche zum Besten der Arbeiter dienen.

Der Gesetzentwurf führt die Fälle an, in welchen die Bahnverwaltung oder der Arbeiter das Arbeitsverhältniss vor Ablauf der Kündigungsfrist ohne Kündigung lösen kann.

Unter den Gründen, wegen deren ein Arbeiter den Dienst ohne weiteres verlassen kann, ist u. a. die Schädigung der Gesundheit durch Fortsetzung der Arbeit, grobe Beleidigung durch den Vorgesetzten, Körperverletzung und gefährliche Drohung gegen den Arbeiter sowie die ungebührliche Vorenthaltung oder Kürzung der bedungenen Bezüge oder Verletzung anderer wesentlicher Vertragsbestimmungen aufgezählt. Der Arbeiter kann ohne Kündigung entlassen werden wegen Vorzeigen eines falschen oder gefälschten Arbeitsbuches oder Zeugnisses, Irreführung der Bahnverwaltung bezüglich des früheren Dienstverhältnisses, Untauglichkeit zur Arbeit, Trunksucht, Diebstahl, Veruntreuung, Verlassen der Arbeit oder Nichterscheinen zu derselben sowie wegen beharrlicher Pflichtverletzung, Aufreizung der übrigen Arbeiter oder Hausgenossen zum Ungehorsam, zur Auflehnung gegen die Bahnverwaltung oder zu gesetzwidrigen Handlungen, wegen grober Ehrenbeleidigung, Körperverletzung oder gefährlicher Drohung gegen Vorgesetzte oder andere Bahnarbeiter, endlich wegen vorsätzlicher erheblicher Sachbeschädigung.

Wenn ein Arbeiter ohne gesetzlich zulässigen Grund vorzeitig aus der Arbeit tritt, so ist die Bahnverwaltung berechtigt, falls derselbe der Aufforderung zur Rückkehr zur Arbeit für die noch fehlende Zeit nicht binnen drei Tagen Folge leistet, von demselben für jeden Arbeitstag der nicht eingehaltenen Kündigungsfrist, längstens für 14 Tage, einen Ersatz im Betrage des täglichen Durchschnittslohnes zu verlangen. Eine Bahnverwaltung, die einen Arbeiter aufnimmt, obwohl sie weiss, dass sein Arbeitsverhältniss mit seinem letzten Arbeitgeber noch zu Recht besteht, oder die einen solchen Arbeiter in der Arbeit behält, ist hierfür dem früheren Arbeitgeber ersatzpflichtig.

Letzterer kann auch innerhalb der Kündigungsfrist, längstens aber innerhalb acht Tagen den Wiedereintritt des eigenmächtig ausgetretenen Arbeiters für die noch fehlende Zeit fordern. Bei Auflösung des Arbeitsverhältnisses ist dem Arbeiter ein Zeugniss nach Maassgabe der Bestimmungen des Gesetzes auszustellen.

Wenn die Bahnverwaltung ohne einen gesetzlich zulässigen Grund einen Arbeiter vorzeitig entlässt oder dem Arbeiter Grund zur vorzeitigen Auflösung des Arbeitsverhältnisses gibt, so ist sie verpflichtet, dem Arbeiter den Lohn und die sonst vereinbarten Genüsse für die ganze Kündigungsfrist zu vergüten. Wenn infolge einer, wenn auch vorübergehenden Einstellung des Betriebes einer Hilfsanstalt, sei es durch Verschulden der Bahnverwaltung oder eines diese treffenden Zufalles, eine vorzeitige Auflösung des Arbeitsverhältnisses sich als nothwendig erweist, ist die Bahnverwaltung verpflichtet, dem Arbeiter den Lohn und die sonst vereinbarten Genüsse für die ganze Kündigungsfrist zu vergüten. Entgegenstehende Vereinbarungen sind nichtig.

Eine Bahnverwaltung, welche Mittheilungen oder Bekanntmachungen, wodurch bestimmten Arbeitern unmöglich gemacht oder erschwert werden soll, in anderen Unternehmungen Beschäftigung zu finden, aufstellt oder verbreitet, macht sich ebenso einer Uebertretung des Gesetzes schuldig, wie ein Arbeiter einer Unternehmung, welcher Bekanntmachungen aufstellt oder verbreitet, durch welche Arbeiter gewarnt werden sollen, in bestimmten Unternehmungen Arbeit zu suchen.

Kinder vor dem vollendeten 14. Lebensjahre und jugendliche **Frauenspersonen** dürfen bei den Regiebauten der Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben nicht verwendet werden. Männliche jugendliche Arbeiter zwischen dem vollendeten 14. und dem vollendeten 16. Jahre dürfen nur in den Werkstätten als Lehrlinge und ferner bei den Regiebauten zu leichteren Arbeiten, welche der Gesundheit nicht nachtheilig sind und die körperliche Entwickelung nicht hindern, beschäftigt werden. Frauenspersonen nach vollendetem 16. Lebensjahre dürfen bei den Regiebauten nur zu leichteren Arbeiten (wie zum Beispiel Zutragen von Mörtel, Sand, Wasser usw., Mörtelanmachen u. dergl.) verwendet werden. Inwiefern Frauenspersonen in den Hilfsanstalten verwendet werden können, bestimmt der Eisenbahnminister im Verordnungswege. Jugendliche Arbeiter und Frauenspersonen dürfen weder bei Nachtarbeit, das ist in den Stunden zwischen 8 Uhr Abends und 5 Uhr Morgens, noch auch bei Ueberstundenarbeit beschäftigt werden. Wöchnerinnen dürfen erst nach Verlauf von vier Wochen nach ihrer Niederkunft zur Arbeit zugelassen werden.

Rücksichtlich der **Lehrlinge**, welche in Werkstätten der Eisenbahnen zur praktischen Erlernung einer der darin betriebenen Beschäftigungen, sei es mit oder ohne Lohnanspruch, in Verwendung treten, sollen mit Ausnahme der Bestimmungen über die Handhabung der Aufsicht — diese wird nach Maassgabe des vorliegenden Gesetzentwurfes zu erfolgen haben — die Bestimmungen der Gewerbeordnung gelten.

Bei **Uebertretungen** der durch dieses Gesetz für die Bahnverwaltungen getroffenen Vorschriften ist die Strafe über jene Personen zu verhängen, welche für die Einhaltung der betreffenden Vorschriften verantwortlich erscheinen. Wer den Vorschriften über die Vorsorgen für die Arbeiter zuwiderhandelt, wird, sofern nicht eine den Gerichten zugewiesene strafbare Handlung vorliegt, wegen Uebertretung dieses Gesetzes bestraft, wenn die Handlung oder Unterlassung einer auf Grund dieser Gesetzesbestimmungen erlassenen Anordnung zuwiderläuft oder wenn der Thäter auch ohne besondere Anordnung einzusehen vermochte, dass seine Handlung oder Unterlassung geeignet war, das Leben oder die Gesundheit von Menschen zu gefährden. Wer den übrigen Vorschriften oder den Vorschriften der auf Grund dieser Bestimmungen erlassenen Verordnungen zuwiderhandelt, wird, sofern nicht eine den Gerichten zugewiesene strafbare Handlung vorliegt, wegen Uebertretung dieses Gesetzes bestraft.

Die Uebertretungen werden von der Aufsichtsbehörde unbeschadet einer eventuellen disziplinaren Behandlung bestraft: mit Verweisen oder mit Geldstrafen bis zum Betrage eines Monatsgehaltes beziehungsweise Monatsverdienstes. Durch die Verjährung erlischt die Strafbarkeit jener Uebertretungen dieses Gesetzes, welche nicht nach dem allgemeinen Strafgesetze zu behandeln sind, wenn der Thäter binnen sechs Monaten, vom Tage der begangenen Uebertretung, nicht in Untersuchung gezogen worden ist.

Die **Ueberwachung der Durchführung** der Bestimmungen **dieses Gesetzes** obliegt der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen. Den Organen der Aufsichtsbehörde ist der Eintritt in sämmtliche Arbeitsräume und zu passender Zeit auch in die von der Bahnverwaltung beigestellten Arbeiterwohnungen gestattet. Unbeschadet der der Staatsverwaltung sonst auf Grund der bestehenden Gesetze und einzelnen Konzessionen zustehenden Rechte und Befugnisse kann die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen als Auf-

sichtsbehörde eine Bahnunternehmung zur Durchführung dieses Gesetzes und der auf Grund desselben erlassenen Verordnungen und Anordnungen durch Ordnungsstrafen bis zur Höhe von 5000 Kr. verhalten. Die Ordnungsstrafe darf nur nach vorausgegangener Androhung verhängt, kann jedoch nach Erforderniss wiederholt werden.

Gegen alle von der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen auf Grund dieses Gesetzes getroffenen Verfügungen und Erkenntnisse ist der Rekurs an das Eisenbahnministerium zulässig. Der Rekurs ist binnen 14 Tagen nach der Zustellung bei der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen einzubringen. Rekurse gegen Straferkenntnisse der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen haben aufschiebende Wirkung. Dem Eisenbahnministerium steht das Recht zu, aus rücksichtswürdigen Gründen Strafen zu mildern und nachzusehen. Die Einbringung der Strafgelder kann im Wege der gerichtlichen Exekution erfolgen. Alle Strafgelder sind solchen im Verordnungswege zu bezeichnenden Einrichtungen zuzuwenden, die zum Besten der Arbeiter dienen.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für die Rechnungsjahre 1896, 1897 und 1898.

(Fortsetzung aus Nr. 40.)

Im Jahre 1896 wurden von Reisenden auf den Vereinsbahnen im Ganzen 22 705 (21 194)*) Millionen Kilometer zurückgelegt. Hiervon entfielen auf die I. Wagenklasse 517 (492) Millionen, auf die II. Wagenklasse 3 645 (3 429) Millionen, auf die III. Wagenklasse 12 943 (12 153) Millionen, auf die IV. Wagenklasse 4 331 (3 895) Millionen, auf Militär 1 269 (1 225) Millionen. Im Jahre 1897 betrug die Zahl der von Reisenden auf Vereinsbahnen zurückgelegten Kilometer 23 826 Millionen. Davon entfielen auf die I. Klasse 539 Millionen, auf die II. Klasse 3 689 Millionen, auf die III. Klasse 13 418 Millionen, auf die IV. Klasse 4 889 Millionen und auf Militär 1 331 Millionen. — Im Jahre 1898 sind auf den Vereinsbahnen von Reisenden zurückgelegt worden 25 664 Millionen Kilometer. Davon entfielen auf die I. Klasse 569 Millionen, auf die II. Klasse 3 916 Millionen, auf die III. Klasse 14 454 Millionen, auf die IV. Klasse 5 350 Millionen und auf Militär 1 375 Millionen.

Der kilometrische Personenverkehr hat auf sämmtlichen Vereinsbahnen betragen im Jahre 1896 in der I. Wagenklasse 6 488 (6 342), in der II. Klasse 45 712 (44 122), in der III. Klasse 162 322 (156 392), in der IV. Klasse 54 317 (50 112), Militär 15 912 (15 570), zusammen 284 751 (272 708) Personen. Vom kilometrischen Personenverkehr kommen auf die I. Klasse 2,3 (2,3), auf die II. Klasse 16 (16,21), auf die III. Klasse 57 (57,3), auf die IV. Klasse 19,1 (18,4) und auf Militär 5,6 (5,8) %. Im Jahre 1897 betrug der kilometrische Personenverkehr in der I. Klasse 6 588, in der II. Klasse 45 098, in der III. Klasse 164 031, in der IV. Klasse 59 287, Militär 16 265, im Ganzen 291 269 Personen. Von diesem Verkehr entfielen auf die I. Klasse 2,3, die II. Klasse 15,5, die III. Klasse 56,3, die IV. Klasse 20,3 und auf Militär 5,6 %. — Im Jahre 1898 betrug der kilometrische Personenverkehr in der I. Klasse 6 811, in der II. Klasse 46 881, in der III. Klasse 173 036, in der IV. Klasse 64 046, Militär 16 463, im Ganzen 307 237 Personen. Von diesem Verkehr entfielen auf die I. Klasse 2,21, die II. Klasse 15,26, die III. Klasse 56,32, die IV. Klasse 20,85 und auf Militär 5,36 %.

Der kilometrische Verkehr der preussischen Staatsbahnen übertraf in der ganzen Periode den Gesammtdurchschnitt der sämmtlichen Vereinsbahnen sowie auch denjenigen der deutschen Bahnen. Derselbe betrug im Jahre 1896 384 575 und war um 99 824 Personen bezw. um 35 % stärker als der kilometrische Durchschnittsverkehr der Vereinsbahnen. Im Jahre 1896 betrug der kilometrische Verkehr der deutschen Bahnen im Durchschnitt 341 096 Personen, wurde also von demjenigen der preussischen Staatsbahnen um 43 479 Personen oder um 13 % übertroffen. Der kilometrische Verkehr der preussischen Staatsbahnen betrug im Jahre 1897 401 966 Personen und war um 110 697 Personen stärker als der Durchschnittsverkehr der gesammten Vereinsbahnen, übertraf denselben also um 38 %. Der kilometrische Personenverkehr der deutschen Bahnen betrug 359 727 Personen. Der durchschnittliche Personenverkehr der preussischen Staatsbahnen war also um 42 239 Personen oder um 12 % stärker. Im Jahre 1898 betrug der kilometrische Personenverkehr der preussischen Staatsbahnen 427 936 Personen und war um 119 699 Personen oder 39 % stärker als der Verkehr auf den gesammten Vereinsbahnen. Der kilometrische Durchschnittsverkehr der sämmtlichen deutschen Bahnen betrug dagegen 380 712 Personen, der Durchschnittsverkehr der preussischen Bahnen war somit um 47 224 Personen oder um 12 % stärker.

Auf Gepäck (einschliesslich des ohne Lösung von Fahrkarten aufgegebenen) sowie Tragelasten wurden von sämmtlichen Vereinsbahnen geleistet 1896 90 433 332 (82 705 272) tkm, 1897 88 762 681 und 1898 91 833 343 tkm. Im letzteren Jahre betrug die Gesammtmenge des beförderten Gepäcks — einschliesslich Hunde, deren Gewicht auf je 10 kg veranschlagt wurde — 1 180 417 t.

Für den Güterverkehr jeglicher Art (Eil-, Stück-, Wagenladungsfrachtpflichtiges Dienst- und Bau- [Regie-] Gut sowie lebende Thiere mit Ausnahme des frachtfreien Bau- und Dienstgutes) wurden geleistet an Tonnenkilometern:

A. im Jahre 1896: 1. von den deutschen Bahnen 26 616 235 662 (25 067 440 607) tkm, 2. von den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 2 514 442 353 (2 366 421 234) tkm, 3. von den österreichisch-ungarischen Bahnen 12 131 598 150 (11 452 128 925) tkm, von den sämmtlichen Vereinsbahnen 41 262 276 165 (38 885 990 766) tkm.

B. im Jahre 1897: 1. von den deutschen Bahnen 28 496 476 378 tkm, 2. von den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 2 572 694 906 tkm, 3. von den österreichisch-ungarischen Bahnen 12 462 702 046 tkm, 4. von den sämmtlichen Vereinsbahnen 43 531 873 330 tkm und

C. im Jahre 1898: 1. von den deutschen Bahnen 30 705 634 872 tkm, 2. von den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 2 537 806 699 tkm, 3. von den österreichisch-ungarischen Bahnen 13 535 370 010 tkm, 4. von sämmtlichen Vereinsbahnen 46 778 811 581 tkm.

Es ist also trotz des Ausscheidens zweier belgischer Bahnen für alle drei Berichtsjahre im Gesammtverkehr ein Zuwachs zu verzeichnen.

Der kilometrische Güterverkehr hat bei allen Vereinsbahnen im Jahre 1896 betragen: Eilgut 3 206 (3 047) t, Stückgut 33 454 (31 872) t, Wagenladungsgüter 460 993 (445 257) t, frachtpflichtige Dienst- und Bau- (Regie-) Güter 5 370 (5 849) t, lebende Thiere 7 497 (8 073) t, zusammen 510 520 (494 098) t. — Im Jahre 1897 betrug der kilometrische Güterverkehr auf sämmtlichen Vereinsbahnen: Eilgut 3 442 t, Stückgut 33 527 t, Wagenladungsgüter 474 869 t, frachtpflichtige Dienst- und Bau- (Regie-) Güter 5 589 t, lebende Thiere 7 420 t, im Ganzen 524 847 t. — Bei allen Vereinsbahnen stellte sich der kilometrische Güterverkehr im Jahre 1898 wie folgt: Eilgut 4 155 t, Stückgut 35 385 t, Wagenladungsgüter 388 903 t, lebende Thiere 6 696 t, im Ganzen 435 139 t.

Es wurden für die Beförderung von Personen (einschliesslich der Beförderung auf Rückfahrkarten, Rundreise- und Abonnementskarten sowie in bestellten Sonderzügen) vereinnahmt:

A. im Jahre 1896: 1. von den deutschen Bahnen 425 334 369 (403 397 607) *M.*, 2. von den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 55 345 804 (52 876 390) *M.*, 3. von den österreichisch-ungarischen Bahnen 147 042 963 (138 097 465) *M.*, 4. zusammen von sämmtlichen Bahnen 627 723 136 (594 371 462) *M.*

B. im Jahre 1897: 1. von den deutschen Bahnen 451 753 605 *M.*, 2. von den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 57 736 085 *M.*, 3. von den österreichisch-ungarischen Bahnen 148 322 768 *M.*, 4. zusammen von sämmtlichen Bahnen 657 812 458 *M.*

C. im Jahre 1898: 1. von den deutschen Bahnen 484 440 671 *M.*, 2. von den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 57 534 038 *M.*, 3. von den österreichisch-ungarischen Bahnen 157 317 099 *M.*, 4. zusammen bei sämmtlichen Vereinsbahnen 699 291 808 *M.*

Auf 1000 Personenwagen-Achskilometer entfielen dabei:

A. im Jahre 1896: 1. bei den deutschen Bahnen 130 (135) *M.*, 2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 138 (141) *M.*, 3. bei den österreichisch-ungarischen

*) Die in Klammern stehenden Zahlen stellen die Ergebnisse des Jahres 1895 dar.

Bahnen 103 (105) *M*, 4. bei sämmtlichen Vereinsbahnen 123 (127) *M*.

B. im Jahre 1897: 1. bei den deutschen Bahnen 127 *M*, 2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 133 *M*, 3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen 101 *M*, 4. bei sämmtlichen Vereinsbahnen 121 *M*.

C. im Jahre 1898: 1. bei den deutschen Bahnen 125 *M*, 2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 133 *M*, 3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen 101 *M*, 4. bei sämmtlichen Vereinsbahnen 120 *M*.

Die höchste durchschnittliche Einnahme aus dem Personenverkehr für 1 km mittlerer Betriebslänge erzielte im Jahre 1896 die Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth), nämlich 49 072 *M*; dieser folgen die Main-Neckarbahn mit 29 732 *M*, die Lüttich-Mastrichter Bahn mit 15 899 *M*, die Warschau-Wiener Bahn mit 13 736 *M*, die Lübeck-Büchener Bahn mit 13 512 *M*, die Liesing-Kaltenleutgebener Bahn mit 13 282 *M*, die sächsischen Staatsbahnen mit 12 739 *M*, die k. k. priv. Südbahn (österreichisches Netz) mit 12 418 *M*, die Zittau-Reichenberger mit 11 926 *M*, die badischen Staatsbahnen mit 10 956 *M*, die hessische Ludwigsbahn mit 10 518 *M*, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahn) mit 10 511 *M*, die preussischen Staatsbahnen mit 10 460 *M*, die holländische Eisenbahn mit 10 291 *M*, während diese Einnahmen bei den sämmtlichen Vereinsbahnen durchschnittlich 7 873 *M*, bei der Gruppe der deutschen Bahnen durchschnittlich 9652 *M* betrugen. Die Personen-Verkehrseinnahme bei den preussischen Staatsbahnen überstieg also sowohl den von sämmtlichen Vereinsbahnen, als auch den von den deutschen Bahnen erzielten Durchschnittsertrag. Im Jahre 1897 erzielte die höchste durchschnittliche Einnahme aus dem Personenverkehr die Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) mit 45 561 *M*. Danach folgen die Main-Neckarbahn mit 31 530 *M*, die Warschau-Wiener Bahn mit 16 210 *M*, die Lüttich-Mastrichter Bahn mit 15 485 *M*, die Lübeck-Büchener Bahn mit 14 617 *M*, die sächsischen Staatsbahnen mit 13 230 *M*, die Liesing-Kaltenleutgebener Bahn mit 12 974 *M*, die k. k. priv. Südbahn (österreichisches Netz) mit 12 917 *M*, die Zittau-Reichenberger Bahn mit 12 066 *M*, die badischen Staatsbahnen mit 11 860 *M*, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahn) mit 10 855 *M*, die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft mit 10 879 *M*, die holländische Eisenbahn mit 10 574 *M*. Die betr. Durchschnittseinnahme betrug bei sämmtlichen Vereinsbahnen 8 041 *M*, bei den deutschen Bahnen 10 089 *M*; die Einnahmen stellten sich bei der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft also höher als diese Durchschnittserträge. — Im Jahre 1898 hatten die höchsten Einnahmen aus dem Personenverkehr auf 1 km mittlerer Betriebslänge berechnet: die Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) mit 48 522 *M*. Danach folgten die Main-Neckarbahn mit 33 661 *M*, die Warschau-Wiener Bahn mit 18 302 *M*, die Lübeck-Büchener Bahn mit 15 297 *M*, die Liesing-Kaltenleutgebener Bahn mit 13 755 *M*, die k. k. priv. Südbahn (österreichisches Netz) mit 13 255 *M*, die Zittau-Reichenberger Bahn mit 13 135 *M*, die badischen Staatsbahnen mit 12 625 *M*, die sächsischen Staatsbahnen mit 12 524 *M*, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahn) mit 11 800 *M*, die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft mit 11 438 *M*, die holländische Eisenbahn mit 11 186 *M*, die Aussig-Teplitzer Bahn mit 10 659 *M*, die niederländische Centralbahn mit 10 649 *M*. — Der betr. Durchschnittsertrag sämmtlicher Vereinsbahnen war 8 371 *M*, derjenige der deutschen Eisenbahnen 10 538 *M*. Die Einnahmen der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft gingen also auch im Jahre 1898 über diese Durchschnittserträge hinaus.

Für jedes Personenkilometer wurden durchschnittlich vereinnahmt:

A. Im Jahre 1896.

Bahngruppe	Wagenklasse I	II	III	IV	von Militär	überhaupt
	Pfennig					
1. bei den deutschen Bahnen	7,94 (8,10)	4,70 (4,91)	2,75 (2,92)	1,99 (1,97)	1,52 (1,55)	2,83 (2,95)
2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen	5,94 (6,01)	4,32 (4,62)	2,73 (2,83)	2,20 (2,18)	2,16 (1,87)	3,29 (3,43)
3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen	5,88 (5,69)	3,73 (3,69)	2,12 (2,00)	1,90 (1,89)	1,23 (1,28)	2,45 (2,33)
4. bei sämmtlichen Vereinsbahnen	6,81 (6,82)	4,38 (4,48)	2,54 (2,55)	1,98 (2,04)	1,46 (1,47)	2,77 (2,80)

B. Im Jahre 1897.

Bahngruppe	Wagenklasse I	II	III	IV	von Militär	überhaupt
	Pfennig					
1. bei den deutschen Bahnen	7,98	4,70	2,74	1,98	1,53	2,81
2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen	6,02	4,40	2,82	2,22	2,14	3,38
3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen	5,76	3,75	2,15	1,99	1,26	2,47
4. bei sämmtlichen Vereinsbahnen	6,83	4,41	2,55	1,98	1,47	2,76

C. Im Jahre 1898.

Bahngruppe	I	II	III	IV	von Militär	überhaupt
1. bei den deutschen Bahnen	7,83	4,65	2,71	1,96	1,52	2,77
2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen	6,01	4,30	2,96	2,23	2,06	3,42
3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen	5,64	3,71	2,11	1,69	1,28	2,42
4. bei sämmtlichen Vereinsbahnen	6,75	4,36	2,53	1,96	1,47	2,73

Von den Einnahmen für den Personenverkehr (ausschliesslich Militär) kamen in Mark ausgedrückt im Jahre 1898 auf je einen der verhandenen Sitzplätze in der

	I.	II.	III.	IV.
	Wagenklasse			
1. bei den deutschen Bahnen	459	446	259	325
2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen	354	447	372	27
3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen	280	310	243	299
4. bei sämmtlichen Vereinsbahnen	374	405	261	325

Im Güter-, Vieh- usw. Verkehre wurden aus den verschiedenen Beförderungen bei den einzelnen Bahngruppen vereinnahmt:

A. Im Jahre 1896: 1. bei den deutschen Bahnen 1 065 055 139 (1 005 467 260) *M* oder für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 23 777 (22 882) *M*, 2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 97 705 793 (93 910 158) *M* oder für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 13 427 (13 429) *M*, 3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen 476 461 988 (439 446 759) *M* oder für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 16 573 (15 811) *M*, 4. bei sämmtlichen Vereinsbahnen 1 639 222 920 (1 538 824 177) *M* oder für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 20 281 (19 546) *M*.

B. Im Jahre 1897: 1. bei den deutschen Bahnen 1 117 150 418 Mark oder für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 24 530 *M*, 2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 100 469 886 *M* oder für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 13 636 *M*, 3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen 479 630 586 *M* oder für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 15 971 *M*, 4. bei sämmtlichen Vereinsbahnen 1 697 250 890 Mark oder für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 20 463 *M*.

C. Im Jahre 1898: 1. bei den deutschen Bahnen 1 189 446 289 Mark oder für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 25 483 *M*, 2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 101 003 129 *M* oder für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 14 821 *M*, 3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen 508 731 502 *M* oder für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 16 355 *M*, 4. bei sämmtlichen Vereinsbahnen 1 799 180 920 *M* oder für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 21 245 *M*.

Von der Gesammteinnahme aus dem Güter- usw. Verkehr der sämmtlichen Vereinsbahnen entfielen im Jahre 1896 auf Eilgüter 53 109 793 (50 350 936) *M*, auf Stückgüter 259 723 657

(245 981 721) ℳ, auf Wagenladungsgüter 1 236 649 167 (1 151 539 875) Mark, auf frachtpflichtige Dienst- und Bau- (Regie-) Güter 7 140 649 (8 188 078) ℳ, auf lebende Thiere 44 860 898 (48 320 750) ℳ, auf Nebeneinnahmen — Frachtzuschläge, Provisionen, Lager-, Lade-, Stand- und Wiegegeld, Konventionalstrafen usw. — 37 738 756 (34 433 317) ℳ. Im Jahre 1897 entfielen auf die verschiedenen Einnahmeposten des Güter- usw. Verkehres bei sämmtlichen Vereinsbahnen auf Eilgüter 57 436 148 ℳ, auf Stückgüter 271 756 049 ℳ, auf Wagenladungsgüter 1 274 325 031 ℳ, auf frachtpflichtige Dienst- und Bau- (Regie-) Güter 7 470 478 ℳ, auf lebende Thiere 46 326 739 ℳ, auf Nebeneinnahmen 39 936 445 ℳ. Im Jahre 1898 entfielen von den Gesammteinnahmen der Vereinsbahnen aus dem Güter- usw. Verkehr auf Eil- und Expressgut 59 067 053 ℳ, auf Stückgut 276 003 903 ℳ, auf Wagenladungsgüter 1 371 374 424 ℳ, auf Thiere (ausgenommen Hunde) 47 490 762 ℳ, auf Postgut 2 961 010 ℳ, auf Nebeneinnahmen 42 310 768 ℳ.

Aus dem Güterverkehr erzielte auf 1 km mittlerer Betriebslänge berechnet im Jahre 1896 die höchste Durchschnittseinnahme nämlich 100 182 (96 467) ℳ die Aussig-Teplitzer Bahn; danach folgen die Warschau-Wiener Bahn mit 68 403 (67 207) ℳ, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahn) mit 49 984 (45 900) ℳ, die Leoben-Vordernberger Bahn mit 45 265 (38 808) ℳ, die Main-Neckarbahn mit 36 032 (37 873) ℳ, die Buschtêhrader Bahn mit 35 296 (33 684) ℳ, die österreichische Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) mit 32 083 (31 491) ℳ, die k. k. priv. Südbahn (österreichisches Netz) mit 30 844 (29 862) ℳ, die Elsass-lothringischen Bahnen mit 29 250 (27 878) ℳ, die Graz-Köflacher Bahn mit 27 661 (26 211) ℳ, die pfälzischen Bahnen mit 27 492 ℳ, die sächsischen Staatseisenbahnen mit 27 181 ℳ und die preussischen Staatseisenbahnen mit 26 724 (25 580) ℳ. Demgegenüber betrug der Durchschnittsertrag aus dem Güterverkehr sämmtlicher deutscher Eisenbahnen für 1 km 23 777 (22 882) ℳ, derjenige sämmtlicher Vereinsbahnen 20 281 (19 546) ℳ. Im Jahre 1897 hatte auf 1 km mittlerer Betriebslänge aus dem Güterverkehr die höchste Durchschnittseinnahme gleichfalls die Aussig-Teplitzer Bahn mit 104 092 ℳ. Danach kamen die Warschau-Wiener Bahn mit 73 467 ℳ, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit 49 972 ℳ, die Leoben-Vordernberger Bahn mit 48 953 ℳ, die Main-Neckarbahn mit 39 078 ℳ, die Buschtêhrader Eisenbahn mit 37 628 ℳ, die österreichische Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) mit 32 010 ℳ, die k. k. priv. Südbahn (österreichisches Netz) mit 31 568 ℳ, die Elsass-lothringischen Eisenbahnen mit 30 512 ℳ, die pfälzischen Eisenbahnen mit 28 622 ℳ, die sächsischen Staatsbahnen mit 27 658 ℳ, die Graz-Köflacher Bahn mit 27 639 ℳ, die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft mit 27 112 ℳ. Dagegen betrug der betr. Durchschnitt bei den deutschen Bahnen 24 530 ℳ, bei sämmtlichen Vereinsbahnen 20 463 ℳ. Auch im Jahre 1898 hatte die höchste Einnahme für 1 km mittlerer Betriebslänge aus dem gesammten Güterverkehr die Aussig-Teplitzer Bahn mit 101 408 ℳ. Danach folgten die Warschau-Wiener Bahn mit 80 908 ℳ, die Leoben-Vordernberger Bahn mit 53 542 ℳ, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit 53 224 ℳ, die Main-Neckarbahn mit 43 464 ℳ, die Buschtêhrader Eisenbahn mit 39 513 ℳ, die österreichische Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) mit 35 209 ℳ, die k. k. priv. Südbahn (österreichisches Netz) mit 33 463 ℳ, die elsass-lothringischen Bahnen mit 31 828 ℳ, die pfälzischen Bahnen mit 28 871 ℳ, die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft mit 28 356 ℳ. Dagegen betrug der betr. Durchschnitt bei den deutschen Bahnen 25 433 ℳ, bei sämmtlichen Vereinsbahnen 21 245 ℳ.

Die durchschnittliche Einnahme für **jedes Tonnenkilometer** in dem gesammten (Eilgüter, Frachtgüter aller Art, frachtpflichtige Dienst- und Bau-[Regie-]Güter und lebende Thiere umfassenden) **Güterverkehre** betrug:

A. Im Jahre 1896: 1. bei den deutschen Bahnen 3,90 (3,91) ℳ, 2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 3,69 (3,76) ℳ, 3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen 3,89 (3,80) ℳ und 4. bei sämmtlichen Vereinsbahnen 3,88 (3,87) ℳ.

B. Im Jahre 1897: 1. bei den deutschen Bahnen 3,82 ℳ, 2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 3,68 ℳ, 3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen 3,81 ℳ und 4. bei sämmtlichen Vereinsbahnen 3,81 ℳ.

C. Im Jahre 1898: 1. bei den deutschen Bahnen 3,77 ℳ, 2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 3,71 ℳ, 3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen 3,72 ℳ und 4. bei sämmtlichen Vereinsbahnen 3,75 ℳ.

Die Gesammteinnahme aus allen Quellen ist in nachstehender Zusammenstellung zur Darstellung gebracht und betrug:

(siehe untenstehende Tabelle.)

In allen drei Berichtsjahren stellte sich das Verhältniss des Güterverkehres zum Personenverkehre und den übrigen Einnahmequellen bei den verschiedenen Bahngruppen im grossen und ganzen so, dass bei den österreichisch-ungarischen Bahnen auf den Güterverkehr $^3/_4$, auf die übrigen Einnahmequellen einschliesslich Personenverkehr $^1/_4$, bei den deutschen Bahnen auf den Güterverkehr $^2/_3$, auf die übrigen Einnahmequellen einschliesslich Personenverkehr $^1/_3$, bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen auf den Güterverkehr $^3/_5$, auf die übrigen Einnahmequellen einschliesslich Personenverkehr $^2/_5$ aller Einnahmen entfielen.

Betreffs der **Betriebsausgaben** hat im Jahre 1898 eine veränderte Führung der statistischen Uebersichten stattgefunden. Während in den ersten beiden Berichtsjahren die Aufstellung noch nach dem früheren Schema erfolgte, welches die verschiedenen Dienstzweige in: Allgemeine Verwaltung, Bahnaufsicht und Bahnerhaltung, Verkehrsdienst und Zug- und Werkstättendienst schied, erfolgt die Aufnahme jetzt in einer übersichtlicheren und zugleich sachgemässeren Form, welche die Ausgaben in erster Linie in persönliche und sachliche Ausgaben und demnächst in entsprechende Unterabtheilungen scheidet.

Im Jahre 1896 betrugen die gesammten Betriebsausgaben: 1. bei den deutschen Bahnen 850 202 734 (821 054 430) ℳ oder 18 933

A. Im Jahre 1896:

Bahngruppe	Gesammteinnahme überhaupt	Gesammteinnahme durchschnittlich für 1 km mittlerer Betriebslänge	durchschnittlich für 1 Nutzkm	durchschnittlich für 1 Achskm	Von der Gesammteinnahme entfallen auf Personenverkehr	Güterverkehr	sonstige Quellen
	ℳ	ℳ	ℳ	₰	%	%	%
1. bei den deutschen Bahnen	1 557 728 620	34 688	3,91	10,19	28,3	68,4	3,3
	(1 470 750 120)	(33 384)	(3,89)	(10,15)	(28,4)	(68,4)	(3,2)
2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen	158 006 192	21 710	3,03	9,37	36,2	61,8	2,0
	(151 353 094)	(21 640)	(3,07)	(9,61)	(36,1)	(62,0)	(1,9)
3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen	638 896 816	22 211	3,70	8,96	24,0	74,6	1,4
	(592 166 826)	(21 283)	(3,66)	(8,90)	(24,4)	(74,2)	(1,4)
4. bei sämmtlichen Vereinsbahnen	2 349 531 744	29 024	3,77	9,75	27,8	69,8	2,4
	(2 209 290 028)	(28 010)	(3,75)	(9,72)	(27,9)	(69,7)	(2,4)

B. Im Jahre 1897:

Bahngruppe	Gesammteinnahme überhaupt	für 1 km mittlerer Betriebslänge	für 1 Nutzkm	für 1 Achskm	Personenverkehr	Güterverkehr	sonstige Quellen
1. bei den deutschen Bahnen	1 646 502 476	36 064	3,90	10,18	28,5	67,9	3,6
2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen	163 659 594	22 209	3,05	9,54	36,7	61,4	1,9
3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen	644 804 549	21 461	3,59	8,84	24,0	74,4	1,6
4. bei sämmtlichen Vereinsbahnen	2 450 919 073	29 501	3,74	9,73	27,9	69,3	2,8

C. Im Jahre 1898:

Bahngruppe	Gesammteinnahme				Von der Gesammteinnahme entfallen auf		
	überhaupt	durchschnittlich					
		für 1 km mittlerer Betriebslänge	für 1 000 Nutzkilometer	für 1 000 Wagenachskilometer	Personenverkehr	Güterverkehr	sonstige Quellen
	M.	M.	M.	M.	%	%	%
1. bei den deutschen Bahnen	1 693 087 114	36 115	3 693	98	27,49	64,93	7,58
2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen	160 785 461	23 590	3 055	94	34,51	58,30	7,19
3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen	673 129 861	21 630	3 527	87	23,20	71,80	5,00
4. bei sämmtlichen Vereinsbahnen . .	2 527 002 436	29 794	3 600	95	26,82	66,30	6,88

(18 637) M. für 1 km, 2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 102 178 102 (99 463 723) M. oder 14 039 (14 221) M. für 1 km, 3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen 342 405 441 (323 148 085) M. oder 11 861 (11 561) M. für 1 km und 4. bei sämmtlichen Vereinsbahnen 1 289 880 802 (1 238 686 226) M. oder 15 911 (15 679) M. für 1 km.

Im Jahre 1897 betrugen die gesammten Betriebsausgaben: 1. bei den deutschen Bahnen 917 038 563 M. oder 20 086 M. für 1 km, 2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 107 181 224 M. oder 14 545 M. für 1 km, 3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen 364 888 782 M. oder 11 861 M. für 1 km, 4. bei sämmtlichen Vereinsbahnen 1 385 061 023 M. oder 16 649 M. für 1 km.

Im Jahre 1898 betrugen die gesammten Betriebsausgaben:

Bahngruppe	persönliche Ausgaben	für 1 km Betriebslänge	sachliche Ausgaben	für 1 km Betriebslänge	zusammen	für 1 km Betriebslänge
	M.	M.	M.	M.	M.	M.
1. bei den deutschen Bahnen	533 187 728	11 374	565 961 489	12 073	1 099 249 169	23 448
2. „ „ luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen	47 966 514	7 037	66 285 540	9 725	114 252 054	16 762
3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen	203 348 302	6 509	207 908 798	6 655	411 361 854	13 166
4. bei sämmtlichen Vereinsbahnen . .	784 502 544	9 236	840 155 827	9 891	1 624 863 077	19 130

Hiernach haben sich die Betriebsausgaben seit dem Jahre 1895 erhöht bei den deutschen Bahnen um rund 280 000 000 M., bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen um rund 15 000 000 M., bei den österreichisch-ungarischen Bahnen um rund 90 000 000 M., im ganzen um rund 385 000 000 M. oder 30 %.

Die Betriebsausgaben in Hunderttheilen der Betriebseinnahme — der Betriebskoeffizient — betrugen im Jahre 1896: bei den deutschen Bahnen 54,6 (55,8) %, bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 64,7 (65,7) %, bei den österreichisch-ungarischen Bahnen 53,6 (54,6) %, bei sämmtlichen Vereinsbahnen 54,9 (56,1) %, und im Jahre 1897 bei den deutschen Bahnen 55,7 %, bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 65,5 %, bei den österreichischen Bahnen 56,6 %, bei sämmtlichen Vereinsbahnen 56,5 %. Im Jahre 1898 betrugen die Gesammtausgaben in Hunderttheilen der Gesammteinnahme bei den deutschen Bahnen 60,0 %, bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 65,95 %, bei den österreichisch-ungarischen Bahnen 58,06 %, bei sämmtlichen Vereinsbahnen 59,88 %.

(Fortsetzung folgt.)

Nachrichten.

Deutschland.

— **Süddeutsche Eisenbahntarifgemeinschaft.** Ueber die diese Gemeinschaft betreffende, in Nr. 40 S. 617 d. Ztg. erwähnte Aeusserung des Ministerpräsidenten Freiherrn von Mittnacht in der württembergischen Kammer der Abgeordneten entnehmen wir dem „Schwäb. Merk." folgendes. Die letzte Konferenz habe stattgefunden am 27. April 1899. In dieser Konferenz habe es den Anschein gehabt, als ob sich eine Uebereinstimmung finde bezüglich eines Satzes von 2,5 ₰ für die III. Klasse. Die badische Regierung habe Einwände gemacht betreffs der Kilometerhefte. Der Vertreter der Reichseisenbahnen habe den badischen Satz von 2 ₰ für unannehmbar erklärt. Württemberg habe 2,3 ₰ vorgeschlagen zur Vermittlung. Bayern habe sich bereit erklärt, dem württembergischen Satz zuzustimmen, falls die Uebereinkunft zustande komme. Baden wolle aber seine Kilometerhefte behalten und den Satz von 2 ₰. Seit April 1899 habe man eine Mittheilung über die Stellungnahme der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen nicht erhalten. Die badischen Kilometerhefte haben nicht einen Normaltarif, sondern einen Ausnahmetarif. Dieser komme denjenigen Reisenden nicht zu gute, die kein Heft haben, die nicht 20 M. hinlegen. Sie kommen also nur einer Minderheit der Reisenden zu gute. Die Einführung wäre für uns mit gewissen Kosten verbunden. Minister von Thielen sei kein Freund der badischen Kilometerhefte, er halte sie für eine unbillige Bevorzugung der Bemittelten. Er, der Redner, stehe auch auf dem Standpunkt, dass die Tarife zu vereinfachen wären, weniger dass sie zu verbilligen wären. Von Wichtigkeit seien ferner die Ausführungen des Präsidenten des Reichseisenbahnamts vom 19. März 1899. Die Frage sei auch auf den Landtagen zu München und Karlsruhe behandelt worden. Beschlüsse seien dort nicht gefasst worden. Man habe den Eindruck, in Baden sei die Vorliebe für die Kilometerhefte grösser als die für den Normalsatz. In Bayern wolle man sich nicht ausschliessen. Die Kilometerhefte wolle man auch in Bayern nicht. Wenn er etwa mit dem badischen Minister verhandeln wollte, würde er keine andere Antwort erhalten, als der badische Landtag. So habe man noch die Stellung des Reichseisenbahnamts abzuwarten. Vielleicht könnte ein gemeinschaftlicher Schritt der süddeutschen Regie-

rungen eine Stellungnahme herbeiführen. Hängen bleiben könne die Sache nicht mehr lange. Er wäre bereit, mit einer oder den beiden Nachbarverwaltungen in weitere Verhandlungen einzutreten, eventuell müsste Württemberg selbständig vorgehen. Die Ansichten des Hauses seien der Regierung bekannt, auch die Anschauung, dass eine fühlbare Verbilligung der Tarife besonders für den Nahverkehr stattfinden müsse. Man werde sich zu gegebenem Zeitpunkt in der Staatsregierung mit einer Stellungnahme zu beschäftigen haben. Es sei bei dieser hochwichtigen volkswirthschaftlichen Frage wichtig, mit dem Haus in engerer Fühlung zu bleiben.

— **Unterschleife bei der Eisenbahnhauptkasse in Erfurt.** Ueber diese von den Tageszeitungen mehrfach erwähnte Angelegenheit geht uns von zuständiger Seite folgende Darstellung zu: Wegen einer nicht erheblichen Unregelmässigkeit in der Dienstführung war der frühere Eisenbahnsekretär Tiemeyer zu Erfurt aus der Hauptkasse zu Erfurt entfernt und seine bisherige Stellung einem anderen Beamten übertragen worden. Von letzterem wurde alsbald nach Uebernahme der Buchhaltereigeschäfte des Tiemeyer entdeckt, dass durch Tiemeyer der Eisenbahnfiskus um den Betrag von rund 92 300 *M.* geschädigt worden ist. Die Gerüchte von einem sehr viel höheren Fehlbetrage sind nicht zutreffend. Mit Rücksicht darauf, dass von Tiemeyer nur Buchhaltereigeschäfte ausgeübt wurden, ist der Verdacht eines Betruges überhaupt nicht eher aufgekommen, als beim Abschluss der Bücher am Ende des Jahres. Tiemeyer ist es auf diese Weise gelungen, sich unter dem Vorwande eines Urlaubes rechtzeitig in Sicherheit zu bringen. Den Betrug hat Tiemeyer seit 1888 in der Weise ausgeführt, dass er die einzelnen Summen unter erdichteten Vorwänden mit Benutzung gefälschter Urkunden in regelrechter Form auf Stationskassen zur Zahlung anwies und das Geld durch eine Mittelsperson, welche — ebenfalls durch ihn — gefälschte Legitimationspapiere besass, in Empfang nehmen liess. Die strafrechtliche Verfolgung ist eingeleitet und ein Steckbrief erlassen worden; doch ist von dem Flüchtling bisher keine Spur entdeckt. Die Ehefrau des Tiemeyer, welche sofort verhaftet worden ist, hat bereits eingestanden, dass sie das Geld in Erfurt und Gotha in Empfang genommen hat. Aus Anlass der Entdeckung des Betruges hat im Auftrage des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten durch einen Kommissar eine eingehende Revision der Geschäftsführung bei der Eisenbahnhauptkasse in Erfurt stattgefunden. Die Prüfung hat ergeben, dass das gegenwärtige Kontrolsystem für die Hauptkassen der Eisenbahndirektionen an sich vollkommen ausreicht, bei vorschriftsmässiger Durchführung solche Schädigungen der Verwaltung zu verhüten. Wenn gleichwohl die vorgeschriebene fünffache Buchhaltereikontrole in den hierbei in Frage kommenden einzelnen Fällen (jährlich 3—4 mal) versagt hat, so soll bei der Revision die Erklärung hierfür in dem Umstande gefunden worden sein, dass die betheiligten meist seit Jahren mit einander arbeitenden Beamten sich gegenseitig unberechtigter Weise auf Grund ihrer persönlichen Beziehungen ein solches Maass von Vertrauen entgegengebracht haben, dass sie verabsäumten, die vorgeschriebene scharfe Kontrole gegen einander ausnahmslos auszuüben. Dazu kommt, dass keiner der betheiligten Buchhalter und Rechnungsbeamten an die Möglichkeit gedacht hat, als könne ein den Kassengeschäften fernstehender Buchhalter unrechtmässig der Kasse Geld entziehen. Nur so ist es zu erklären, dass es dem Tiemeyer durch ausserordentlich raffinirt ausgedachte Manipulationen gelang, die Aufmerksamkeit der anderen Buchhalter Jahre lang zu täuschen und dass den Vorgesetzten gegenüber niemals das geringste Bedenken geäussert worden ist. Dies gilt namentlich hinsichtlich der Uebertragung des Fehlbetrages von einem Jahre in das andere. Gegen solche abgefeimte Verbrecher kann nur eine rücksichtslose Durchführung der vorgeschriebenen regelmässigen Kontrolmaassregeln, vor allem auch seitens des mit der täglichen Revision in der Hauptkasse betrauten Rechnungsbeamten, schützen. Tiemeyer hat so geschickt operirt, dass bei den monatlichen oder ausserordentlichen Geschäftsrevisionen der Kasse nur ein glücklicher Zufall zur Aufdeckung der mehrfachen Urkundenfälschungen und der einzelnen Betrugsfälle hätte führen können.

Gegen die Ausführung der Kassenrevisionen, welche bekanntlich seit 1895 monatlich durch den Rechnungsdirektor (früher durch den Kassenrath) und mindestens einmal im Jahre ausserordentlich durch den Kassenrath (früher durch den Präsidenten) stattfinden, hat der Herr Kommissar nichts zu erinnern gefunden.

Leider hat das Verbrechen ein Opfer gefordert; der langjährige verdiente Hauptkassenrendant, Rechnungsrath Ostermeyer, u. a. Ritter des eisernen Kreuzes a. w. B., dessen volles Vertrauen sich Tiemeyer erschlichen hatte, ist infolge der Aufregung an einem Gehirnschlage gestorben. Der Präsident und die Mitglieder der Direktion haben dem Dahingeschiedenen einen ehrenden Nachruf gewidmet.

— **Streik der Angestellten der Grossen Berliner Strassenbahn.** Zur Richtigstellung der über den Streik bei der Grossen Berliner Strassenbahn vielfach verbreiteten irrigen Nachrichten stellt die halbamtliche „Berl. Korrespondenz" folgendes fest:

„Abgelehnt wurde einmal die Forderung eines Maximalgehalts von 150 *M.* und die im Verlauf der Bewegung modifizirte Forderung von 130 *M.*, desgleichen das geforderte Anfangsgehalt von 95 *M.* (anstatt jetzt 90 *M.*). Gewährt worden sind nur 90 bis 120 *M.* (früher 81—100 *M.*), ein Betrag, der bereits vor Ausbruch des Streiks angeboten war.

Abgelehnt ist ferner die Forderung der neunstündigen Maximalarbeitszeit, hingegen wurde die Arbeitszeit für Fahrer auf im Durchschnitt 9, für Schaffner auf im Durchschnitt 11 Stunden begrenzt, unter Einrechnung der Ruhepausen während des Dienstes und der Pausen beim Antritt und bei Beendigung des Dienstes in die Arbeitszeit. Auch diese Bewilligung war aber bereits vor Niederlegung der Arbeit zugestanden worden. Dasselbe gilt für die Erhöhung des Ueberstundensatzes von 25 auf 50 ₰ (statt der geforderten 60 ₰) und für das Zugeständniss von vier freien Tagen im Monat, wobei ein Tag thunlichst auf den Sonntag fallen soll.

Abgelehnt sind vor allem sämmtliche die Disziplin und die Ordnung des Dienstes gefährdenden Forderungen. Keine einzige derselben ist bewilligt, ja nicht einmal bei den Schlussverhandlungen von den Angestellten selbst aufrecht erhalten worden. Sodann ist die ursprüngliche Meldung, dass in die Friedensbedingungen eine Bestimmung Aufnahme gefunden habe, nach welcher (Forderung 8) auf jedem Bahnhofe eine besondere Beschwerdekommission errichtet werden soll, unrichtig. Den Angestellten ist lediglich zugesichert worden, dass Vertreter aus ihrer Mitte zu periodischen Besprechungen in der Direktion zugezogen werden sollen, um ihnen Gelegenheit zur unmittelbaren Verlautbarung etwaiger Wünsche oder Beschwerden der Direktion gegenüber zu geben.

Abgelehnt sind somit alle unter dem Einfluss der Sozialdemokratie erhobenen Forderungen, wie: die Nichtverhängung von Geldstrafen, Entlassungen oder Ehrenerklärungen einzelner Oberbeamten und die Entnahme Neuanzustellender aus dem Arbeitsnachweis des Centralverbandes der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter.

Auch die in der Presse verbreitete Behauptung, dass erst infolge des Streiks die Einrichtung der Pensionskasse zugestanden worden sei, ist völlig unrichtig. Die Einrichtung einer solchen Kasse war vielmehr schon seit langer Zeit von der Direktion beschlossen; auch waren die hierzu erforderlichen Mittel bereits zur Verfügung gestellt worden. Die Kasse konnte ihre Thätigkeit nur wegen einzelner Meinungsverschiedenheiten, welche zwischen dem Magistrat und der Direktion obwalteten, noch nicht beginnen. Ersterer hat in der Sitzung vom 18. d. Mts. zur Beseitigung der Meinungsdifferenzen einen Vergleichsvorschlag gemacht, der von der Direktion umgehend angenommen worden ist.

— **Eutin-Lübecker Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht betrugen im Jahre 1899 die Einnahmen aus dem Personenverkehr 330 782 *M.*, aus dem Güterverkehr 222 012 *M.* und aus sonstigen Quellen 42 890 *M.*, zusammen 595 684 *M.* Von dem Ueberschusse gelangt eine Dividende von 2 % (wie im Vorjahre) an die Aktien Lit. A zur Vertheilung.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** Nach dem uns vorliegenden Jahresberichte haben im Jahre 1899 die Beförderungszahlen und Einnahmen im Personenverkehr und die Beförderungszahlen im Güterverkehr die Ergebnisse aller Vorjahre übertroffen, während die Einnahmen aus dem Güterverkehr um 11 015 *M.* gegen das Vorjahr zurückgeblieben sind. Der Personenverkehr hat mit einer Beförderungszahl von 2 503 006 Personen das Vorjahr um 325 847 (15 %) überstiegen, welcher Zuwachs vorzugsweise im Verkehr auf kürzere Entfernungen eingetreten ist. Die Gesammteinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr haben 2 157 757 *M.* gegen 2 035 211 *M.* im Vorjahre, also mehr 122 546 *M.* betragen. Infolge der vorzugsweise eingetretenen Steigerung des Verkehrs auf kürzere Entfernungen und der stärkeren Benutzung von Zeitkarten und sonstigen Fahrtausweisen zu ermässigten Sätzen ist, wie es ähnlich schon im Vorjahre der Fall gewesen, die durchschnittliche Einnahme für die beförderte Person von 89 ₰ des weiteren auf 83 ₰, die durchschnittliche Einnahme für jedes Personenkilometer von 3,1 ₰ auf 3 ₰ gefallen. Der Güterverkehr hat mit 1 254 439 t das Ergebniss des Jahres 1898 (1 236 202 t), das bisher die höchste Ziffer aufwies, um 18 238 t (rund 1,5 %) überschritten. Dagegen ist die Frachteinnahme mit 3 006 029 *M.* gegen das Vorjahr um 15 215 (0,5 %) zurückgeblieben. Der Viehverkehr erbrachte mit 88 985 *M.* eine Mehreinnahme von 1 524 *M.* gegen das Vorjahr. Die Gesammteinnahmen aus dem Güter- und Viehverkehr bezifferten sich auf 3 360 417 *M.* gegen 3 371 433 *M.* im Vorjahre. Auf der Lübeck-Travemünder Bahn wurden 394 128 Personen gegen 351 621 im Vorjahre und 8 900 t Güter gegen 9 378 t im Vorjahre befördert und 187 369 *M.* gegen 182 698 *M.* im Vorjahre vereinnahmt. Die Betriebseinnahmen haben 6 135 497 *M.*, die Betriebsausgaben 3 668 727 *M.* betragen. Der Gesammtüberschuss beziffert sich auf 2 472 869 *M.* Nach Abzug des zur Verzinsung und Tilgung der Prioritätsanleihe erforderlichen Betrages von 540 612 *M.* ergibt sich ein verfüg-

barer Ueberschuss von 1 932 257 ℳ. Nach Beschluss des Gesellschaftsausschusses ist die Rücklage in den Erneuerungs- und Reservefonds auf 405 047 ℳ. bemessen worden. Der verbleibende Betrag von 1 527 210 ℳ. gestattet die Vertheilung einer Dividende von 6,75 % für 18 474 000 ℳ. alte Aktien und 2 316 000 ℳ. neue Aktien im Betrage von 1 403 325 ℳ.

Auf der Tagesordnung der am 21. Juni d. J. stattfindenden Generalversammlung steht ein Antrag auf Erhöhung des Aktienkapitals um 3 210 000 ℳ.

— **Schandelah - Oebisfelde.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat das Ersuchen der Braunschweigischen Handelskammer, die Bahnlinie Schandelah-Oebisfelde als normalspurige Vollbahn auszubauen, um damit eine neue durchgehende Schnellzugverbindung von Westen nach dem Osten über Braunschweig zu schaffen, abgelehnt. Die Handelskammer hat sich nun in einer erneuten Eingabe an den Minister gewandt und ihn gebeten, die Angelegenheit einer nochmaligen eingehenden Prüfung unterziehen zu wollen, da sie überzeugt sei, dass nur durch Einführung des Vollbahn- bezw. Schnellzugverkehrs auf der Strecke Oebisfelde - Schandelah den Interessen Braunschweigs, den vom Lande geleisteten Zuschüssen entsprechend, Rechnung getragen werde.

— **Beamtenpetitionen im bayerischen Abgeordnetenhause.** Bei der Berathung des Eisenbahnetats am 17. und 18. d. Mts. kamen auch zahlreiche Petitionen um Besoldungs- und Lohnverbesserungen zur Verhandlung. Wir beschränken uns auf die Wiedergabe der hauptsächlichen Erklärungen des Ministers Freiherrn v. Crailsheim. Nach einigen Bemerkungen über die Grösse des Wunschzettels (38 Petitionen) und die Bedenklichkeit neuer besonderer Zulagen äusserte der Herr Minister folgendes: „Die mittlere Dienstzeit für Lokomotivführer beträgt im Tag 7½ Stunden bei einem 11 tägigen Turnus und bei einem in diesen fallenden Reserve- und einem 36 stündigen freien Tag. Bei Revision des Gehaltsregulativs werden wohl auch die Kategorien vermindert werden; das hat jedoch Schwierigkeiten und es ist zu fürchten, dass trotzdem nicht alle Unzufriedenheit schwinden wird. Das Dienstpersonal ist in Bayern besser daran als irgendwo sonst im Reich. Auch die Behauptung, die Dienstzeit sei länger als in Preussen, ist völlig aus der Luft gegriffen. Die Zusätze zu den allgemeinen Bestimmungen und deren Vollzug schaffen dem Personal bedeutende Erleichterungen gegenüber den aufgestellten Normen. Auch der Sonntagsdienst wird, soweit als möglich, eingeschränkt. Bezüglich der Einrechnung der nicht statusmässigen Dienstzeit in die Pension wäre die Staatsregierung nicht abgeneigt, den Klagen abzuhelfen. Aber wir haben keine Karrenzzeit wie in Preussen und deshalb hat die Sache grosse Schwierigkeiten. Die Urlaubszeiten sind durch Normen geregelt, die nach bester Möglichkeit eingehalten werden. Die Verlängerung der Urlaubszeiten wäre von grosser finanzieller Bedeutung. Mit dem Freifahrtswesen kann man bei uns ebenso zufrieden sein als in Württemberg, das als Muster hingestellt wurde. Die Möglichkeit des Kirchenbesuchs an Sonntagen wird allen Kategorien mindestens zweimal im Monat gewährt. Dass die Lokomotivführer in Sachsen etwas besser gestellt sind als bei uns, ist richtig; aber vor Revision des Gehaltsregulativs das zu ändern, liegt doch keine Veranlassung vor. Abg. Köhl wünscht eine Neuregelung des Disziplinarverfahrens. Nun werden aber Disziplinarfragen an den leitenden Stellen sehr gewissenhaft behandelt. Auch der Angeklagte kommt immer zu Worte. Von einer grossen Strenge kann gewiss nicht die Rede sein. Man kann ja das Disziplinarverfahren ändern, aber gemeinsam mit anderen Staatsdiensteszweigen. Auch werden nicht Lokomotivführer zu Diensten verwendet, denen sie nicht gewachsen sind. Was die Belastung des Personals betrifft, so muss man doch nicht gleich klagen, wenn ein Bediensteter einmal etwas mehr als den Durchschnitt leisten muss. Es gibt viele und höhere Beamte, die weit über die Norm arbeiten müssen und vorzeitig zum Ruhestand kommen. Auch die Herren Ihres Hauses müssen zur Zeit mehr als gewöhnlich leisten, wenn sie nach der langen Sitzung Nachmittags noch Ausschusssitzung mitmachen und Referate ausarbeiten müssen.“

Auf einige weitere Bemerkungen aus den Kreisen der Abgeordneten erwiderte der Minister nochmals: „Das gewünschte Wohlwollen der Vorgesetzten gegen die Untergebenen kann ich empfehlen, aber nicht befehlen. Manchmal ist auch Strenge am Platze. Die Bahnwärter sind nicht, wie behauptet wurde, schlechter bezahlt wie früher; der Schrankendienst der Frauen nur ist jetzt theilweise aufgehoben. Beschwerden anzubringen hat das Personal immer Gelegenheit; es bedarf in dieser Beziehung keiner Aenderung des Disziplinarwesens. Die Bahnwärter auf dem Lande sind wohl auskömmlich gestellt, wenn ich ihnen auch bessere Bezahlung gönnen könnte. Mit der Frage des Wohnungsgeldzuschusses ist die Staatsregierung bereits beschäftigt. Eine Lösung ist aber nicht so schnell möglich, dass sie in diesem Landtag noch kommen kann. Richtig ist, dass ein neues Beamtengesetz empfehlenswerth wäre. Hätten wir das jetzige Gesetz nicht, wir würden es nicht mehr so machen, denn die Differenzirung zwischen pragmatischen Beamten und nichtpragmatischen ist problematisch, aber wie die Verhältnisse sich entwickelt haben, in Bayern nicht zu entbehren. Im übrigen werden die vorgebrachten Wünsche thunlichst berücksichtigt werden.“

— **Tödtung eines Reisenden auf der Fahrt von Hilden nach Eller.** Nach einer Mittheilung der „Köln. Ztg.“ aus Solingen vom 3. Mai sollte ein während der Eisenbahnfahrt bei Hilden verunglückter Reisender IV. Klasse infolge starken Blutverlustes gestorben sein, weil ihm infolge Versagens der Nothbremse nicht rechtzeitig Hilfe gebracht werden konnte.

Hierzu theilt die königl. Eisenbahndirektion Elberfeld folgendes berichtigend mit: Richtig ist, dass am 2. Mai während der Fahrt des Personenzuges 541 von Hilden nach Eller ein Reisender IV. Klasse dadurch am Kopf tödtlich verletzt wurde, dass durch einen unglücklichen Zufall in einem auf freier Strecke im zweiten Gleise zum Abladen haltenden Kieszuge die nach dem Fahrgleis des Personenzuges gerichtete Seitenthür eines Güterwagens während der Vorbeifahrt des Zuges offen gegangen, durch den eisernen Verschlussriegel des Thürflügels die Seitenwand eines Personenwagens IV. Klasse durchstossen und ein in letzterem am Fenster sitzender Reisender am Kopf getroffen ist.

Durch Ziehen der Nothbremse (durch den ganzen Zug gehenden Luftdruckbremse) von einem anderen Wagen des Zuges aus wurde der Personenzug etwa 400 m hinter der Unfallstelle zum Halten gebracht; dem bewusstlos gewordenen Verletzten wurde dann, weil ein Arzt sich im Zuge nicht befand, durch das Zugpersonal sofort ein ordnungsmässiger Nothverband angelegt, zu welchem Zweck die erforderlichen Materialien dem im Zuge mitgeführten Rettungskasten entnommen wurden. Der Verletzte wurde hierauf im Zuge bis Düsseldorf H. B. mitgenommen, weil ihm auf der nächsten Station Eller, woselbst der Zug fahrplanmässig 1 Minute gehalten hat, nicht schnell genug ärztliche Hilfe gebracht werden konnte und die Fahrzeit von Eller bis Düsseldorf H. B. nur 8 Minuten beträgt. Letztere Station war von Eller aus telegraphisch aufgefordert, einen Arzt herbeizurufen. Durch den gleich nach Ankunft des Zuges in Düsseldorf H. B. zur Stelle befindlichen Bahnarzt wurde festgestellt, dass bei dem Verletzten die Blutung infolge des angelegten Verbandes still stand; auf Anordnung des Bahnarztes wurde der — noch immer bewusstlose — Verletzte dem gleich am Bahnhof befindlichen Barackenkrankenhause überwiesen, in welchem er noch am selben Tage gestorben ist.

Unzutreffend ist, dass der Tod des Reisenden auf den Blutverlust infolge nicht rechtzeitiger Hilfe zurückzuführen ist; unzutreffend ist ferner, dass die Nothbremse des betreffenden Wagens IV. Klasse versagt hat. Wie nach Ankunft des Zuges in Düsseldorf H. B. festgestellt worden ist, funktionirte die Nothbremseinrichtung an dem betreffenden Wagen IV. Klasse durchaus gut; dass ein in letzterem Wagen befindlicher Mitreisender die Nothbremse nicht hat in Thätigkeit setzen können, ist nur darauf zurückzuführen, dass er nicht kräftig genug gezogen hat.

— **Allgemeine Lokal- und Strassenbahngesellschaft.** Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsabschluss für das Jahr 1899 und setzte die Dividende auf 10 % für die alten und 4 % für die jungen Aktien fest. Neu wurden die Herren Stadtrath Kleine - Dortmund und Oberfinanzrath a. D. Ledig-Chemnitz in den Aufsichtsrath gewählt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Leistungen der Fahrbetriebsmittel der österreichischen Staatsbahnen im Jahre 1899.** Nach dem Motivenbericht zu der Gesetzvorlage über das Eisenbahninvestitionsprogramm besassen die österreichischen Staatsbahnen am Ende des verflossenen Jahres 2 275 Lokomotiven (im Jahresmittel 2 222 Lokomotiven), welche eine Gesammtleistung von rund 88 300 000 Lokomotivkm aufzuweisen hatten.

Seit dem Jahre 1895 hat der Lokomotivstand um 473 Stück, die Gesammtleistung derselben um rund 21 300 000 Lokomotivkm zugenommen, was einer durchschnittlichen jährlichen Zunahme des Standes um 6 %, dagegen einer solchen der Leistung um 8 % gleichkommt. Die Leistung von rund 40 000 km für die Lokomotive und das Jahr (wie sie sich für das Jahr 1899 ergibt) muss, namentlich mit Rücksicht auf die schwierigen Betriebsverhältnisse der meisten Linien des Staatsbahnnetzes, als ausserordentlich hoch bezeichnet werden, und wird die Höhe dieser Leistung

bei keiner anderen österreichischen oder ungarischen Bahn mit gleichen Betriebsverhältnissen erreicht.

Die ausserordentlich günstigen Betriebsverhältnisse der Nordbahn lassen freilich ihre Maschinen eine Leistung von 40 448 km für die Lokomotive und das Jahr erreichen. Auch die Lokomotiven der österreichischen Nordwestbahn kommen mit ihrer Leistung denen der Staatsbahnen nahe (auf dem garantirten Netz beträgt die Leistung für die Lokomotive und das Jahr 38 763, auf dem Ergänzungsnetz 39 668 Lokomotivkm). Die anderen Bahnen bleiben dagegen in dieser Hinsicht weit zurück; so weisen die Südbahn 35 117, die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft 32 323 und die ungarischen Staatsbahnen 33 393 Lokomotivkm für die Lokomotive und das Jahr nach. Die Erfahrung aber hat gezeigt, dass es mit Rücksicht auf die Betriebsverhältnisse der Staatsbahnen im Interesse einer sorgsamen Instandhaltung wünschenswerth wäre, für die Lokomotive keine höhere Jahresleistung als 36 000 km zu beanspruchen.

An Güter- und Dienstwagen besassen die Staatsbahnen am Schlusse des Jahres 1899 zusammen 41 866 Stück, deren Leistung insgesammt rund 1 656 900 000 Wagenachskm beträgt. Die Zunahme an Wagen von 1895 bis 1899 beträgt 16,28 %, jene der Leistung 25,41 % und für ein Jahr dieses Zeitabschnittes im Mittel 4,07 % bezw. 6,35 %.

Die Erhöhung der Leistungen ist sonach verhältnissmässig grösser, als die Vermehrung des Standes dieser letztgenannten Wagenarten. Dieses Zurückbleiben der Wagenvermehrung gegenüber der Leistungserhöhung hatte eine sehr starke Inanspruchnahme des Wagenmaterials zur Folge.

Nach der Statistik des Vereins Deutscher Eisenbahnen für das Jahr 1897 weisen die Vereinsbahnen eine durchschnittliche Leistung eines Güterwagens mit 17 000 km aus, während die Güterwagen der Staatsbahnen rund je 20 000 km im Jahre zurückgelegt haben.

— **Brünner Personenbahnhof.** Der Bericht der Brünner Handels- und Gewerbekammer für das Jahr 1899 weist mit Befriedigung darauf hin, dass der Umbau der Brünner Personenbahnhofsanlage im Berichtsjahre dank dem energischen Eingreifen der Regierung eine namhafte Förderung erfahren habe. Die betheiligten Bahnverwaltungen (die Kaiser Ferdinands-Nordbahn und die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft) haben sich über das Projekt eines Gemeinschaftsbahnhofes geeinigt, welches mit Ende des Berichtsjahres der kommissionellen Behandlung zugeführt wurde. Die Brünner Handels- und Gewerbekammer erkennt dankbar an, dass die Organe des Eisenbahnministeriums die vorhandenen schweren Schäden in rücksichtsloser Weise klargelegt und die berechtigten Wünsche, welche an die Verbesserung der Brünner Bahnhofanlagen gestellt werden, mit Sachkenntniss und Wärme vertreten haben.

— **Böhmische Nordbahn.** Der Geschäftsbericht der böhmischen Nordbahn (vergl. Nr. 39) hebt die Steigerung der Steuern und öffentlichen Abgaben besonders hervor. Die Erwerbsteuer ist gegen das Vorjahr um 44 756 fl. gestiegen; sie erforderte einen Betrag von 509 215 fl., welcher Betrag beinahe der Hälfte der für die Aktionäre verbleibenden Summe gleichkommt. In der Einnahmesteigerung von 105 301 fl., welche sich aus dem Güterverkehre ergab, erblickt die Verwaltung eine um so grössere Beruhigung für die fortschreitende Entwickelung des Unternehmens, als mehrere Umstände vorliegen, welche es hätten begreiflich erscheinen lassen, wenn diese Einnahmen des Berichtsjahres zurückgegangen wären. Der Bericht weist diesfalls auf die Arbeiterausstände im Industriegebiete von Warnsdorf und Zwickau, sowie in den angrenzenden Riesengebirgsgebieten, ferner auf den bedeutenden Ausfall von Braunkohlentransporten nach Warnsdorf und dem östlichen Sachsen hin, welcher dadurch hervorgerufen wurde, dass die sprunghafte Steigerung der Kohlenpreise zeitweise auf die Verwendung der heizkräftigsten Marken, also schlesischer Kohle, hingedrängt hat, deren Frachtverhältnisse durch die deutscherseits beschlossene Einführung des sogen. Rohstofftarifes einen erheblichen Vorsprung gewonnen haben. Der Bericht verweist endlich auf die Einwirkung des Wettbewerbs der Lokalbahn Teplitz-Leipa. Hiernach könne die trotzdem eingetretene Steigerung der Einnahmen der Thätigkeit der Verwaltung zugeschrieben werden, welche die fortschreitende Ausgestaltung der Tarife der Nordbahn zu den Nachbarbahnen im Auge habe.

— **Wien-Pariser Ausstellungsexpress.** Wie s. Zt. kurz mitgetheilt wurde, verkehrt vom 1. Juni bis Ende September d. J. ein neues Schnellzugpaar zwischen Wien und Paris über den Arlberg. Diese Züge bestehen aus sehr bequemen vierachsigen Wagen I. und II. Klasse sowie Schlaf- und Speisewagen und bieten ausser der wesentlich gekürzten Fahrzeit (Richtung von Wien nach Paris 28½ Stunden) noch den weiteren Vortheil, dass in die Fahrzeit nur eine Nacht fällt. Die Zollabfertigung findet im Zuge statt.

Die Wien-Pariser Ausstellungs-Expresszüge verkehren wöchentlich ein Mal von und nach Budapest.

Mit Rücksicht auf die beschränkte Anzahl von Plätzen bei diesen Zügen werden in der Richtung von Wien von den einzelnen im Bereiche der österreichischen Stationen gelegenen Anhaltestationen Karten nur nach bestimmten Stationen und über bestimmte Stationen hinaus ausgegeben (z. B. in Salzburg nach Wörgl und darüber hinaus). Für die Benutzung des Ausstellungs-Expresszuges werden die gewöhnlichen Schnellzugfahrpreise erhoben. Reisende, welche den Expresszug von Wien nach Buchs und darüber hinaus benutzen wollen, können sich zwei Tage vor Abgang des zu benutzenden Zuges bestimmte nummerirte Plätze gegen Lösung von Platzkarten (Preis I. Klasse 3 Kr., II. Klasse 2 Kr.) sichern.

— **Neuordnung der Inspektorate der Südbahn.** Am 1. Juni d. J. treten bei der Südbahn an Stelle der bisherigen getrennten Inspektorate für den Verkehrs- und Transport-, den Zugförderungs- und Bahnerhaltungsdienst fünf einheitliche Betriebsinspektorate mit dem Amtssitze in Wien, Graz, Triest, Klagenfurt und Innsbruck, welche gegenüber den bisherigen Inspektoraten erweiterte Befugnisse erhalten. In den Bestimmungen wird festgesetzt, dass jedes Betriebsinspektorat aus je einem Fachreferenten für den Verkehr, für die Bahnerhaltung und die Zugförderung und je einem Referenten für den kommerziellen Dienst zusammengesetzt ist. Einer der Fachreferenten wird zum Vorstande, ein zweiter zum Vorstandstellvertreter ernannt. Das Betriebs-Inspektorat trägt namentlich die Verantwortung für den guten baulichen Zustand der Strecke und der darauf befindlichen Anlagen und für die Sicherheit, Ordnung, Regelmässigkeit des Betriebes innerhalb seines Bezirkes. Die wichtigeren Angelegenheiten eines Inspektorates werden in einer gemeinsamen Sitzung der Referenten berathen. Den Vorständen obliegt auch die Erhebung über Unfälle, die Anordnung von Maassnahmen, welche zur Verhütung von Störungen oder der Gefährdung des Betriebes sofort getroffen werden müssen, wenn sie auch über die Zuständigkeit des Betriebsinspektorates hinausgehen. Neu ist die Schaffung besonderer Referenten für den kommerziellen Dienst. Dieselben haben durch häufige Bereisung der Strecke des Inspektorates und durch mündlichen Verkehr mit den Betriebsorganen die Ausführung des kommerziellen Dienstes zu überwachen, ferner Anträge zur Gewinnung neuer Transporte und Förderung der Errichtung neuer industrieller Anlagen zu stellen. Zu diesem Zwecke haben die kommerziellen Referenten auch mit den Handels- und Gewerbekammern sowie mit den industriellen Korporationen und industriellen Interessenten in Fühlung zu treten. Die Mehrkosten für die Errichtung der Inspektorate werden, wie verlautet, nicht sehr bedeutend sein.

— **Die Revision des Vizinalbahngesetzes.** Der ungarische Ingeniör- und Architektenverein hat sich mit der Frage der Revision des Vizinalbahngesetzes befasst und diese Frage in zahlreichen Sitzungen eingehend behandelt. Als Ergebniss dieser Verhandlungen hat der Verein eine Denkschrift ausgearbeitet, welche vor einigen Tagen dem ungarischen Handelsminister unterbreitet wurde.

— **Internate der ungarischen Staatsbahnen.** Mit Genehmigung des Handelsministers wurden in den Städten Szegedin und Kaposvár Internate für Kinder von Bediensteten der ungarischen Staatsbahnen errichtet, damit den in unwirthlichen Gegenden und von den Schulorten weit entfernt liegenden Stationen angestellten Bediensteten Gelegenheit geboten werde, ihren Kindern den vorgeschriebenen Volksschulunterricht angedeihen zu lassen. In diesen Internaten erhalten je 200 Kinder von Bediensteten der untersten Klassen Wohnung, Beköstigung, Kleidung und Schulrequisiten. Die jährlichen Gesammtkosten eines Internats beziffern sich auf rund 48 000 Kr., es stellen sich sonach die jährlichen Erhaltungskosten für jedes Kind auf rund 240 Kr. Es wird dem Vernehmen nach beabsichtigt, ein drittes Internat in Szatmár zu errichten.

— **Erweiterung der Klausenburger Eisenbahnstation.** Wie die „Bud. Korr." erfährt, wird noch in diesem Jahre die Erweiterung der Klausenburger Eisenbahnstation der ungarischen Staatsbahnen in Angriff genommen werden. Die Gesammtkosten sind auf 1 940 000 Kr. veranschlagt. Der Bau dürfte 2—3 Jahre in Anspruch nehmen.

— **Eilgutverkehr auf den ungarischen Staatsbahnen.** Nachdem mit dem Eintritt der wärmeren Jahreszeit die Beförderung von Lebensmitteln und von Gütern, welche dem raschen Verderben ausgesetzt sind, eine besondere Sorgfalt erheischt und nachdem der Verkehr dieser Artikel, namentlich auch in der Ausfuhr, in stetigem Zunehmen ist, hat sich die

Direktion der ungarischen Staatsbahnen veranlasst gesehen, ihre Dienststellen diesbezüglich mit eingehendsten Weisungen zu versehen. Danach werden sowohl für den Eil- und Expressgut-Binnenverkehr, als auch besonders für Sendungen der Budapester Markthallen, für Biersendungen, ferner für die nach Oesterreich und dem westlichen Zollauslande bestimmten Eilgüter und dem raschen Verderben ausgesetzte Frachtgüter die zu benutzenden direkten Züge (nach Bedarf auch Personenzüge) und Anschlusszüge genau angegeben, die Art der Verladung, ja mit Rücksicht auf die verschiedenartigen Bedürfnisse einzelner Gegenden sogar die zu verwendenden Wagen bestimmt. Um ferner auch während der Beförderung eine möglichst sorgfältige Behandlung der Güter zu sichern, wurde ausdrücklich angeordnet, dass den betreffenden Zügen geeignete Beamte beizugeben sind und wurden schliesslich im Interesse der Ausfuhr auch jene Züge bezeichnet, deren Benutzung wegen ungünstiger auswärtiger Anschlüsse zu vermeiden ist. Die Stationsbeamten sind überdies angewiesen worden, den Verfrachtern über die zweckmässigste Zeit für die Aufgabe der betreffenden Güter Auskunft zu geben.

Vereinsausland.

— **Die französische Transportsteuer seit 1892.** Der dem Senat von M. Charles Prevet erstattete Bericht über das französische Budget von 1900 enthält interessante Mittheilungen über die Transportsteuer, welche trotz der im Jahre 1892 bei Gelegenheit der nochmaligen Prüfung der Eilguttarife vorgenommenen Herabsetzung um 40 Millionen auf diese Transporte doch beständig gewachsen sind. Die Eingänge der Transportsteuer betrugen im Jahre 1892 61432791 Frcs., 1893 54133651 Frcs., 1894 55812933 Frcs., 1895 57246898 Frcs., 1896 59394059 Frcs., 1897 61050277 Frcs., 1898 62168000 Frcs., 1899 64316000 Frcs. („Journ. des transports.“)

— **Pariser Verkehrswege zur Ausstellung.** Der kürzeste und bequemste Weg zur Ausstellung ist zweifellos die Linie von Bahnhof St. Lazare nach dem Champ-de Mars- und dem Invalidenbahnhof, mit welcher man vom ersteren in 22 Minuten nach dem Bahnhof Champ-de-Mars und von da in 7 Minuten nach dem Invalidenbahnhof gelangt. Für die Rückfahrt am Abend benutzt man am besten einen der zahlreichen Züge am Bahnhof Champde-Mars. Die den Besuchern der Ausstellung dargebotenen Erleichterungen werden noch wachsen, wenn der Bahnhof Champde-Mars, der jetzt noch durch den Güterverkehr für die Ausstellung stark belastet ist, nach Fertigstellung derselben ausschliesslich dem Personenverkehr dienen kann, und wenn dann die Züge nach dem Nordbahnhof und der äusseren Gürtelbahn (Bastille, Vincennes usw.) nach und nach über diesen Bahnhof geleitet werden können. („Journ. des transports.“)

— **Italienische Rundreisekarten.** Nicht mit Unrecht wurde jüngst in verschiedenen deutschen Zeitungen auf einen Uebelstand hingewiesen, welcher sich an den Schaltern der grösseren italienischen Bahnhöfe oft recht unangenehm fühlbar macht. Die italienischen festen Rundreisekarten müssen, wie bekannt, vor Antritt der Reise in der betreffenden Anfangs- oder Grenzstation und nach jeder Unterbrechung der Reise von neuem abgestempelt werden. Diese Abstempelung geschieht in der Regel in den bedeutenderen Bahnhöfen am Schalter, an dem zugleich auch die Vidimirung der Freikarten, Beamtenfahrkarten, ermässigten Reiseausweise für Staatsbeamte und der Militärfahrkarten stattfindet. Da die Reiseausweise für Staatsbeamte und Truppenbeförderungen aus drei- und viertheiligen Formularen bestehen, in denen der abfertigende Beamte ziemlich viele Eintragungen zu machen hat, und da es ganz besonders in der Reisezeit häufig vorkommt, dass Hoteldiener Dutzende von Rundreisekarten zur Abstempelung einreichen, kann es ganz leicht vorkommen, dass Reisende eine übertrieben lange Zeit vor den Schaltern warten müssen und zwar oft in einem grossen Gedränge, was besonders für Damen sehr unangenehm sein kann. Um diesem Uebelstande abzuhelfen, wäre es das einfachste, den Abstempelungszwang der Rundreisekarten einfach aufzuheben und Fahrscheinhefte nach dem Muster der ausländischen Bahnen einzuführen; aber dazu scheinen sich die italienischen Bahnen nicht entschliessen zu können, nicht so sehr der bedeutenderen Herstellungskosten wegen, als vielmehr aus Kontrolrücksichten, da in Italien eine Fahrkartenkontrole während der Fahrt wegen Fehlen der Durchgangswagen nicht thunlich ist. (Die früher in Deutschland gebräuchliche Kontrole vom Trittbrett aus wird mit Recht als zu gefährlich verworfen.) Doch haben die italienischen Bahnen, noch bevor sich die deutsche Presse mit der Angelegenheit beschäftigte, die Sache geprüft und theilweise die Berechtigung der Klagen anerkannt. Um dem Uebelstande so weit als möglich abzuhelfen, sollen jetzt in allen Städten, in denen grössere Garnisonen liegen, besondere Ausgabestellen von Fahrtausweisen für Truppentransporte und einzelne reisende Militärs eingerichtet werden, so dass die Schalter wenigstens von den am meisten Zeit raubenden Ausfüllen der Militärkarten entlastet sind. Ferner sollen in den grössten Reiseknotenpunkten besondere Schalter, an denen nur das Abstempeln der Rundreisekarten vorgenommen wird, eingerichtet werden. Da das blosse Abstempeln der Fahrkarten sehr rasch vor sich gehen kann, werden durch besagte Vorkehrungen grössere Zeitverluste der Reisenden vermieden werden; Gedränge vollständig zu vermeiden, ist jedoch, wie jedermann begreifen wird, ein Ding der Unmöglichkeit. Dieser Anfang der Besserung eines von allen Reisenden schwer empfundenen Uebelstandes ist jedenfalls freudig zu begrüssen!

— **Römische Nebenbahnen.** Die italienische Mittelmeerbahn soll, wie verlautet, die bereits von ihr betriebenen und der Gesellschaft für die römischen Nebenbahnen gehörigen Linien Rom-Nettuno und Rom-Frascati mit einer Gesammtlänge von 74 km erworben haben. Mit den Linien ist auch das gesammte Betriebsmaterial, welches der besagten Gesellschaft gehörte und welches allerdings etwas veraltet ist, in den Besitz der Mittelmeerbahn übergegangen. Diese beabsichtigt, vorerst auf der Linie Rom-Frascati und später auch auf der Strecke Rom-Nettuno den elektrischen Betrieb einzurichten und das alte Wagenmaterial durch neues zu ersetzen, welches dem auf diesen Linien sich bewegenden, hauptsächlich aus Ausflüglern von Rom bestehenden Verkehr besser entspricht.

— **Neuanschaffung von Rollmaterial für die italienischen Bahnen.** Der Ministerrath hat am 13. Mai die Beschaffung von Rollmaterial um den Betrag von 46000000 L. für die Mittelmeerbahnen, die adriatischen Bahnen und die sizilischen Bahnen bewilligt. Es sollen 123 Lokomotiven, 460 Personenwagen und 2670 Güter- und Gepäckwagen ausgeschrieben werden, und zwar soll der grössere Theil davon der einheimischen Industrie gewahrt bleiben, während für das übrige ein internationaler Wettbewerb ausgeschrieben werden wird. Für die dazu nöthigen Beträge soll zunächst der durch die Betriebskonventionen eingesetzte Reservefonds für Erneuerung des aufgebrauchten Materiales und die durch das Gesetz vom 20. Februar 1900 bewilligten ausserordentlichen Mittel aufkommen.

— **Zuschlagsgebühren auf den italienischen Bahnen.** Im italienischen Binnenverkehre sind mit 1. d. Mts. die seit einigen Jahren zu Gunsten der Wohlfahrtseinrichtungen des italienischen Bahnpersonals eingeführten Zuschlagstaxen auf die Fahrkartenpreise und auf gewisse Gattungen von Gütertransporten aufgehoben und durch Erhöhung der Staatssteuer von 13 auf 16 % auf Beförderungsgebühren von Reisenden und Eilgütern und von 2 auf 3 % für die Frachtgüter ersetzt worden.

Im Verkehre mit dem Auslande werden besagte Neuerungen erst mit 1. September l. J. eingeführt werden.

— **Ermässigungen für Reisen der Volksschullehrer.** Die italienischen Bahnen haben über den Antrag des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten beschlossen, den Volksschullehrern für eine gewisse jährliche Anzahl von Reisen die gleiche Ermässigung einzuräumen, wie sie den Staatsbeamten bewilligt werden, d. h. eine Ermässigung von 40 % auf die gewöhnlichen Fahrtaxen.

— **Verstaatlichung der Iwangorod-Dombrowobahn.** Die Verwaltung der genannten Bahn bringt der „Lodz. Ztg.“ zufolge den Aktionären der Gesellschaft zur Kenntniss, dass im Hinblick auf den mit dem 10./22. Januar d. J. erfolgten Uebergang durch Auskauf in den Besitz des russischen Staats am 1./14. März d. J. eine ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre stattgefunden hat, die einberufen worden ist auf Grund von Artikel 2 des Reglements für die Liquidation von Eisenbahngesellschaften beim Uebergang ihrer Bahnen an den Staat ohne Insolvenzerklärung der Gesellschaft. Es ist beschlossen worden: 1. die Verwaltung zu ermächtigen mit den Rechten einer Generalversammlung, mit der Regierung übereinzukommen hinsichtlich der Bestimmung der Auskaufssumme für die Bahn in baarem Gelde oder in von der Regierung garantirten Werthpapieren sowie hinsichtlich Vornahme der endgültigen Abrechnung zwischen dem Staate und der Gesellschaft; 2. im Falle des Zustandekommens einer Uebereinkunft die Verwaltung damit zu betrauen, bei der Regierung darum nachzusuchen, dass aus den Betriebseinnahmen des Jahres 1899 zugewiesen würden 115000 R. zu Belohnungen bezw. Entschädigungen für das Dienstpersonal und 27000 R. zur prozentualen Entschädigung der Mitglieder der Verwaltung und der Revisionskommission, und 3. im Falle des Nichtzustandekommens einer Uebereinkunft die Verwaltung zu betrauen mit der Ausarbeitung und Vorstellung zur Bestätigung der nächsten Generalversammlung einer Instruktion über die Rechte und Pflichten der Instanz, welche die Liquidation der

Geschäfte der Gesellschaft zu besorgen hat. Diese Vereinbarungen sind natürlich alle zustande gekommen und damit ist das Staatseisenbahnnetz wiederum durch eine, in vielfacher Beziehung wichtige Bahn gewachsen.

— **Die Eisenbahnverhältnisse auf der Insel Kuba** sind nach der „Railroad Gazette" die denkbar schlechtesten. Der amerikanische Staatssekretär der öffentlichen Arbeiten versucht, gerechte und durchführbare Tarife zu schaffen, aber ihre Anwendung ist äusserst schwierig. Die von der spanischen Regierung jeder einzelnen Gesellschaft nach Belieben ertheilten Konzessionen, die reichlich gewährten Begünstigungen, die immer noch bestehen, hindern jede Form des Tarifwesens. Der Oberbau der Eisenbahnen und das rollende Material werden immer schlechter; grosse Summen müssen aufgewendet werden, um einen regelmässigen, billigen und sicheren Betrieb der Bahnen zu ermöglichen, welcher der verarmten Insel mehr als alles andere Noth thut. Das beste wäre jedenfalls, wenn eine starke, leistungsfähige Gesellschaft alle bestehenden Linien in ihren Besitz brächte, sie in ein Netz vereinigte, dieses Netz je nach Bedarf vergrösserte, es in guten Stand setzte, die Tarife herabminderte und auf zukünftige Erträge bedacht wäre. Wenn die „Cuba Company", welche sich verschiedenen Zeitungsnachrichten zufolge zur Uebernahme, zum Bau und Betrieb der Eisenbahnen in Kuba gebildet haben soll, alle diese Bedingungen erfüllen kann und will, so wird jeder Freund der armen gequälten Insel ihr Vorgehen ermuthigen und mit Freude begrüssen.

— **Eisenbahn von Damaskus nach Mekka.** Seit mehreren Wochen ist in den Zeitungen viel von einer Eisenbahn die Rede, die die türkische Regierung selbständig von Damaskus nach Mekka bauen will. Nach einer jetzt aus Konstantinopel vorliegenden Meldung veröffentlichen die türkischen Blätter Mittheilungen über die raschen Fortschritte der Arbeiten mehrerer Spezialkommissionen, die seit kurzem in Yildiz-Kiosk tagen und sich mit dem Plane dieser Eisenbahn, die durch die syrische Wüste gehen würde, und ausserdem mit grossen Flottenplänen befassen. Das Ministerium für öffentliche Arbeiten hat diesen Nachrichten zufolge die für den bezeichneten Bahnbau erforderlichen Ingeniöre bereits ausgewählt und Anordnungen für die Herstellung der Schienen getroffen, und was die Flottenpläne betrifft, wären die Verhandlungen mit mehreren Firmen weit vorgeschritten. In Kreisen, welche vermöge ihrer genauen Kenntniss der Verhältnisse in der Lage sind, sich über diese Angelegenheit ein Urtheil zu bilden, äussert man sich aber gegenüber diesen Ankündigungen sehr skeptisch. Im Hinblick auf die grossen Schwierigkeiten, die sich dem geplanten Bahnbau in den Weg stellen, sowie auf die grossen Kosten, welche die Umänderung der Flotte verursachen würde, dränge sich die Ueberzeugung auf, dass die Ausführung der beiden Pläne an der Unzulänglichkeit der vorhandenen Mittel scheitern werde, und man dürfe füglich bezweifeln, ob auch nur ein Theil der jetzigen Verheissungen zur Wirklichkeit werden wird.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Versammlung des Vereins für Eisenbahnkunde zu Berlin am 8. Mai erwähnte der Vorsitzende, Wirklicher Geheimer Ober-Baurath Streckert, die schmerzlichen Verluste, die der Verein seit der letzten Versammlung durch den Tod der Mitglieder Geheimer Baurath Wilhelm Jordan in Breslau und Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Emil Wiesmann in Potsdam erlitten hat, und gedachte der Verstorbenen in warmen, anerkennenden Worten.

Nach Erledigung geschäftlicher Mittheilungen sprach sodann Herr Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels über „Länder, Völker und Eisenbahnen". Der Vortragende knüpfte in seinem Vortrag an den von dem geistvollen M. M. v. Weber in einer Reihe von schriftstellerischen Arbeiten entwickelten Gedankengang an, dass die Eisenbahnen überall sich der Natur und Bevölkerung des Landes anzupassen haben und dadurch ihre geographische und nationale Eigenart erhalten. Das von Weber stammende geflügelte Wort, dass jedes Volk, wie es die Regierung hat, deren es werth ist, so auch die Eisenbahn hat, die es verdient, gilt jetzt noch ebenso, wie vor 30 Jahren, da es geschrieben wurde. Der Vortragende untersuchte nun an der Hand der Weber'schen Betrachtungen, ob dessen Schilderung von den Eigenarten des englischen, französischen, deutschen und amerikanischen Eisenbahnwesens noch jetzt zutreffend oder ob und inwiefern Aenderungen der „Eisenbahn-Physiognomien" eingetreten seien. Zweifellos hat Deutschlands Eisenbahnwesen, seit Weber schrieb, ebenso grossartige Fortschritte gemacht, wie seine ganze staatliche und wirthschaftliche Entwickelung. Während Weber noch mit England als dem Mutter- und Musterlande der Eisenbahnen anfing, stellen wir jetzt getrost Deutschland voran. Der militärisch-bürokratische Zug, den Weber am festländischen und insbesondere deutschen Eisenbahnwesen wahrnimmt, ist wohl noch an der guten Disziplin, der Haltung und Verkehrsweise der Beamten, der Sorgfalt der schriftlichen Vorschrift erkennbar, aber Webers Tadel, dass auf deutschen Bahnen das Bevormundungssystem herrsche und dass an unserm Eisenbahnnetz die Kirchthurmspolitik erkennbar sei, würde jetzt nicht mehr aufrecht erhalten werden können. Das deutsche Publikum hat reisen gelernt dank der Erziehung durch gute Bahneinrichtungen; in dem deutschen Eisenbahnnetz sind die Lücken, die aus der früheren Zerstückelung des staatlichen Lebens herrührten, längst ausgefüllt, seit wir unsere nationale Einheit wiedergewonnen haben.

Eigenartig ist in Deutschland die Stärke der Staatsgewalt, und als ihre Folge die Betriebssicherheit, die wirthschaftliche Verwaltung unserer Bahnen. Auch im Kleinbahnwesen, in dem wir früher zurückgeblieben waren, haben wir das Versäumte nachgeholt und die Kleinbahnen ganz eigenartig entwickelt.

Der Vortragende ging dann zu den Nachbarländern über; er schilderte, wie Oesterreichs Eisenbahnwesen durch seine Gebirgsbauten sich auszeichne, wie in Ungarn eine kräftige Staatsbahnpolitik den zur Hebung Budapests und des Magyarenthums dienlichen Zonentarif eingerichtet habe; er führte die Zuhörer über den Kanal nach England, bei dessen ausgezeichneten, von Weber bewundernd geschilderten Einrichtungen er länger verweilte, um zu dem Schluss zu kommen, dass der frühere Vorsprung des englischen Eisenbahnwesens inzwischen durch Deutschland im Ganzen eingeholt sei. Ueber den Kanal zurückkehrend, finden wir in Belgien das älteste Staatsbahnnetz und das dichteste Eisenbahnnetz Europas, in den Niederlanden infolge des Wettbewerbs der Wasserstrassen ein zwar mässige Rente gebendes, aber trefflich eingerichtetes Eisenbahnwesen. In der Schweiz sehen wir in der Gotthardbahn die schönste und vornehmste Turistenbahn der alten Welt. Geht man über die Alpen, so merkt man bald, dass es in Italien, wie man dort nicht gern in den Häusern weilt, so auch in den Eisenbahnen unbehaglich ist; Frankreich hat glänzende Techniker, aber die geringe Reiselust der Bevölkerung hat in Verbindung mit einer Reihe anderer Einflüsse das Eisenbahnwesen etwas zurückgehalten. Paris fängt jetzt erst an, seine Verkehrsmittel würdig auszubilden. — Vortrefflich reist sich's auf Schwedens Bahnen, wo lebhafte Reiselust der beweglichen Bevölkerung, der nationale Stolz und Wunsch, den Fremden heranzuziehen und ihm das Land im schönsten Lichte zu zeigen, in Verbindung mit anderen günstigen Umständen zu einer vorzüglichen Ausbildung der Eisenbahneinrichtungen führte. Russlands Eisenbahnen spiegeln den Charakter des in lebhafter Entwickelung begriffenen Landes und Volkes mit seinen jugendlichen, z. Th. noch barbarischen Zügen, der streng nationalen, despotischen und zielbewussten, nach Machterweiterung strebenden Regierung deutlich wieder. Nach einem Blick auf Russlands riesenhafte asiatische Eisenbahnpläne, auf die türkischen, durch deutsche Thatkraft entstandenen Bahnen, auf Japan und China betrat der Vortragende die neue Welt, Amerika und vor Allem die Vereinigten Staaten mit ihrem noch immer grössten und mannigfaltigsten Eisenbahnwesen der Erde, in dem sich die Thatkraft, der Wagemuth, aber auch die Rücksichtslosigkeit und Selbstsucht des demokratischen Volkes wiederspiegelt. Im Gegensatz zu den lediglich der Privatwirthschaft angehörenden Eisenbahnen Amerikas wurden dann noch kurz die geradezu musterhaft eingerichteten Staatsbahnen des demokratischen Australiens, insbesondere der Kolonie Neu-Süd-Wales etwas eingehender geschildert. Der Vortragende schloss seine Ausführungen mit dem Hinweis darauf, dass bei einem vergleichenden Rückblick auf das letzte Vierteljahrhundert uns in Deutschland wohl auch die Fortschritte unseres Eisenbahnwesens mit einigem Stolz erfüllen könnten; auch auf diesem Gebiet hätten wir Anlass zu dem, was Heinrich von Treitschke als das höchste nationale Gut bezeichnete, zu der Freude am Vaterlande.

Alsdann sprach Herr Ingeniör F. Wagner von der Firma Siemens & Halske als Gast über die elektrische Steuerung der Luftdruckbremsen. Der Vortrag wurde durch zahlreiche Lichtbilder sowie durch Vorführung von Experimenten erläutert. An der Besprechung betheiligten sich die Herren Bork und Schleifer. Wegen der vorgerückten Zeit wurde eine eingehendere Besprechung auf die nächste Sitzung vertagt.

In üblicher Abstimmung wurde als ordentliches auswärtiges Mitglied Herr Reg.- und Baurath Bräuning in Köslin in den Verein aufgenommen.

Allgemeines.

— Lokomotiven von 1846 noch im Dienst. Vor einiger Zeit ging durch verschiedene Zeitungen die Mittheilung, dass die ältesten, jetzt noch auf deutschen Bahnen vorhandenen Lokomotiven, die alle die Jahreszahl 1846 tragen, also bereits 54 Jahre im Dienste stehen, auf der Strecke Mannheim-Heidelberg verkehren. Diese Angaben sind — wie uns von zuständiger Seite mitgetheilt wird — insoweit zutreffend, als von den acht Personenzugslokomotiven, welche im Jahre 1846 von der englischen Firma Gebr. Sharp in Manchester erbaut und im Jahre 1847 für die Strecke Frankfurt-Heidelberg der Main-Neckarbahn in Betrieb genommen wurden, noch jetzt sechs im Dienst sich befinden. Im Jahre 1866 erhielten die acht Maschinen neue stärkere Kessel und neue Cylinder, auch wurden wegen des grösseren Gewichts der Kessel die Rahmen etwas verstärkt. Der Kesseldruck wurde von $5^2/_3$ auf 7 Atm. erhöht. Die Konstruktion wurde dagegen garnicht geändert. Die Lokomotiven hatten ursprünglich nur eine freie Triebachse von 1 676 mm und eine vordere und hintere Laufachse mit überhängendem Kessel. Vier derselben wurden in den Jahren 1875/76 zu Personenzugslokomotiven mit zwei gekuppelten Achsen umgebaut, die zweite Kuppelachse wurde hinter die Feuerbüchse gelegt und das hintere Laufrad entfernt; dieserhalb musste der Langkessel etwas kürzer gemacht werden. Als Kuppelradsätze wurden die Triebradsätze der anderen Lokomotiven verwendet. Diese Maschinen sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km für die Stunde bei 16 Achsen auf waagerechter Strecke eingerichtet. Es sind noch zwei derselben vorhanden, welche für den Seitenstreckendienst Friedrichsfeld-Mannheim und Friedrichsfeld-Schwetzingen Verwendung finden. Die vier anderen Lokomotiven wurden zur selben Zeit (1875/76) zu zweifach gekuppelten Güterzugsmaschinen mit Triebraddurchmesser von 1 321 mm umgebaut. Die Kuppelachse wurde vor die Feuerbüchse gelegt. Die höchst zulässige Fahrgeschwindigkeit dieser Maschinen beträgt 115 km in der Stunde. Zwei derselben sind noch vorhanden und werden zur Zeit fast nur noch im Rangirdienst verwendet. Der Steuerungshebel ist bei diesen Maschinen auf der linken Seite des Führerstandes angebracht und der Führer steht auch links. Die Lokomotiven haben aussenliegende Cylinder mit innenliegenden Schieberkasten.

— Panorama von der sibirischen Eisenbahn auf der Pariser Ausstellung. Auf dieser befindet sich ein sehr interessanter Gegenstand, der von der russischen Regierung eingesandt, allen Ausstellungsbesuchern Gelegenheit geben soll, eine Reise von Moskau nach Peking, „fast wie in der Wirklichkeit", zu machen. Ein theils auf russischem, theils auf chinesischem Ausstellungs-Grund und Boden befindlicher, mit allem Luxus ausgestatteter Ausstellungspersonenzug wird als „durchgehender Extrazug" bezeichnet, der Besucher besteigt ihn nach Lösung einer Fahrkarte und der Zug setzt sich scheinbar in Bewegung. Durch die Fortbewegung von drei von einander unabhängigen Panoramen ist die Fahrt eines Zuges über Ebenen und Brücken, durch Thäler und Hügel so täuschend als möglich nachgebildet. Die erste Panoramareihe stellt das Land, die Zäune und Gräben dicht neben der Bahn, die nächste die Felder oder andere Landschaftsbilder in mittlerer Entfernung von ihr, die dritte die Berge oder den Horizont dar. Die verschiedenen Panoramareihen bewegen sich mit verschiedener Geschwindigkeit, die äusserste naturgemäss am langsamsten. Die Gemälde sind mit grösster Sorgfalt und mit vielem Geist ausgeführt, verschiedene der hervorragendsten Punkte an der Bahnlinie, wie Nischni-Nowgorod, Tobolsk, Baikalsee, Amurfluss werden in wahrhaft lebendigen Bildern vorgeführt. Der Künstler, Herr Jambon, ist eigens bis Peking gereist, um Skizzen für seine Gemälde zu machen. („Railroad Gazette.")

— Nicaraguakanal. Die der „Maritime Canal Company" für den Bau dieses Kanals gewährte Konzession ist für erloschen erklärt, da die Gesellschaft sich geweigert hat, ein Schiedsgericht zur Beilegung der Streitigkeiten zu ernennen, welche dadurch entstanden waren, dass der Staat von Nicaragua dem „Eyre-Cragin syndikate" eine neue Konzession, den Kanal zu erbauen, gewährt hatte. Der Staat nahm das Recht dazu aus der Thatsache, dass die der „Maritime Canal Company" gewährte Konzession am 5. Oktober 1899 ablief. Die Gesellschaft, die das Nichteinhalten ihres Vertrages durch verschiedene Umstände, an denen sie schuldlos sei, begründete, bat um Verlängerung der Konzession, und als diese abgeschlagen wurde, um die Ernennung von Schiedsrichtern zur Entscheidung der Streitfragen. Diese Bitte wurde gewährt; da sich aber die Gesellschaft der vom Staate Nicaragua aufgestellten Forderung, dass nur Bewohner von Nicaragua dem Schiedsgericht angehören durften, nicht fügen wollte, so ist nun die der „Maritime Canal Company" gewährte Konzession endgültig erloschen. („Railroad Gaz.")

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

1. Die am 1. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 14,698 km lange Strecke der k. k. österreichischen Staatsbahnen von Eule bis zur Einmündung in die Linie Modran-Dobris bei Wran;
2. Die am 4. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 11,257 km lange Strecke Misulinovac-Katalena und die bereits am 2. Januar d. J. eröffnete Strecke Katalena-Verőcze (38,307 km) der im Betriebe der königlich ungarischen Staatseisenbahnen stehenden Körös-Belovár-Verőcze-Barcser Lokalbahn

sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Berichtigung. Die in Nr. 34 S. 523 d. Ztg. mitgetheilte Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen im Eisenbahndirektionsbezirk Köln bezieht sich nicht auf Station Köln Süd, sondern auf Station Kalk Süd. Letztere ist am 1. Mai d. J. auch für die Abfertigung von lebenden Thieren und Fahrzeugen eröffnet worden.

Gleichzeitig wird mitgetheilt, dass die Befugnisse der Station Kalk Süd vom 20. Mai d. J. ab auf die Abfertigung von Frachtstückgütern im Gewichte von mindestens 2 000 kg in einem Wagen auf einen oder mehrere Frachtbriefe nach einer und derselben Bestimmungsstation im Versande der angeschlossenen Werke ausgedehnt worden ist.

Aenderung von Stationsnamen.

Nach Mittheilung der Direktion der königlich ungarischen Staatseisenbahnen sind am 1. Mai d. J. eine Reihe von Stationsnamen (wie nachstehend angeführt) abgeändert worden.

Bisheriger Name	Neuer Name
Balogfalva	Balogfala.
Bartos=Lehotka	Bartos=Lehota.
Bárczika	Barczika.
Belcsa=Puszta	Belcsapuszta.
Benne	Bene.
Bettlér	Betlér.
Bikity=Borsod	Bikity=Borsód.
Blinskikút	Blinski kút.
Bóba	Boba.
Budapest=Ferenczváros marhavásár	Budapest=Ferenczváros marhavásártér.
Bükkösd	Bükösd.
Csaba	Békés=Csaba.
Csik=Gyimes	Gyimes.
Csik=Gyimes=országhatár	Gyimes=országhatár.
Derestye=Hétfalú	Deresztye=Héfalú.
Dombovár	O=Dombovár.
Dugaresa	Duga resa.
Dugoselo	Dugo selo.
Er=Körtvélyes	Erkörtvélyes.

Bisheriger Name	Neuer Name
Er=Mihályfalva	Ermihályfalva.
Fejérpatak	Trebusa=Fejérpatak.
Felsö=Lok	Gyimes=Felsö=Lok.
Félegyháza	Kis=Kun Félegyháza.
Gattaja	Gátlája.
Generalski=Stol	Generalski=stol.
Gyömöre	Gyömörö.
Halas	Kis=Kun=Halas.
Héjasfalva	Héjjasfalva.
Ivánka	Nyitra=Ivánka.
Jassenova	Jaszenova.
Káál=Kápolna	Kál=Kápolna.
Keresztes=Nyárad	Keresztes=Nyárád.
Kocsárd	Székely=Kocsárd.
Kornia	Domasnia=Kornya.
Kosztolány	Nagy=Kosztolány.
Körös (Krizevac)	Körös (Krizevci).
Kukujevci=Erdövég	Kukujevci=Erdövég (Kukujevci=Erdevik).
Ladámos	Ladamos.
Laczháza	Kis=Kun=Laczháza.
Lamács	Lamacs.
Lócz=Bresztovány	Lócz=Beresztovány.
Magyar Boly	Magyar=Bóly.
Mádéfalva	Madéfalva.
Melsicz	Melesicz.
Mezö=Berény	Mezöberény.
Mezö=Túr	Mezötur.
Miklósfalva	Miklósfalu.
Mórágy	Morágy.
Móricsföld=Soósd	Móriczföld=Sósd.
Nagy=Allás	Nagyállás.
Nagy=Bicse=Predmér	Nagybittse-Predmér.
Nyáradtö	Nyárádtö.
Nyék=Ladháza	Nyék=Ládháza.
Okucane	Okucani.
Oriovac	Orijovac.
Oesi	Oessi.
Pászika	Paszika.
Pelsöcz	Pelsücz.
Predeál	Predeal.
Raic	Rajic.
Remete	Temes=Remete.
Réthi	Réti.
Saág	Ság.
Saáp	Sáp.
Sid	Sid.
Staro=Petrovoselo	Petrovoselo staro.
Strzivojna=Vrpoljo	Strizivojna=Vrpolje.
Szaár	Szár.
Szakállos	Ipoly=Szakállos.
Szalonta	Nagy=Szalonta.
Szatmár	Szatmár=Németi.
Szecsö	Tápio=Szecsö.
Szent=Simon	Csik=Szent=Simon.
Székesfehérvár	Székesfejérvár.
Szilád=Zéle	Szilád=Zélle.
Szolga=Egyháza	Szolgaegyháza.
Tardosked	Tardoskedd.
Touin	Tounj.
Uj=Gradiska (Nova=Gradiska)	Uj=Gradiska (Gradiska nova).
Uj = Kapella = Batrina (Nova Kapella=Batrina)	Uj = Kapela = Batrina (Kapela nova=Batrina).
Város=Löd	Városlöd.
Vár=Palota	Várpalota.
Vlarapass	Vlárapass.
Vócsi	Vocsi.
Vukovár	Vukovár (Vukovar).
Zeliz	Zseliz.
Zemir	Zimir.
Zsadány	Szatmár=Zsadány.
Dobra	Hunyad=Dobra.
Vizakna község	Vizakna fürdö.
Ludina	Ludina=Vidrenják.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

Königl. ungarische Staatseisenbahnen.
Infolge Hochwassers war der Gesammtverkehr auf folgenden Strecken unterbrochen:

1. Auf der Lokalbahn Körmend-Németujvár zwischen den Stationen Körmend und Strém vom 8. April l. J. bis auf Weiteres; auf der Lokalbahn Szombathely-Pinkafö zwischen den Stationen Sámfalva und Német Szt. Mihály vom 8. bis 12. April l. J.
   auf der Lokalbahn Nyitra Jablonicz-Brezova vom 8. bis 18. April l. J.,
   auf der Magyar é. nyugoti h. é. v. zwischen den Stationen:
   Nádas-Szomolány und Szenicz vom 9. bis 18. April,
   Szenicz und Királymajor vom 9. April bis 11. Mai,
   Királymajor und Kutti vom 9. bis 21. April l. J.;
   auf der Morvavölgyer h. é. v. zwischen den Stationen Detrekö-Csütörtök und Malaczka vom 8. bis 20. April l. J; auf der Györ-Fehringer Linie zwischen den Stationen Körmend und Csákány vom 9. bis 20. April l. J.; auf der Pápa-Csorna'er Lokalbahn zwischen den Stationen Marczaltö und Szany = Szt. András vom 10. April l. J. bis auf Weiteres; auf der Lokalbahn Balaton Szt. György-Türje, zwischen den Stationen Sármellék und Balaton Szt. György vom 13. bis 18. April l. J.
   Infolge Felsensturzes war der Verkehr unterbrochen: auf der Strecke Alvincz-Vöröstorony zwischen den Stationen Vöröstorony-Vöröstorony=Landesgrenze vom 13. April bis 3. Mai l. J., auf der Mátra-Körösvölgyi h. é. v. zwischen den Stationen Kis=Köre und Szalók-Taskony vom 20. April bis inklusive 3. Mai l. J.; ferner war der Eisenbahn-Trajektverkehr zwischen den Stationen Gombos und Erdöd vom 18. bis 25 April l. J. eingestellt.
2. Laut amtlicher Mittheilung der fürstlich-bulgarischen Staatsbahnen wurde infolge Ueberschwemmung des Bahnkörpers der Gesammtverkehr auf ihrer Strecke Pleven-Somovit am 1. Mai l. J. für unbestimmte Zeit eingestellt. (1265)

Die Direktion
der kgl. ungarischen Staatsbahnen.

2. Güterverkehr.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Kohlenverkehr.
Zum Heft 1 des Ausnahmetarifs vom 1. April 1897 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von rheinisch-westfälischen nach niederländischen Stationen erscheint am 1 Juni d. J. der Nachtrag VI, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Horst i/Westf. und Hugo des Direktionsbezirks Essen und Aenderungen des Zechenverzeichnisses, welche mit dem Tage der Betriebseröffnung der genannten Stationen in Kraft treten. Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 17. Mai 1900. (1266)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Juni d. J. wird die an der Bahnstrecke Halle a. Saale - Berlin gelegene Station Pratau, welche bisher nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, Gütern und lebenden Thieren eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Fahrzeugen aller Art eröffnet.

Halle a Saale, den 21. Mai 1900. (1267)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Eisen und Stahl etc. von süddeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad etc. vom 1. September 1899.
Am 1. Juni 1900 tritt der Nachtrag I in Geltung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes enthält.
Derselbe wird auf Verlangen unentgeltlich abgegeben.

München, den 19. Mai 1900. (1268)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr.
Tarif vom 1. Juli 1896.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1900 wurde die Station Ober-Bris der k. k. österr. Staatsbahnen mit einem direkten Frachtsatz nach Arzberg in den Tarif aufgenommen.

München, den 19. Mai 1900. (1269)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni l. J. werden die oberschlesischen Kohlenstationen Beuthen O. S. E. und Cleophasgrube im Verkehr mit den sämmtlichen bayerischen Verbandsstationen in den Ausnahmetarif 13 für Koks und Kokskohlen usw. (Heft Nr. 1) aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, den 20. Mai 1900. (1270)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Eisenerz usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb und Koks zum Hochofenbetrieb.

Vom Ausnahmetarife für die Beförderung von Eisenerz, abgeröstetem Schwefelkies, Kupfererzabbränden, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltigen Konverterschlacken, sowie eisenoxydhaltigen Abfällen der Anilinölfabrikation zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb, sowie von Koks zum Hochofenbetrieb im Verkehr nach den Bleihütten- und Hochofenstationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der luxemburgischen Wilhelmsbahn, der Direktionsbezirke Cassel, Elberfeld, Erfurt, Essen, Frankfurt a/M, Hannover, Köln, Magdeburg und St. Johann-Saarbrücken, der Dortmund-Gronau-Enscheder, der Eisern - Siegener, der Georgsmarienhütten- und der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn kommt am 1. Juni d. J. eine neue Ausgabe zur Einführung.

Am gleichen Tage tritt die bisherige Ausgabe des Ausnahmetarifs vom 1. Mai 1893 mit den dazu erschienenen Nachträgen ausser Kraft mit der Maassgabe, dass, insoweit durch die neuen Sätze Frachterhöhungen herbeigeführt werden, die bisherigen noch bis einschliesslich den 31. Juli d. J. in Geltung bleiben.

Preis der Neuausgabe 0,90 ℳ.

Essen, den 17. Mai 1900. (1271)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahnverband.

Am 1. Juni d. J. tritt zum vorgenannten Verband ein neues Tarifheft 4 a in Kraft.

Dasselbe enthält neue Entfernungen und Frachtsätze zwischen den Stationen der mitteldeutschen Privatbahnen und der Hildesheim-Peiner Kreisbahn einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster (Gruppe IV) sowie den Stationen der oldenburgischen Staatsbahnen, der Farge-Vegesacker, Hoyaer und Kreis Oldenburger Eisenbahn andererseits. Zu den bisher für dieses Verkehrsgebiet in Geltung gewesenen Ausnahmetarifen treten als neue die Seehafenausnahmetarife E 2 für Schiffsbaueisen nach Ostasien und O für Braunkohlen zur überseeischen Ausfuhr hinzu. Die Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit der Nauendorf - Gerlebogker Eisenbahn gelten jedoch erst von dem später bekannt zu gebenden Tage der Betriebseröffnung dieser Bahn. Soweit durch das neue Tarifheft Frachterhöhungen eintreten, gelangen dieselben erst mit dem 15. Juli d. J. zur Einführung.

Durch das neue Tarifheft 4 a wird das vom 1. Dezember 1893 ab gültige Heft 4 des Gütertarifs für den mitteldeutschen Privatbahnverkehr nebst Nachträgen bezüglich des Verkehrs mit den Stationen der Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster, der oldenburgischen Staatsbahnen, sowie der Farge - Vegesacker, Hoyaer und der Kreis Oldenburger Eisenbahn aufgehoben. Das bisherige Tarifheft 4 erhält vom 1. Juni d. J. ab die Bezeichnung 4 b.

Erfurt, den 19. Mai 1900. (1272)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Thüringisch - hessisch - sächsischer Verband.

Am 1. Juni d. J. werden die Stationen Bernsbach, Elterlein und Grünhain der sächsischen Staatsbahn in den Gütertarif für den obenbezeichneten Verband aufgenommen. Ueber die Abfertigungsbefugnisse dieser Stationen und über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Erfurt, den 18. Mai 1900. (1273)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juni d. J. tritt an Stelle des Binnengütertarifs vom 1. April 1893 nebst Nachträgen ein neuer Gütertarif für den Binnen- und Nachbarverkehr in Kraft, durch welchen die bisherigen Frachtsätze durchweg ermässigt werden. Soweit durch diesen Tarif Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Bestimmungen bis zum 15. Juli d. J.

Die zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss I (2) von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen, woselbst auch die Tarife käuflich zu haben sind.

Perleberg, den 21. Mai 1900. (1274)
Die Direktion
der Prignitzer Eisenbahn,
zugleich namens der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Rheinisch - und Frankfurt - sächsischer Güterverkehr.

Vom 1. Juni 1900 ab treten die im Tarifhefte 2 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen den preussisch-bayerischen Gemeinschaftsstationen Aschaffenburg und Gemünden einerseits und den Stationen Elsterwerda B. D. B., Gera (Reuss), Görlitz i. Schl., Grosszschocher, Kamenz in Sachsen, Leipzig I (bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresdener Bhf.), Leipzig-Connewitz, Leipzig-Stötteritz, Plagwitz-Lindenau, Weida, Weida-Altstadt, Zeitz und Zwötzen der sächsischen Staatsbahnen andererseits ausser Kraft.

Die Abfertigung dieses Verkehres erfolgt von obigem Zeitpunkte an ausschliesslich im bayerisch - sächsischen Güterverkehre bez. im preussischen Staatsbahnverkehre.

Eine Aenderung in der Frachtberechnung ist mit dieser Maassnahme nicht verbunden.

Dresden, am 21. Mai 1900. (1275)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Frankfurt a/M. etc. bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Juni 1900 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks, Steinkohlenkoksasche und Steinkohlenbrikets von Gustavsburg nach Aschaffenburg, sowie Stationen der bayerischen Staatseisenbahnen als Anhang zu dem Frankfurt a/M. etc. - bayerischen Tarife vom 1. Mai 1898 in Kraft.

Die Ausnahmefrachtsätze dieses Tarifes werden unter der Bedingung gewährt, dass innerhalb eines Jahres — vom 1. Juni bis 31. Mai gerechnet — eine Mindestmenge von 200 000 t von Gustavsburg an einen Adressaten nach Aschaffenburg und Stationen der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen zur Beförderung gelangt. In diese Mindestmenge werden auch diejenigen Steinkohlen etc.-Sendungen eingerechnet, welche von Kohlenversandstationen des Ruhrgebietes an denselben Empfänger auf dem direkten Eisenbahnwege befördert werden.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Verwaltungen und Abfertigungsstellen Auskunft.

Der am 1. Juni 1897 als Anhang zu dem Frankfurt a/M. etc.-bayerischen Tarif in Kraft getretene Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Gustavsburg nach Aschaffenburg und anderen Stationen der bayerischen Staatseisenbahnen tritt mit dem 31. Mai 1900 ausser Kraft; soweit die Ausnahmefrachtsätze dieses Tarifes nicht in den ab 1. Juni 1900 gültigen neuen Ausnahmetarif übergehen, bleiben dieselben noch bis 15. Juli 1900 in Kraft.

München, den 18. Mai 1900. (1276)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. Juni 1900 wird die zwischen Richterswil in Pfäffikon (Schwyz) gelegene neue Station Bäch in die Gütertarife Basel bad. Bahnhof- und Waldshut - Ostschweiz, vom 1. Juni 1897, einbezogen. Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die vorgenannten Stationen.

Ferner werden die Taxen des Ausnahmetarifs Nr. 9 für Malz in den Haupttarifen auf 15. August 1900 theilweise geändert bezw. erhöht.

Karlsruhe, den 21. Mai 1900. (1277)
Generaldirektion.

Saarbrücken-Main-Neckarbahn Güterverkehr.

Die mittelst Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Essen vom 17. März d. J. für den Bereich der preussischen Staatsbahnen eingeführte Maassnahme, nach welcher in der Zeit bis zum 15. September d. J. zur Beförderung von Langeisen und Langholz von mehr als 10,5 m Länge in Ermangelung von Plattform- oder Langholzwagen andere, für den Zweck geeignete lange offene Wagen mit einem, nöthigenfalls auch zwei Schutzwagen ohne Erhebung der tarifmässigen Schutzwagengebühr verwendet werden können, findet mit sofortiger Gültigkeit auch Anwendung im Verkehr mit den Stationen Bens-

heim M. N. B. und Darmstadt Hauptbahnhof M. N. B. (1278)
St. Johann-Saarbrücken, 22. Mai 1900.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarbrücken - pfälzischer Thierverkehr.
Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag I zum Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. Oktober 1898 in Kraft.

Derselbe enthält u. a. die bereits am 1. September 1899 eingeführte Zusatzbestimmung 4 zu § 44 der Besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, betreffend Festsetzung der Gebühren für die Desinfektion der Eisenbahnwagen, welche zum Transport von lebendem Geflügel benutzt sind, ferner Entfernungen für eine grössere Anzahl neu aufgenommener Stationen der pfälzischen Eisenbahnen, eine Ergänzung der Kilometertariftabelle I mit der Bestimmung, dass bei Berechnung der Frachtsätze im Verkehr mit den Stationen Bobenheim, Frankenthal und Ludwigshafen a/Rh. über die Wege Worms-Alzey und Worms-Mainz den in der Kilometertariftabelle I des Tarifs enthaltenen Sätzen noch der Betrag von 0,20 ℳ. für das Quadratmeter Ladefläche der Wagen zugeschlagen ist. Letztere Bestimmung tritt erst am 15. Juli d. J. in Kraft.

Die in den Nachtrag aufgenommene zusätzliche Bestimmung zu der Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden. (1279)
St. Johann-Saarbrücken, 22. Mai 1900.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-belgischer Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird die Station Schnega des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg in den Ausnahmetarif 24 für die Beförderung folgender zu Grubenzwecken bestimmten Hölzer: Stamm- und Stempelhölzer, Schwellen, Stege, Schwartenbretter, Schwartenpfähle, sämmtlich bis zu 6 m Länge, aufgenommen. Für die genannte Station kommen die für die Station Eschede bestehenden Sätze, erhöht um 1,14 Frcs. für 1000 kg, zur Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.
Köln, den 22. Mai 1900. (1280)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahnschnitttarif vom 1. Januar 1898.
Am 1. Juni d. J. wird die Haltestelle Bolzwang der Lokalbahnaktiengesellschaft in München für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet.

Es kommt daher die im Nachtrag III zum vorbezeichneten Tarif auf Seite 13 für Bolzwang vorgesehene Dienstbeschränkung am 1. Juni d. J. in Wegfall.
München, den 22. Mai 1900. (1281)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf-Donaulände.
Theil II vom 1. Januar 1899.
Am 1. Juni l. J. kommt der Nachtrag I zur Einführung, enthaltend Ausnahmefrachtsätze für Güter aller Art, Petroleum und Rohbenzin rumänischen Ursprungs, Quebrachoextrakt, Bier von Bayern nach Oesterreich-Ungarn, Glas, Thonwaaren usw., welche Frachtsätze theilweise bereits im Instruktionswege eingeführt waren.

Der Nachtrag enthält des weiteren neue Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Eichenholzextrakt nach verschiedenen Stationen der württembergischen und badischen Staatseisenbahnen, sowie der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.
München, den 20. Mai 1900. (1282)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Badische Staatseisenbahnen.
Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1900 ist der „Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck sowie von Leichen auf den badischen Staatseisenbahnen und den unter Staatsverwaltung stehenden badischen Privatbahnen“ neu ausgegeben worden, wodurch der Tarif für den gleichen Verkehr vom 1. April 1894 nebst Nachträgen aufgehoben wird. Die in den Tarif aufgenommenen besonderen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt worden.

Der Tarif ist durch Vermittelung unserer Stationen zum Preise von 50 ₰ zu beziehen.
Karlsruhe, den 19. Mai 1900. (1283)
Gr. Generaldirektion.

4. Lieferfristen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.
Verlängerung der Lieferfristen wegen Unterbrechung des Güterverkehres an Sonn- und Festtagen.

Mit dem Erlasse Z. 24186/16 vom 18. Mai 1900 hat das hohe k. k. Eisenbahnministerium im Sinne und unter den Voraussetzungen der Bestimmungen des § 63, Abs. 11 des Eisenbahnbetriebsreglements für jene Frachtgüter, welche auf den gesellschaftlichen Linien infolge der Einschränkung des Güterzugsverkehres an Sonn- und Festtagen in der Beförderung aufgehalten werden, die Verlängerung der bestehenden Lieferfristen um diese Sonn- und Festtage sowohl für den internen als auch internationalen Güterverkehr mit Wirksamkeit vom Tage der Veröffentlichung dieser Kundmachung bis 31. August 1900 genehmigt.
Teplitz, am 23. Mai 1900. (1284)
Die Direktion.

Verlängerung der Lieferfristen auf der k. k. priv. böhmischen Nordbahn.
Mit dem Erlasse Zahl 22078/16 vom 16. Mai 1900 hat das hohe k. k. Eisenbahnministerium im Sinne und unter den Voraussetzungen der Bestimmungen des § 63, Abschnitt 11 des Eisenbahnbetriebsreglements für jene Frachtgüter, welche auf den gesellschaftlichen Linien infolge der ab 1. Mai 1900 eingeführten Einschränkung des Güterzugverkehres an Sonn- und Festtagen in der Beförderung aufgehalten werden, die Verlängerung der bestehenden Lieferfristen um diese Sonn- und Festtage sowohl für den internen als auch internationalen Güterverkehr mit Wirksamkeit vom 27. Mai bis 31. August 1900 genehmigt. (1284a)

5. Generalversammlungen.

Die 30. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wird hiermit auf Mittwoch, den 27. Juni d. J., 12 Uhr Mittags, in das Dienstgebäude der königlichen Eisenbahnbetriebsinspektion 2 in Braunschweig einberufen.

Tagesordnung:
1. Vorlage der Bilanz und des Berichts über den Vermögensstand für das Rechnungsjahr 1899,
2. Bericht des Aufsichtsraths über die Prüfung der Bilanz,
3. Neuwahl für drei ausscheidende Mitglieder des Aufsichtsraths.

Magdeburg, den 18. Mai 1900. (1285)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens des Aufsichtsraths der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

6. Verdingungen.

Die Lieferung und Aufstellung von Weichen- und Signalsicherungsanlagen auf den Bahnhöfen Siershahn und Altenkirchen soll öffentlich verdungen werden.

Die Verdingungsunterlagen sind bei der unterzeichneten Inspektion gegen postfreie Einsendung von 2 ℳ. zu beziehen. Die Angebote nebst Kostenanschlägen und Bedingungen sind bis zum 20. Juni d. J., Vormittags $11\frac{1}{2}$ Uhr, verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf Weichensicherungsanlagen“ versehen einzusenden, zu welcher Zeit die Eröffnung in Gegenwart der erschienenen Anbieter erfolgen wird.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Neuwied, den 19. Mai 1900. (1286)
Kgl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 2.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für Betrieb niederländischer Staatsbahnen.
Verkauf im Submissionswege von alten Materialien in 44 Loosen. Zur Besichtigung vom 23. Mai bis zum 13. Juni (Sonn- und Feiertage ausgenommen) von 10 bis 3 Uhr Zwolle, Utrecht und Tilburg. Verkaufsbedingungen auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen bei obengen. Ges. 4. Abt. Centraldienst Utrecht oder von Magazinverwaltern Zwolle, Utrecht und Tilburg. Offerten bis zum 13. Juni portofrei an die 1. Abt. Centraldienst Utrecht. Submittenten sind bis zum 27. Juni 1900 an ihre Offerten gebunden.
Utrecht, 19. Mai 1900. (1287)
Der Generaldirektor.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 42 | 30. Mai 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 10 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Der Streik bei der Grossen Berliner Strassenbahn.

Der nach kaum 60stündiger Dauer glücklich beendete Streik zeigt mit seinen Ursachen, Begleiterscheinungen und Folgen so viel bedeutungsvolle Seiten, er hat das allgemeine Interesse weit über die unmittelbar betroffenen Kreise der Reichshauptstadt hinaus in so ungewöhnlichem Maasse in Anspruch genommen, dass wohl auch an dieser Stelle eine Betrachtung ziemt, die der grossen Bedeutung des Ereignisses für die Fragen des öffentlichen Verkehrs gilt. Unseres Wissens hat dieser Streik der Angestellten einer grossen Verkehrsanstalt in Deutschland keinen Vorgang. Am nächsten liegt uns wohl zum Vergleich der Streik der Bediensteten der schweizerischen Nordostbahn in Zürich, der aber, so viel wir uns erinnern, noch viel rascher beendet wurde und eine ernsthafte Verkehrsstörung nur an einem Tage zur Folge hatte. Dort wie hier war die rasche Beendigung offenbar doch im Grunde genommen ein Ergebniss der sich allen Betheiligten aufdrängenden Einsicht, dass die Unentbehrlichkeit einer grossen Verkehrsanstalt für die Interessen der Gesammtheit eine längere Unterbrechung unerträglich erscheinen lässt. Sehr richtig begrüsste die halbamtliche „Berl. Korr." die Beendigung des Streiks mit den Worten: „Die zu Stande gebrachte Einigung wird mit aufrichtiger Befriedigung von allen denen willkommen geheissen werden, die sich darüber klar geworden, eine wie schwere materielle Schädigung der beiden streitenden Parteien und eine wie empfindliche Störung der grossstädtischen Verkehrsverhältnisse aus der Fortdauer des Streiks sich hätten ergeben müssen. Die Beherzigung des Wortes, dass Friede ernährt, Unfriede aber verzehrt, hat die Arbeitnehmer und die Arbeitgeber auf einen Vergleich zusammengeführt, der nach beiden Seiten hin Gerechtigkeit widerfahren lässt. Die dringlichsten Forderungen der Angestellten nach einer Aufbesserung ihrer Löhne und Arbeitsbedingungen sind von der Strassenbahndirektion bewilligt worden, andererseits hat die letztere ihren von Anfang an eingenommenen Standpunkt, dass sie in der Betriebsführung allein zu beschliessen und zu entscheiden habe, zur Anerkennung gebracht."

Aber ebenso lebhaft wie die Freude der Staatsregierung an der raschen glücklichen Beendigung des Streiks war auch die wachsame Aufmerksamkeit, mit der sie die ganzen Vorgänge vom ersten bis zum letzten Augenblick verfolgte und die Unzweideutigkeit, mit der sie urbi et orbi den Willen bekundete, nicht nur rücksichtslos mit allen Machtmitteln die Störungen der öffentlichen Ordnung zu verhindern, sondern auch für die Aufrechterhaltung der innerhalb der Verwaltung einer grossen Verkehrsanstalt unentbehrlichen Disziplin zu sorgen. Dieser feste Wille wurde nicht nur in den am Vormittage vor der Beendigung des Streiks im Abgeordnetenhause gehaltenen Reden der Minister des Innern und der öffentlichen Arbeiten, sondern auch in einer Kundgebung der oben angeführten „Berl. Korr." bezeugt, in der auf ein mögliches Einschreiten der Staatsgewalt auf Grund des ihr über die Strassenbahnen nach dem Kleinbahngesetz zustehenden Aufsichtsrechts hingewiesen wurde. Die Forderung der Streikenden, dass bestimmte Beamte entlassen werden sollten, und andere die Disziplin gefährdende Ansprüche, z. B. Verhandlung durch sozialdemokratische, nicht zu den Strassenbahnangestellten gehörende Vermittler, sind denn auch von den Streikenden schliesslich fallen gelassen, wie sie von der Direktion der Strassenbahn von vornherein als unannehmbar bezeichnet waren. Wir zweifeln nicht, dass dieses feste Auftreten der Staatsgewalt nicht am wenigsten dazu beigetragen hat, die Streikenden zu einem raschen Entschluss zu bringen, denn die nach dem Ausbruch des Streiks gemachten Zugeständnisse der Direktion auf dem finanziellen Gebiet waren nicht so erheblich, dass sie allein für die Beendigung bestimmend sein konnten.

Wenn es bei einem Ueberblick über den Gesammtverlauf des Streiks klar ist, dass die Strassenbahnangestellten durch ihn erhebliche Vortheile errungen haben, die man ihnen herz-

lich gönnen wird, so kann man doch nach Obigem keineswegs von einem Siege der Sozialdemokratie sprechen, deren Vertreter ja leider in der Sache eine recht erhebliche Rolle gespielt haben. Gerade die Forderungen eigentlich sozialdemokratischer Natur sind nicht durchgedrungen; auf diesem Gebiet hat die Strassenbahnverwaltung, unterstützt durch den starken Arm der Regierung, obgesiegt.

Dieser Verlauf der Dinge, wie der ganze Vorgang überhaupt legt die Erwägung nahe, ob ein solcher mit zahllosen Schädigungen verbundener Streik bei einer durch staatliche oder doch städtische Behörden verwalteten Verkehrsanstalt möglich gewesen wäre. Die Frage einer Verstaatlichung der Strassenbahnen halten wir für zur Erörterung nicht geeignet, so lange die Strassen selbst städtisches und gemeindliches Eigenthum sind. Anders liegt es mit der Verstadtlichung. Zweifellos würde unter einer städtischen Verwaltung die Möglichkeit eines solchen Streiks in unseren preussischen und deutschen Verhältnissen beinahe ausgeschlossen sein. Die feste Beamtenstellung einer grossen Zahl der Bediensteten und die damit verbundenen Wohlthaten, welche städtische Verwaltungen zu gewähren pflegen, würden schon ein sehr starkes Bollwerk gegen plötzliche Streiks bilden. In den kommunalen Vertretungen würden die Angestellten voraussichtlich ihre Interessen so kräftig gewahrt finden, dass es zu so gewaltsamen Mitteln nicht kommen würde. Gerade dieser Mangel einer genügenden Vertretung ihrer Interessen wird die Angestellten von Privatanstalten immer am ehesten zum Streik treiben, wie das der vorliegende Fall wieder lehrt. Auch bei der Grossen Strassenbahn-Gesellschaft wäre es schwerlich zum Aeussersten gekommen, wenn die Verwaltung rechtzeitig das Band, durch das die Angestellten mit der Gesellschaft verbunden waren, fester geknüpft hätte. Noch eine andere Lehre wird, wie wir hoffen, aus dem Streik gezogen werden. In den Aeusserungen der Presse aller Parteirichtungen kam zum Ausdruck, dass das Publikum, so sehr es unter den Verkehrsstörungen litt, doch seine Erbitterung nicht etwa gegen die Urheber des Streiks und die Streikenden selbst wendete, sondern diesen überwiegend Theilnahme entgegenbrachte, während der schweren Nachtheile für die betroffene Gesellschaft wenig gedacht wurde. Wir glauben den tiefsten Grund für diese Erscheinung darin zu erkennen, dass Jedermann die namentlich früher so günstige Geschäftslage der Gesellschaft kannte und die Empfindung hatte, dass eine solche wohl eine grössere Rücksichtnahme auf die zahlreichen Wünsche des Publikums ermöglichte, als man sie im Ganzen bei der Verwaltung zu finden gewohnt war. Vielleicht zeitigt das an sich so betrübende Vorkommniss auch in dieser Beziehung eine Besserung. Eine dem öffentlichen Verkehr dienende Anstalt steht eben dadurch viel stärker unter der fortwährenden Kontrole der öffentlichen Meinung, als irgend eine andere private Erwerbsgesellschaft. Es drängt sich hier die Erinnerung auf, dass für die Verstaatlichung der Privatbahnen von jeher einer der stärksten Gründe die Ueberzeugung gewesen ist, dass private Erwerbsgesellschaften erfahrungsmässig nicht so geneigt sind, den Interessen des öffentlichen Verkehrs zu dienen, als Staatsbahnen.

Noch eine andere Erwägung legen die hinter uns liegenden Tage des Streiks nahe. Es ist schon in der vorigen Nummer von uns an anderer Stelle ausgeführt, dass der Berliner sich über die beiden Tage des Streiks wohl oder übel hinweghalf und dass die Störungen bei der kurzen Dauer und dem guten Wetter erträglich waren. Welche Wirkungen aber — von den Ausschreitungen des Pöbels, denen die Staatsgewalt wohl bald ein Ziel gesetzt hätte, und dem Elend der Streikenden ganz abgesehen — hätte eine längere Dauer des Streiks für den Verkehr und die Erwerbsthätigkeit gezeitigt? Der Ersatz durch neue ungeübte Mannschaften wäre nur recht allmählich möglich gewesen. Es hätte jedenfalls Wochen gedauert, bis der Betrieb nur einigermaassen in dem nothwendigsten Umfange hätte aufgenommen werden können. Die mit jedem Tage der weiteren Dauer des Streiks wachsenden Verluste an Arbeitskraft, Erwerb aller Art wären mit der Zeit unberechenbar geworden, weit hinausgehend über die unmittelbare Einbusse von rund 50 000 ℳ täglich, die für die durch den Streik betroffene Gesellschaft selbst als ungefährer Betrag berechnet werden.

Als grosse Wohlthat hat sich in den kritischen Tagen neben dem Bestehen der freilich nicht zur Bedienung aller Verkehre geeigneten staatlichen Stadt- und Ringbahn, der Charlottenburger und der Siemens & Halske'schen elektrischen Bahn das Vorhandensein einer grossen Anzahl über die ganze Stadt vertheilter Omnibuslinien erwiesen, deren Gesellschaft zweifellos keine besseren Tage als die des Streiks gesehen hat und der sich wegen des billigeren Preises auf längeren Strecken bei gleicher Schnelligkeit und insbesondere wegen des Fünfpfennigtarifes für kürzere Strecken ein sehr grosser Theil des Publikums mit besonderer Vorliebe bedient.

Wir schliessen unsere Betrachtung mit dem Wunsche und in der sicheren Hoffnung, dass Berlin vor der Wiederkehr eines Zustandes für alle Zeiten bewahrt wird, der allen Betheiligten, den Streikenden wie der betroffenen Gesellschaft, den Behörden wie dem Publikum eine ernste Mahnung war, dass das Stillstehen einer grossen Verkehrsanstalt ähnlich wirkt, wie eine Störung des Blutumlaufs im menschlichen Körper; bei kurzer Dauer erträglich, werden die Folgen, je länger sie dauert, um so schwerer und sie ziehen schliesslich alle anderen Organe in Mitleidenschaft.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für die Rechnungsjahre 1896, 1897 und 1898.

(Schluss aus Nr. 41.)

Der Betriebsüberschuss, d. i. die Summe aller Einnahmen nach Abzug aller Ausgaben, hat betragen:

(Siehe Tabelle Anfang Seite 643.)

Der höchste Betriebsüberschuss wurde in allen drei Berichtsjahren erzielt bei der Aussig-Teplitzer Bahn, nämlich für 1 km Betriebslänge 82 727, 81 576 und 80 854 ℳ. Danach folgte im Jahre 1896 die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit durchschnittlich 32 583 ℳ, im Jahre 1897 die Warschau-Wiener Bahn mit 33 161 ℳ und im Jahre 1898 ebenfalls die Warschau-Wiener Bahn mit 39 872 ℳ für 1 km Betriebslänge. Ueberschritten wurden die Einnahmen von den Ausgaben nur bei der Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg und im Jahre 1898 bei der preussischen Militärbahn. Bei den preussischen Staatseisenbahnen bezw. der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft betrug der erzielte

A. Im Jahre 1896:

Bahngruppe	Betriebsüberschuss		
	überhaupt ℳ	für 1 km Betriebslänge ℳ	in Prozenten des Anlagekapitals
1. bei den deutschen Bahnen	707 525 877 (649 695 690)*)	15 755 (14 747)	6,052 (5,655)
2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen . .	55 828 090 (51 889 371)	7 671 (7 419)	3,703 (3,619)
3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen . . .	296 346 975 (269 018 741)	10 305 (9 669)	4,700 (4,400)
4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	1 059 700 942 (970 603 802)	13 092 (12 170)	5,480 (5,140)
B. Im Jahre 1897:			
1. bei den deutschen Bahnen	729 463 913	15 978	6,119
2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen . .	56 478 370	7 664	3,478
3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen . . .	279 915 767	9 314	3,960
4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	1 065 858 050	12 830	5,240
C. Im Jahre 1898:			
1. bei den deutschen Bahnen	732 740 626	15 630	6,12
2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen . .	58 981 315	8 654	4,51
3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen . . .	297 132 023	9 548	4,10
4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	1 088 853 964	12 838	5,30

Ueberschuss 7,16, 7,15 und 7,16 %. Von dem erzielten Gesammtüberschusse aller Vereinsbahnen gelangten zur Ablieferung an die Staatskassen 1896 rund 806 000 000 (725 000 000), 1897 rund 821 000 000 und 1898 rund 827 000 000 ℳ.

Die Höhe der Reservebestände betrug Ende des Jahres 1896 bei den deutschen Bahnen 5 863 884 (5 684 625) ℳ, bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 12 473 299 (12 157 989) ℳ, bei den österreichisch-ungarischen Bahnen 45 372 189 (42 906 110) ℳ, bei sämmtlichen Vereinsbahnen 63 709 372 (60 748 724) ℳ. Ende 1897 betrugen dieselben bei den deutschen Bahnen 5 272 786 ℳ, bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 9 725 005 ℳ, bei den österreichisch-ungarischen Bahnen 48 164 154 ℳ, bei sämmtlichen Vereinsbahnen 63 161 945 ℳ. Ende 1898 betrugen die Reservebestände bei den deutschen Bahnen 5 043 670 ℳ, bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 9 963 784 ℳ, bei den österreichisch-ungarischen Bahnen 52 049 904 ℳ, bei sämmtlichen Vereinsbahnen 67 057 358 ℳ.

Die Höhe der Erneuerungsbestände betrug Ende 1896 bei den deutschen Bahnen 28 288 143 (28 989 825) ℳ, bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 11 683 270 (12 319 034) ℳ, bei den österreichisch-ungarischen Bahnen 11 941 919 (11 266 124) ℳ, bei sämmtlichen Vereinsbahnen 51 913 332 (52 574 983) ℳ. — Ende 1897 war der Betrag der Erneuerungsbestände bei den deutschen Bahnen 23 122 548 ℳ, bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 11 062 153 ℳ, bei den österreichisch-ungarischen Bahnen 11 444 397 ℳ, bei sämmtlichen Vereinsbahnen 45 629 098 ℳ. — Ende 1898 war der Betrag der Erneuerungsbestände bei den deutschen Bahnen 11 385 940 ℳ, bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 12 446 829 ℳ, bei den österreichisch-ungarischen Bahnen 11 615 592 ℳ, bei sämmtlichen Vereinsbahnen 35 448 721 ℳ.

An Unfällen kamen bei sämmtlichen Vereinsbahnen innerhalb des Jahres 1896 zur Anschreibung 946 (969) Entgleisungen, 519 (498) Zusammenstösse, 4 965 (4 498) sonstige Unfälle, und zwar ereigneten sich von den sämmtlichen 6 430 (5 965) Unfällen 2 041 (1 910) auf freier Strecke und 4 389 (4 055) auf Bahnhöfen. Im Jahre 1897 betrug die Zahl der Entgleisungen 1 035, diejenige der Zusammenstösse 570 und diejenige der sonstigen Unfälle 4 794, zusammen 6 399. Von denselben ereigneten sich 2 094 auf freier Strecke und 4 305 auf Bahnhöfen. Im Jahre 1898 ereigneten sich auf sämmtlichen Vereinsbahnen 1 100 Entgleisungen, 651 Zusammenstösse und 4 318 andere Unfälle, im Ganzen 6 069 Unfälle, von denen 1 862 auf freier Strecke und 3 207 auf Bahnhöfen stattfanden.

Bei den Bahnunfällen sind im Jahre 1896 5 134 Personen verunglückt, und zwar wurden 1 210 (1 192) getödtet und 3 924 (3 199) verletzt. Von den Getödteten standen 680 (645), von den Verletzten 2 927 (2 299) im Dienste der Bahn. — Im Jahre 1897 verunglückten im Ganzen auf sämmtlichen Vereinsbahnen 5 494 Personen, von denen 1 295 getödtet und 4 199 verletzt wurden. Unter den Verunglückten waren 3 472 Bahnbedienstete, von denen 708 getödtet und 2 764 verletzt wurden. — Die Zahl der bei den Unfällen des Jahres 1898 verunglückten Personen betrug 4 393, von denen 1 342 getödtet und 3 051 verletzt wurden. Unter den Verunglückten waren 2 876 Bahnbedienstete, von welchen 763 getödtet und 2 113 verletzt wurden.

Die Zahl der im Jahre 1896 bei sämmtlichen Vereinsbahnen vorgekommenen Achsbrüche bei eigenen Lokomotiven und Tendern betrug 48 (36), bei eigenen Wagen 54 (68). Im Jahre 1897 betrug die Zahl der Achsbrüche bei eigenen Lokomotiven und Tendern 56, bei eigenen Wagen 66. Im Jahre 1898 wurden bei eigenen Lokomotiven und Tendern 79, bei eigenen Wagen 61 Achsbrüche angemeldet. Reifenbrüche kamen vor im Jahre 1896 bei eigenen Lokomotiven und Tendern 204 (278) und bei eigenen Wagen 1 708 (1 982). Im Jahre 1897 war die Zahl der Reifenbrüche bei eigenen Lokomotiven und Tendern 118, bei eigenen Wagen 745. Im Jahre 1898 traten bei eigenen Lokomotiven und Tendern 243 und bei eigenen Wagen 793 Brüche an Radreifen und Vollrädern ein. Schienenbrüche wurden aufgefunden im Jahre 1896 bei eisernen Schienen 225 (312), bei Stahlschienen 12 183 (11 132), bei Stahlkopfschienen 362 (349), im Ganzen 12 770 (11 793). Im Jahre 1897 war die Zahl der aufgefundenen Schienenbrüche bei eisernen Schienen 313, bei Stahlschienen 12 178, bei Stahlkopfschienen 374, im Ganzen 12 865. Die Zahl der im Jahre 1898 aufgefundenen Schienenbrüche war bei eisernen Schienen 219, bei Stahlschienen 12 845, bei Stahlkopfschienen 440, im Ganzen 13 504.

Die Zahl der von den Vereinsbahnen beschäftigten Beamten betrug im Jahre 1896 316 173 (301 549), darunter 5 235 (5 001) weibliche, während die Zahl der in diesem Jahre im Tagelohn beschäftigten Arbeiter sich auf 421 534 (411 435) bezifferte; die Gesammtzahl beider Klassen stellte sich also auf 737 707 (712 984). Der Gesammtbetrag der gezahlten Besoldungen und Löhne bezifferte sich auf 826 103 974 (781 563 234) ℳ oder auf 10 054 (9 780) ℳ für 1 km Betriebslänge. — Im Jahre 1897 betrug die Zahl der sämmtlichen bei den Vereinsbahnen angestellten Beamten 327 899, darunter 5 648 weibliche, die Zahl der im Tagelohn beschäftigten Arbeiter war 448 345, die Gesammtzahl also 776 244. — An Besoldungen und Löhnen wurden in diesem Jahre 882 779 540 ℳ gezahlt oder 10 444 ℳ auf 1 km Betriebslänge. — Im Jahre 1898 betrug die Gesammtzahl der beschäftigten Beamten und Arbeiter 826 690; die ihnen gezahlten Gehälter und Löhne beliefen sich auf 925 832 625 ℳ und stellten sich für je 1 km Betriebslänge auf 10 716 ℳ.

An Ruhegehaltskassen bestanden bei sämmtlichen Vereinsbahnen am Ende des Jahres 1896 im ganzen 63 (66) mit einem Vermögensbestande von 192 186 210 (192 116 432) ℳ. Ferner bestanden 121 (118) Kranken-, Sterbe- und Unterstützungskassen mit einem Vermögensbestande von 26 109 982 (23 678 482) ℳ. — Die Zahl der am Schlusse des Jahres 1897 bei den Vereinsbahnen bestehenden Ruhegehaltskassen betrug 62 und ihr Vermögensstand 192 186 210 ℳ, die Zahl der Kranken-, Sterbe- und Unterstützungskassen war 124 und ihr Vermögensstand 26 874 740 ℳ.

Die im Jahre 1898 gezahlten Pensionen, die Zahl und Leistungen der von den Verwaltungen errichteten Pensions- und Unterstützungskassen sowie der Betriebs- und Baukrankenkassen wird durch nachstehende Tabelle veranschaulicht:

(Siehe Tabelle am Kopfe Seite 644.)

Die durchschnittliche Anzahl der Krankenkassenmitglieder betrug bei den deutschen Bahnen 348 697, bei den österreichisch-ungarischen Bahnen 269 169; für die luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen ist dieselbe nicht ermittelt.

*) Die in Klammern stehenden Zahlen stellen die Ergebnisse des Jahres 1895 dar.

Bahngruppe	gezahlte Pensionen			Pensions- und Unterstützungskassen			Betriebs- und Baukrankenkassen		
	an Beamte und deren Hinterbliebene	an Arbeiter und deren Hinterbliebene	zusammen	Zahl	gezahlte Beträge	Vermögensstand Ende 1898	Zahl	gezahlte Beträge	Vermögensstand Ende 1898
	Mark				Mark			Mark	
1. bei den deutschen Bahnen	42 163 556	5 504 466	47 668 022	38	5 904 857	95 748 193	86	8 813 812	11 489 301
2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen	2 103 994	73 546	2 177 540	10	1 376 547	33 216 211	11	899 408	4 404 241
3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen	8 393 053	1 132 869	9 525 922	24	16 591 321	114 557 958	20	4 443 836	5 022 426
4. bei sämmtlichen Vereinsbahnen	52 660 603	6 710 881	59 371 484	72	23 872 725	243 522 362	117	14 157 056	20 915 968

Die für Privatzwecke bestimmten, d. h. solche Bahnen, welche nicht dem öffentlichen Verkehre dienen, sondern nur eine gewerbliche Bergbau- oder sonstige Anlage mit einer Hauptbahn verbinden, sind in nachstehender Zusammenstellung enthalten. Es waren vorhanden:

A. Im Jahre 1896:

Bahngruppe	Bergwerks- und Hüttenbahnen	Fabrikbahnen	land- und forstwirthschaftl. Bahnen	sonstige Bahnen	zusammen	Gesammtlänge der Anschlüsse km
1. bei den deutschen Bahnen	642 (636)	3 933 (3 734)	180 (157)	643 (626)	5 398 (5 153)	3 070,07 (2 958,10)
2. bei den luxemburgischen, niederländischen u. anderen Vereinsbahnen	56 (52)	174 (165)	12 (11)	18 (16)	260 (244)	315,12 (280,46)
3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen	407 (392)	1 100 (1 017)	153 (141)	194 (165)	1 854 (1 715)	1 845,78 (1 772,40)
4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	1 105 (1 080)	5 207 (4 916)	345 (309)	855 (807)	7 512 (7 112)	5 230,97 (5 010,96)

B. Im Jahre 1897:

Bahngruppe	Bergwerks- und Hüttenbahnen	Fabrikbahnen	land- und forstwirthschaftl. Bahnen	sonstige Bahnen	zusammen	Gesammtlänge der Anschlüsse km
1. bei den deutschen Bahnen	646	4 179	203	676	5 704	3 211,57
2. bei den luxemburgischen, niederländischen u. anderen Vereinsbahnen	57	181	11	20	269	319,07
3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen	418	1 150	158	212	1 938	1 893,90
4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	1 121	5 510	372	908	7 911	5 424,54

C. Im Jahre 1898:

Bahngruppe	Bergwerks- und Hüttenbahnen	Fabrikbahnen	land- und forstwirthschaftl. Bahnen	sonstige Bahnen	zusammen	Gesammtlänge der Anschlüsse km
1. bei den deutschen Bahnen	820	4 501	263	665	6 249	nicht angegeben.
2. bei den luxemburgischen, niederländischen u. anderen Vereinsbahnen	50	180	10	40	280	
3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen	398	1 206	163	194	1 961	
4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	1 268	5 887	436	899	8 490	

An diesen Anschlussbahnen waren die preussischen Staatseisenbahnen bezw. die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft betheiligt:

1896 mit 3 325 (3 192) Linien oder 44,3 (44,9) %
1897 „ 3 613 Linien oder mit 45,8 %
1898 „ 4 133 „ „ „ 48,6 „

In letzterem Jahre wurden von den Anschlussbahnen 5 824 mit Dampfkraft, 127 mit Elektrizität und 2 539 mit Pferde- usw. Kraft betrieben.

In einem Anhange zu den statistischen Nachrichten werden die von Vereinsverwaltungen betriebenen schmalspurigen Eisenbahnen behandelt, deren Ergebnisse in nachstehender Zusammenstellung dargestellt sind:

Betriebsjahr	Gesammtlänge am Ende des Betriebsjahres km	davon dienen für den Personenverkehr km	davon dienen für den Güterverkehr km	Wegeübergänge in der Bahnebene Anzahl	Anzahl der Stationen, Haltestellen u. Haltepunkte	Gesammtbetrag des verwendeten Anlagekapitals ℳ.	durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge ℳ.	Anzahl der Lokomotiven	Anzahl der Personenwagen	Anzahl der Gepäck- und Güterwagen	geleistet wurden Lokomotiv-Nutzkilometer	geleistet wurden Wagenachskilometer	befördert wurden Personen	befördert wurden auf Personenkilometer	befördert wurden Güter t	befördert wurden auf Tonnenkilometer
1896	851,09 (800,00)	721,72 (674,95)	844,48 (793,39)	3 546 (3 460)	329 (323)	58 945 750 (56 837 224)	73 845 (73561)	189 (172)	478 (444)	5 639 (5433)	3 175 836 (2 913 229)	68 463 443 (62 127 119)	6 096 364 (5 372 600)	50 247 515 (43778938)	4 338 982 (3 956 130)	51 727 235 (47039839)
1897	900,64	773,49	894,03	3 672	330	62 777 264	77 037	199	488	6 006	3 334 373	71 901 294	6 539 326	50 005 873	4 720 801	57 343 853
1898	1200,79	1064,97	1194,18	4 635	451	56 662 060	70 585	225	559	6 659	3 964 570	80 688 617	7 431 597	58 647 872	5 025 566	60 961 782

Betriebsjahr	die Gesammteinnahme betrug M.	auf 1 km Betriebslänge M.	die Gesammtausgabe betrug M.	auf 1 km Betriebslänge M.	der Ueberschuss betrug M.	auf 1 km Betriebslänge M.	die Ausgaben betrugen in Prozenten der Einnahme	des Anlagekapitals	Zahl der Beamten	Zahl der im Tagelohn beschäftigten Arbeiter	an Besoldungen und Löhnen wurden aufgewendet M.	Zahl der Unfälle	Zahl der getödteten Personen	Zahl der verletzten Personen
1896	4 256 693	5 825	2 781 664	3 551	1 475 029	1 883	65,35	2,50	584	775	1 575 915	65	7	11
	(3 767 758)	(5 721)	(2 518 460)	(3 555)	(1 249 298)	(1 763)	(66,84)	(2,20)	(514)	(621)	(1 285 790)	(44)	(3)	(13)
1897	4 351 227	5 918	3 871 509	4 931	479 718	611	88,98	0,76	615	976	1 744 542	84	6	31
1898	3 776 902	5 343	3 554 302	5 123	202 383	292	94,61	0,37	624	930	1 719 098	121	3	45

Nachrichten.

Deutschland.

— **Preussische Staatsbahnen.** Die königliche Eisenbahndirektion Essen zugleich im Namen der Eisenbahndirektionen Elberfeld, Köln, St. Johann-Saarbrücken, Münster, Hannover, Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz hat, wie stets zu Beginn des Sommers, indess früher als sonst, die nachstehende Mahnung wegen zeitiger Deckung des Winterkohlenbedarfs erlassen: „Im kommenden Herbst wird der Verkehr voraussichtlich zu ganz besonderer Stärke anwachsen. Es ist deshalb dringend erwünscht, dass die Bestrebungen der Eisenbahnverwaltungen, den Verkehr in dieser Zeit anstandslos zu bewältigen, allerseits Unterstützung finden. Vor allem ist es hierzu erforderlich, dass der Kohlenbedarf für den Winter, namentlich an Hausbrandkohle, möglichst frühzeitig gedeckt wird, und, um allen Zufälligkeiten im Winter zu begegnen, so weit irgend angängig, Vorräthe, wie dies auch von Seiten der Eisenbahnverwaltung zur Entlastung des Herbstverkehres geschieht, in den Sommermonaten angesammelt werden. Wir ersuchen auch die betheiligten Kreise, bei allen Bezügen in Wagenladungen auf die volle Ausnutzung des Ladegewichtes der Wagen Bedacht nehmen zu wollen und sich die schleunige Be- und Entladung der Wagen angelegen sein zu lassen, damit so lange, als es im öffentlichen Interesse angängig ist, von einer allgemeinen Verkürzung der Ladefristen abgesehen werden kann."

— **Betriebseröffnungen.** Die 63,504 km lange Nebenbahn Neidenburg-Ortelsburg mit den Zwischenstationen: Grünfliess, Haltestelle (ab Neidenburg 7,576 km), Muschaken, Haltestelle (17,688 km), Puchallowen, Haltestelle (26,453 km), Kl. Piwnitz, Haltepunkt (33,779 km), Willenberg, Bahnhof (42,214 km), Jeschonowitz, Haltestelle (48,340 km), Gr. Schiemanen, Haltestelle (53,853 km) und Corpellen, Haltepunkt (60,105 km) wird voraussichtlich am 1. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Die Nebenbahn Neidenburg-Ortelsburg hat in Neidenburg (Strecke Allenstein-Soldau) und in Ortelsburg (Strecke Allenstein-Lyck) unmittelbaren Anschluss an die Staatsbahnstrecken und ist zur Bedienung des Durchgangsverkehres bestimmt.

— **Bahnbau Goldap-Rominten.** Wie den „Berl. N. Nachr." aus Goldap gemeldet wird, treffen dort im Juni 200 Pioniere der Eisenbahnbrigade auf die Dauer von vorläufig sechs Wochen ein, um sich an dem Bahnbau Goldap-Rominten zu betheiligen. Das Kommando wird den Oberbau der Strecke ausführen, da sie bis zum Herbstaufenthalt des Kaisers in Rominten fertig gestellt sein soll.

— **Prämiirung nützlicher Erfindungen.** Für das abgelaufene Etatsjahr haben aus den im Etat der preussischen Staatseisenbahnverwaltung zur Prämiirung nützlicher Erfindungen vorgesehenen Mitteln 8 Personen, darunter 7 Beamten und Arbeitern der Staatseisenbahnverwaltung Belohnungen für Erfindungen und Verbesserungen, die für die Erhöhung der Betriebssicherheit oder in wirthschaftlicher Beziehung von Bedeutung sind, bewilligt werden können.

— Der in geheimer Sitzung vom Sondershauser Landtag genehmigte Vertrag zwischen der Regierung und der Firma Herrm. Bachstein-Berlin bezüglich des **Baues einer Eisenbahn von Greussen nach Holzthalleben** wird jetzt veröffentlicht. Die Firma H. Bachstein baut die Bahn und übernimmt auch s. Zt. den Betrieb. Die Baukosten in Höhe von 1 850 000 M. gibt die Regierung dem Unternehmer leihweise her. Als Zinsen hat die Firma Bachstein oder deren Rechtsnachfolger zu zahlen bis zum 6. Betriebsjahr 2 %, während des 7., 8. und 9. Betriebsjahres 2,5 % und von da ab jährlich 3 %. Vom 12. Betriebsjahr hat die Rückzahlung des Kapitals mit jährlich 185 000 M. zu erfolgen. Sollte der durchschnittliche Jahresertrag des Unternehmens im 10., 11. und 12. Betriebsjahr zu einer 4 % Verzinsung des Anlagekapitals ausreichen, so erhöht sich der Zinsfuss um 0,5 %, also auf 3,5 %. Für 22 Jahre ist das Unternehmen von einer staatlichen und für die ersten zwölf Jahre von einer kommunalen Besteuerung frei. („D. Str.- u. Kleinb.-Ztg.")

— **Aus dem württembergischen Landtage.** In der Sitzung der Standesherren vom 22. d. Mts. erstattete Präsident v. Weizsäcker Bericht über den Entwurf, betr. die Beschaffung von Geldmitteln für ausserordentliche Bedürfnisse der Staatseisenbahnverwaltung für 1900. Es werden für die Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials der Staatseisenbahnen 7 820 000 M. gefordert, welche Forderung von der Regierung schon bei der Berathung des entsprechenden Gesetzes in der Finanzperiode 1899/1900 angekündigt worden ist. Die Begründung des Entwurfs enthält die Nachweise dafür, dass die Voraussetzungen, von welchen jene Ankündigung einer neuen erheblichen Forderung für denselben Zweck ausging, in der Zwischenzeit sich erfüllt haben.

Der Entwurf wurde nach debatteloser Durchberathung seiner zwei Artikel einstimmig angenommen.

— **Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin.** Nach dem Geschäftsbericht für 1899 waren die Bestrebungen der Gesellschaft vor allem darauf gerichtet, die noch ausstehenden behördlichen Entscheidungen über die Anlage des Bahnhofs am Potsdamer Platz und über die Herabführung der Hochbahn zur Unterpflasterbahn auf der Weststrecke unter den für eine gedeihliche Entwickelung des Unternehmens nothwendigen Bedingungen zu erwirken. Bei dem Bahnhofe Potsdamer Platz handelt es sich um die Genehmigung zum Bau einer unterirdischen Bahnhofsanlage, die derart ausgestaltet werden soll, dass behufs Erzielung schnellster Zugfolge jeder eingelaufene Zug den Ankunftsbahnsteig sogleich in derselben Zugrichtung verlassen und in einem besonderen Anziehgleise hinter dem Bahnhofe in die umgekehrte Fahrrichtung umsetzen kann. Dabei kann im Falle der späteren Fortsetzung der Bahn die Haltestelle ohne Umbau als Durchgangsbahnhof weiter benutzt werden. Die Verwaltung glaubt, zu einem von ihr eingereichten Plan des Bahnhofs Potsdamer Platz die Zustimmung der städtischen Behörden als gesichert betrachten zu können. Der Entwurf bezüglich der Umwandlung der westlichen, ursprünglich als Hochbahn geplanten Strecke in eine Untergrundbahn hat die Allerhöchste Genehmigung im Dezember vorigen Jahres erhalten. Durch die Verspätung der Baugenehmigungen erwachsen der Gesellschaft Zinsverluste und sonstige unerwartete Mehrkosten, da während der Bauverzögerung die Materialien und Arbeitspreise eine aussergewöhnliche Steigerung erfahren haben. Die Bauthätigkeit konnte 1899 auf die ganze mittlere Strecke vom Halleschen Thor bis zur Bülowstrasse einerseits und auf die Abzweigungen bis zum Potsdamer Platz anderseits ausgedehnt werden. Der Schwerpunkt der Bauthätigkeit aber lag in der Ausführung der für die Bahn erforderlichen Bauwerke auf dem fiskalischen Gelände des Potsdamer Aussenbahnhofs. Hier vollzog sich der Bau der ausgedehnten hohen, meist gewölbten Wegeüberführungen für das sogenannte Gleis-

dreieck. Auf der östlichen Strecke zwischen der Warschauer Brücke und dem Halleschen Thor begann der Bau der Haltestelle Schlesisches Thor. Die Fertigstellung der unterirdischen Haltestelle Potsdamer Platz, welche die wesentlichste Voraussetzung für die Eröffnung eines Theilbetriebes auf Berliner Gebiet bildet, wird voraussichtlich Mitte des Jahres 1901 bewirkt werden können. Aus dem Baubericht ist ersichtlich, dass die Fertigstellung und Betriebseröffnung der gesammten Bahnanlage trotz der eingetretenen Baubehinderungen für den 1. Januar 1902 in Aussicht genommen werden kann. Die Ausführung der Flachbahnlinie Warschauer Brücke-Centralviehhof soll in diesem Jahre begonnen werden. Die Kapitalrechnung weist jetzt 20 000 000 *M.* aus.

— Zum **Eisenbahnunglück bei Demmin** (vergl. die Mittheilung in Nr. 39 S. 599 d. Ztg.) schreibt das „Demm. Tgbl.“: Am Abend des 18. d. Mts. traf das Kommando des Eisenbahnregiments aus Schöneberg-Berlin hier ein. Die Arbeiten des Militärs, welche am nächsten Morgen begannen, bieten einen ungemein fesselnden Anblick, unter dem Kommando der Offiziere gehen sie schnell und sicher von Statten; da wird kein Griff vergebens gemacht, kein Schritt umsonst gethan, alles passt sich genau in einander ein, um das Werk in denkbar kürzester Zeit zu vollenden. Zunächst erbauen die Soldaten eine Nothbrücke, welche durch vier Joch in den Fluss gerammter Holzblöcke und darüber gelegte Schwellen hergestellt wird, auf die dann die Schienen gelegt werden. Diese Arbeit soll in zehn Tagen vollendet sein, so dass der Pfingstverkehr bereits ohne Störung über diese provisorische Brücke gehen kann. Die Hebung der versunkenen Maschine ist dem Hüttenwerk Lauchhammer übertragen, das bereits einen Taucher hierher gesandt hat.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** Die Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse hatte Ende 1898 ein Vermögen von 1 334 042 *M.* Im Jahre 1899 wurden vereinnahmt 214 635 *M.* (darunter Beiträge usw. der Mitglieder 40 595 *M.* und regelmässige Beiträge der Gesellschaft 121 786 *M.*) und verausgabt 156 100 *M.* Das Vermögen der Kasse hat sich hierdurch Ende 1899 auf den Betrag von 1 392 577 *M.* erhöht.

— **Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn.** In der Generalversammlung wurden die abgeänderten Gesellschaftssatzungen angenommen, der Jahresabschluss für 1899/1900 genehmigt und der Verwaltung Entlastung ertheilt. Aus dem Geschäftsbericht geht hervor, dass die Gesellschaft zwecks Baues und Betriebes der Nebeneisenbahn von Nauendorf über Lobejün nach Gerlebogk mit einem Aktienkapital von 1 600 000 *M.* gegründet worden ist. Den Bau führt die Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft aus, den Betrieb, der voraussichtlich am 1. Juni dieses Jahres eröffnet werden wird, übernimmt die Gesellschaft selbst.

— **Spessartbahn.** Im Jahre 1899 betrugen die Einnahmen 88 900 *M.* (darunter aus dem Personenverkehr 18 291 *M.* und aus dem Güterverkehr 69 050 *M.*), die Ausgaben 63 325 *M.* und der verfügbare Ueberschuss 25 574 *M.*, von welchem eine Dividende von 3 % (wie im Vorjahre) zur Vertheilung gelangt.

— **Dividenden.** Nach den Beschlüssen der abgehaltenen Hauptversammlungen bringt für das Jahr 1899 die Malbergbahn in Ems eine Dividende von 8 % und die westdeutsche Eisenbahngesellschaft eine solche von 7 % zur Vertheilung.

— **Schnellzugverbindung Berlin-Köln.** Zur Bewältigung des stärkeren Reiseverkehrs und aus Anlass der Pariser Weltausstellung verkehren in der Zeit vom 28. Mai bis 31. August d. J. einschliesslich zwischen Berlin und Köln und umgekehrt noch je ein Tagesschnellzug mit I. bis III. Wagenklasse über Stendal-Hannover-Hamm-Dortmund-Essen-Duisburg-Düsseldorf. Die Fahrzeiten sind folgende: Berlin, Schlesischer Bahnhof ab 12.50, Alexanderplatz 12.58, Friedrichstrasse 1.8, Zoologischer Garten 1.20, Charlottenburg 1.27-Köln an 11.00 (Anschluss I./II. Klasse nach Paris, Köln ab 11.21, Paris an 8.20); umgekehrt (Anschluss I./II. Klasse von Paris, Paris ab 11.00, Köln an 11.55), Köln ab 12.52, Berlin, Friedrichstrasse an 10.45, Schlesischer Bahnhof an 11. .

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monate April d. J. sind bei einer Betriebslänge von 5 640 (1899: 5 558) km 2 646 854 Personen und 1 409 657 t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 3 744 823 *M.*, aus dem Güterverkehr 7 670 251 *M.*, aus dem Gepäckverkehr 204 397 *M.* und aus dem Thiertransport 210 916 *M.*, zusammen 11 830 387 *M.* (gegen 11 316 026 *M.* im gleichen Monate des Vorjahres). Der Jahreserlös vom 1. Januar bis 30. April d. J. beziffert sich auf 44 221 798 *M.*, mehr gegenüber dem Vorjahre um 1 847 381 *M.*

— **Weitere Lohnbewegungen der Angestellten von Strassenbahngesellschaften.** Wie auf Verabredung sind nunmehr auch die Angestellten von auswärtigen Strassenbahngesellschaften in eine Lohnbewegung eingetreten. Es gilt dies zunächst für Stettin, Hannover, Leipzig und Karlsruhe. Die Angestellten der Stettiner Strassenbahngesellschaft haben u. a. folgende Forderungen aufgestellt: Anfangsgehalt 75 *M.*, nach halbjähriger Dienstzeit 90 *M.* und nach zweijähriger Dienstzeit jährlich um 2 *M.* steigend bis zum Höchstbetrage von 120 *M.* Die Direktion soll geneigt sein, den Forderungen ihrer Angestellten entgegenzukommen. Die Angestellten der Leipziger elektrischen Strassenbahnen erstreben Durchführung zwölfstündiger Arbeitszeit, Gehaltsaufbesserung und Beseitigung der Trinkgelder. Die Betriebsleitung der Berliner elektrischen Strassenbahnen von Siemens & Halske hat die Gehaltsverhältnisse für Schaffner und Wagenführer in gleicher Weise festgelegt, wie die der Grossen Strassenbahngesellschaft. Die Gehaltserhöhungen treten schon während der jetzt laufenden Lohnperiode in Kraft.

— **Einfluss des Elbe-Travekanals auf die Lübeck-Büchener Eisenbahn.** In Bezug auf eine durch mehrere Zeitungen gegangene Nachricht, welche die der genannten Bahn aus der Eröffnung des Elbe-Travekanals bevorstehenden Einnahmeausfälle in den schwärzesten Farben schilderte, schreibt die Direktion der Bahn: Als im höchsten Grade irreführend muss es bezeichnet werden, wenn der Verfasser des Artikels, indem er „die Abnahme des Güterverkehrs auf allen Strecken der Lübeck-Büchener Bahn infolge des Elbe-Travekanals auf 80 000 bis 100 000 t veranschlagt“, die Bemerkung hinzufügt, dass dies „einen Ausfall von etwas über die Hälfte der beim Güterverkehr erzielten Einnahmen bedeute“. Da der Verfasser den von ihm gegebenen Zahlen unseren Geschäftsbericht für 1898 zu Grunde legt, so kann es ihm nicht unbekannt sein, dass die Gütertransportmengen unserer Bahnen in jenem Jahre 1 236 201 t, also mehr als das Zwölffache der höchsten von ihm angenommenen Verminderung des Güterverkehrs ausmachen. Es liegt daher auf der Hand, dass, wenn auch die Einnahmen aus den verschiedenen Zweigen des Güterverkehrs nicht in demselben Verhältniss zu einander zu stehen brauchen, wie die beförderten Gütermengen, doch die in dem Artikel vorgenommene Schätzung des Einnahmeausfalls ganz enorm übertrieben ist, und es ist unverständlich, wie der Verfasser in einen so offensichtlichen Irrthum hat verfallen können. Schliesslich sei noch zu der pessimistischen Erörterung des Artikels über die Lage unseres Personenverkehrs darauf hingewiesen, dass die Ergebnisse dieses Verkehrs sich in den Jahren von 1996—1899 (das Jahr 1895 muss wegen der durch die deutsch-nordische Ausstellung in Lübeck hervorgerufenen ausserordentlichen Verhältnisse ausser Betracht bleiben) um rund 660 000 Personen und 368 000 *M.*, also jährlich um durchschnittlich rund 220 000 Personen und 122 000 *M.*, gesteigert haben. Eine gleichmässige Steigerung des Verkehrs würden wir in der Lage sein, auch ohne den Umbau der Bahnhöfe in Lübeck und Hamburg noch auf viele Jahre hinaus aufzunehmen.

— **Sterbekasseverein pragmatischer Beamten der königlich bayerischen Verkehrsanstalten.** Am 19. d. Mts. fand die Generalversammlung dieses Vereins statt. Aus dem Rechenschaftsberichte für das abgelaufene Jahr 1899 — dem 40. des Bestehens — entnehmen wir, dass der Verein 39 Mitglieder durch den Tod verlor; hinsichtlich der Höhe der Sterbefälle war das Jahr 1899 das ungünstigste seit dem Bestehen des Vereins; allein trotz der deswegen an ihn gestellten hohen Anforderungen ist seine Vermögenslage dennoch eine durchweg befriedigende geblieben. An die Hinterlassenen der 39 verstorbenen Mitglieder gelangte nach der Sterbefallquote von je etwa 1 400 *M.* im ganzen die ansehnliche Summe von 52 910 *M.* zur Auszahlung und trotzdem verblieb noch eine Mehreinnahme von 7 924 *M.*, welche dem Vereinsvermögen zugeführt werden konnte, das sich infolge dessen nunmehr auf 470 924 *M.* beziffert, die in 3,5 % bayerischen Eisenbahnanlehensobligationen und Pfandbriefen angelegt sind. Es ist hieraus die erfreuliche Gewissheit zu entnehmen, dass der so segensreich wirkende Verein unter der umsichtigen Führung und Leitung seiner langjährig erprobten Vorstandschaft gegenüber allen Eventualitäten auch für die fernere Zukunft vollkommen sicher gestellt ist.

— **Personalnachrichten.** Am 24. Mai d. J. feierte das bei sämmtlichen deutschen sowie auch bei den meisten ausserdeutschen Eisenbahnverwaltungen wohlbekannte und in grosser Verehrung stehende Mitglied der Generaldirektion der k. bayerischen Staatseisenbahnen, Oberregierungsrath Friedrich Fischer in München, seinen 70. Geburtstag. — Aus Anlass dieser Feier erschien in dem reich und sinnig mit Blumen ausgeschmückten Arbeitszimmer des Jubilars zunächst der Generaldirektor von Ebermayer zur Beglückwünschung, worauf sodann der Abtheilungsvorstand, Regierungsdirektor von Hauck, und an-

schliessend auch die übrigen Kollegialmitglieder sowie die dem Gefeierten unterstellten Bürovorstände namens ihres Personals zu gleichem Zwecke sich einfanden. Der Jubilar, welcher erst vor wenig Tagen von einem längeren Erholungsurlaube neugestärkt aus dem Süden zurückgekommen ist, war über die von Seite seines Herrn Vorgesetzten zum Ausdrucke gebrachte Anerkennung hinsichtlich seiner langjährigen treuen Dienstleistungen wie nicht minder über die ihm entgegengebrachten wärmsten Glückwünsche seiner Herren Kollegen und der übrigen Beamten hocherfreut und sprach tiefgerührt seinen Dank aus für die ihm gewordene Anerkennung und Aufmerksamkeit. — Möge es dem Jubilar vergönnt sein, in körperlicher Rüstigkeit und geistiger Frische sich noch lange seinem vielseitigen Wirkungskreise widmen zu können.

Oesterreich-Ungarn.

— **Budgetprovisorium und Investitionen.** Dem Abgeordnetenhause ist eine Regierungsvorlage, betreffend die Bewilligung zu einem sechsmonatlichen Budgetprovisorium vom 1. Juli bis Ende Dezember d. J. zugegangen. Durch diese Vorlage soll die Regierung auch ermächtigt werden, zur Bedeckung von Investitionserfordernissen Obligationen der mit dem Gesetze vom 26. Januar 1897 geschaffenen Investitionsschuld (oder solche der durch das Gesetz vom 2. August 1891 geschaffenen Rente) und zwar in demjenigen Betrage auszugeben, welcher zur Beschaffung einer Summe von 68 380 300 Kr. erforderlich ist. In der Begründung der Regierungsvorlage wird darauf hingewiesen, dass Investitionen dringlicher Art durchzuführen seien, die aus den Kassenbeständen nicht gedeckt werden können.

— In der letzten Zeit fanden in Budapest wiederholte Besprechungen zwischen dem österreichischen Eisenbahnminister und dem ungarischen Handelsminister statt, bei welcher eine Reihe schwebender tarif- und verkehrspolitischer Angelegenheiten einer eingehenden Erörterung unterzogen wurde.

— **Böhmische Kommerzialbahnen.** Der für das Jahr 1899 erstattete Geschäftsbericht weist auf die fortschreitende Besserung der Betriebsergebnisse hin, welche es diesmal nach längerer Unterbrechung ermöglichten, das Erforderniss des Prioritätendienstes aus den eigenen Erträgnissen des Unternehmens voll zu decken. Der Personenverkehr ergab bei einer Beförderung von 410 533 (+ 30 432) Reisenden eine Einnahme von 213 513 (+ 8 156) Kr., während im Parteigüterverkehre insgesammt 508 433 (+ 301 574) t befördert und hierfür 1 001 590 (+ 40 914) Kr. vereinnahmt wurden. An der Steigerung der beförderten Frachtenmenge haben insbesondere die mit der Zuckerindustrie im Zusammenhange stehenden Transporte, sowie namhafte Getreidesendungen Antheil, wogegen bei Eisen und Baumwolle ein Ausfall zu verzeichnen war. Die Betriebseinnahmen bezifferten sich auf 1 238 972 (+ 40 901) Kr., die Betriebsausgaben auf 654 904 (+ 8 047) Kr. und der Betriebsüberschuss auf 584 068 (+ 32 854) Kr. Nach Bestreitung der Steuern und Beiträge zu den Wohlfahrtseinrichtungen sowie der gesellschaftlichen und sonstigen Ausgaben und nach Vornahme der entsprechenden Abschreibung vom Werthe des Bahnbesitzes erübrigte ein Betrag von 488 565 Kr. Die Verzinsung der gesellschaftlichen Prioritätsschuld erforderte 447 240 Kr., so dass ein Reinerträgniss von 21 325 Kr. verbleibt. Die Generalversammlung beschloss, das ausgewiesene Reinerträgniss im Sinne der bestehenden Vereinbarungen an die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft auf Abschlag der Zinsenrückstandsschuld bezw. als Erträgnissantheil zu überweisen.

— **Die Verstaatlichungsfrage der Nordwestbahn.** In der letzten Zeit verbreiteten einzelne Tagesblätter Gerüchte über die angebliche Wiederaufnahme der Verstaatlichungsaktion in Oesterreich. Insbesondere wurde bezüglich der Nordwestbahn behauptet, dass im Schoosse der Regierung eine neue, auf die Verstaatlichung der Nordwestbahn bezügliche Vorlage ausgearbeitet worden sei, welche der Prüfung unterzogen werde. Demgegenüber äussert sich das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt“ wie folgt: „Das Eisenbahnministerium würde, wie wir meinen, seinen pflichtgemässen Aufgaben nicht entsprechen, wenn es im Hinblick auf die theils eingetretenen, theils in kurzen Fristen fällig werdenden konzessionsmässigen Einlösungstermine in Ansehung der grossen Privatbahnen die hierauf bezüglichen Daten nicht fortlaufend in Evidenz halten würde, um gegebenenfalls gerüstet zu sein. Und da ist im Auge zu behalten, dass, was die Nordwestbahn anlangt, das konzessionsmässige Einlösungsrecht des Staates in betreff des Ergänzungsnetzes mit dem 25. Juni 1900 eintritt. Es bedarf jedoch nur eines flüchtigen Blickes auf die politische Lage, um zu der Erkenntniss zu gelangen, dass die Regierung von anderen Fragen so in Anspruch genommen ist, dass sie schon aus diesem Grunde den gegenwärtigen Zeitpunkt zur Aufnahme der Verstaatlichungsaktion kaum für geeignet halten dürfte, zumal insbesondere rücksichtlich der Nordwestbahn sich die schon bei der im Jahre 1895 geplanten Verstaatlichung bestandenen Schwierigkeiten nicht unerheblich vermehrt haben. Wir erinnern nur daran, dass seither zu den verschiedenen in dieser Angelegenheit auszutragenden Einzelfragen noch jenes des zweiten Gleises hinzugetreten ist, dass ferner die Konversion der 5 % Prioritäten heute ein nichts weniger als einfach zu lösendes Problem ist. Nach allen diesen Erwägungen können wir zu keiner anderen Folgerung als jener gelangen, dass die Wirklichkeit der Nordwestbahnverstaatlichung als bis auf weiteres so gut wie ausgeschlossen anzusehen sein dürfte.“

— **Südbahn.** Am 17. d. Mts. wurde unter sehr zahlreicher Betheiligung der Aktionäre die 50. Generalversammlung der Südbahn abgehalten.

Zum Geschäftsberichte stellte zunächst der Vertreter der Hamburger Aktionäre das Einverständniss, welches zwischen dieser Gruppe und der Verwaltung der Südbahn erzielt worden sei und welches in der Wahl eines Vertrauensmannes der Gruppe in den Verwaltungsrath Ausdruck finden solle, fest. Der Geschäftsbericht, welcher der Generalversammlung vorliege, biete kein anderes Bild als die früheren: eine fast ungeahnte Ausdehnung des Verkehres, grössere Betriebseinnahmen und eine in jeder Weise ungenügende Dividende. Dieses Ergebniss sei erzielt worden, trotzdem man in jeder Beziehung anerkennen müsse, dass die Verwaltung ihre Pflicht und Schuldigkeit gethan habe. Der an und für sich gesunde und lebenskräftige Körper des Unternehmens werde in der Bewegungsfreiheit durch zwei schwere Fesseln gehindert: durch die Fesseln der Obligations- und Steuerlast. Was letztere betrifft, so sei diese auf die Härte der österreichischen Steuergesetze zurückzuführen. Die Südbahngesellschaft sollte sich an die Spitze der Bewegung stellen, um dieses Steuersystem, welches nicht allein den Gesellschaften, sondern auch dem Staate den grössten Schaden bringt, zu beseitigen. Denn die Folge der strengen Steuergesetze sei, dass das fremde Kapital sich von den österreichischen Unternehmungen fern halte. Deshalb sei der ganze wirthschaftliche Aufschwung in Oesterreich durch die Besteuerung gänzlich gehemmt. Weiter werde nicht das geringste Wohlwollen bei der Eintreibung dieser übermässigen Steuern geübt. Die Steuerbehörde lasse auch keine Abschreibungen in entsprechendem Maasse zu. Die Gesellschaft habe ja in dieser Hinsicht die nöthigen Schritte gethan und es sei zu hoffen, dass der Verwaltungsgerichtshof die Grundsätze, die von der Steuerbehörde angeführt werden, nicht gelten lassen werde. Diese widersprechen nicht nur der Billigkeit, sondern auch dem Sinne des Gesetzes, welches sehr grossen Werth auf eine solide kaufmännische Verwaltung lege. Es sei nicht zu verstehen, wie gerade die Staatsverwaltung dazu komme, eine derartige Ausnutzung der Gesellschaft vorzunehmen, denn es sollte doch bedacht werden, dass der Staat mindestens dasselbe Interesse wie die Aktionäre an dem Blühen und Gedeihen der Gesellschaft habe, welche die Verbindung zwischen der Hauptstadt des Reiches und grossen Handelsplätzen bilde. Wenn häufig auch von der Staatsregierung betont wird, sie habe ein Interesse an der Ausfuhr, dann sei diese Art und Weise der Behandlung geradezu unbegreiflich; die Ausfuhr werde nicht gedeihen können, wenn man der Bahn durch die Steuergesetzgebung die nöthigen Mittel entziehe, den Betrieb auf der Höhe zu erhalten, und die Möglichkeit einer Frachtermässigung abschneide. Bei jedem neuen Anlehen, bei jeder neuen finanziellen Maassnahme, kurz bei jeder Gelegenheit, wo die Gesellschaft die Genehmigung des Staates ansuchen muss, zwinge man ihr neuerlich eine Konzession ab. In dieser Hinsicht kommen die Kaufschillingsfrage und die Peagefrage in Betracht, weiter, dass ohne Rücksicht auf die Gesellschaft Konkurrenzbahnen gebaut werden. Alle Vorwürfe, die man der Verwaltung und den Aktionären macht, müsse man auf den Staat zurückwerfen. Wenn die Regierung die Gesellschaft beinahe erschöpfe, wenn sie die Gesellschaft zwinge, zu ungünstigen Bedingungen Anlehen aufzunehmen und ihr hierbei Bedingungen stelle, die ihren Ruin nach sich ziehen könnte, so treffe nur allein die Regierung an diesen Zuständen die Schuld. Der Redner glaubt die Hoffnung nicht aufgeben zu sollen, dass die Gesellschaft endlich die Stellung unter den gewinnbringenden Unternehmungen einnehmen werde, die ihr nach ihrer Ausdehnung, Leistung und Bedeutung gebühre.

Ein anderer Aktionär wies darauf hin, dass kein Tag vergehe, ohne dass in irgend einem Geschäftsbericht einer Bahn über die hohe Steuerlast geklagt werde. Am meisten Ursache dazu habe die Südbahn. Für Steuern und den Kaufschilling werde mehr als der 10 fache Betrag der Dividende verwendet. Die österreichische Erwerbsteuer habe sich seit 1890 sammt den Zuschlägen um 1 274 000 fl. erhöht und betrage 29,66 % der Verzinsung des österreichischen Kapitals. Nach Zahlung der An-

lehenslasten verbleiben vom verfügbaren Ueberschusse 82 % dem Staate, 18 % den Aktionären. Redner erörtert die besondere Härte, die in der Besteuerung der Abschreibungen liege. Erst jüngst habe die Regierung wieder mit einem Erlass die Vornahme von Investitionen ohne Rücksicht auf finanzielle Erwägungen angeordnet. Da müsse doch auch auf die nothwendigen Abschreibungen Rücksicht genommen werden, wenn die Bahn nach Ablauf der Konzessionsdauer schuldenlos dem Staate übergeben werden soll. Wenn in Ungarn eine solche Investition nothwendig wäre, es würden alle erdenklichen Erleichterungen geschaffen werden, in Oesterreich aber müssen die Annuitäten dem steuerpflichtigen Einkommen zugeschlagen werden und bilden ein dankbares Objekt für den Fiskus. Am härtesten sei das Steuersystem. Man zahle Steuer bei einer Dividende von nur 0,4 %; in Preussen beginne die Besteuerung erst bei Dividenden von mehr als 3,5 %. Unerträglich sei auch die Abhängigkeit von den provinziellen Steuerzuschlägen, die von Jahr zu Jahr wachsen, während doch die Provinzen so wenig zum Gesammtertrage beitragen.

Der Generaldirektor der Südbahn bemerkte mit Rücksicht auf die erwähnten Ausführungen über die Steuerfrage, dass es im gegenwärtigen Geschäftsbericht unterlassen worden sei, eine weitere Darstellung der Steuerlast zu bieten, nachdem eine sehr eingehende Darstellung dieser Frage im Vorjahre gegeben worden sei. Der Rekurs, der gegen die Bemessung der Steuer für 1898 überreicht wurde — und zwar der Rekurs von der Steueradministration an die Finanzlandesdirektoren — sei bis heute noch nicht erledigt. Gegen die Steuervorschreibung für 1899 werden gleichfalls der Rekurs ergriffen und sei es selbstverständlich, dass die Verwaltung überhaupt alle Rechtsmittel, die das Gesetz zur Verfügung stellt, in Anwendung bringen werde.

Die Anträge des Verwaltungsraths über die Vertheilung des Reingewinnes wurden angenommen.

Nachdem die Generalversammlung der Südbahn dem Verwaltungsrathe die Ermächtigung zur Aufnahme einer 4 % Investitionsanleihe im Nennbetrage von 81 000 000 *M.* oder 100 000 000 Francs an Stelle des ursprünglich geplanten 3,5 % Anlehens ertheilt und die Regierung den Text der neuen Obligationen genehmigt, sowie die Begebung eines Theilbetrages von rund 66 000 000 *M.* dieser Anleihe bewilligt hat, dürfte die Begebung dieses Betrages bald zu gewärtigen sein.

— **Bregenzerwaldbahn.** Unter der Firma „Bregenzerwaldbahn" wurde eine Aktiengesellschaft errichtet, welche sich den Bau und Betrieb einer als schmalspurige Lokalbahn in der Länge von etwa 34,6 km auszuführenden Lokomotiveisenbahn von Bregenz nach Bezau und eventuell anderer an diese Eisenbahn anschliessenden Bahnen zur Aufgabe stellt. Das Aktienkapital beträgt 1 000 000 Kr. Die Gesellschaft ist berechtigt, ein mit der Staatsgarantie ausgestattetes, mit 4 % verzinsliches Prioritätsanlehen im Nennbetrage von höchstens 4 188 000 Kr. aufzunehmen.

— **Ausländische Lokomotivbestellungen.** Wie gemeldet wird, hat die Wiener-Neustädter Lokomotivfabrik die Lieferung von 60 Lokomotiven für die italienischen Bahnen übernommen, während die Floridsdorfer Lokomotivfabrik und die Maschinenfabrik der Staatseisenbahngesellschaft je 30 Lokomotiven für französische Bahnen zur Anfertigung übernommen haben.

— Nach dem Geschäftsbericht der **Kaschau-Oderberger Eisenbahn** betrugen im Jahre 1899 die Einnahmen 8 708 998 (+ 497 195) fl. und die Ausgaben 4 872 024 (+ 452 296) fl., so dass sich ein Betriebsüberschuss von 3 836 974 (+ 44 899) fl. ergibt. Die nicht zu den eigentlichen Betriebsausgaben gehörigen Ausgaben (Zinsen, Steuern usw.) sind gegen 1898 um 238 301 fl. gestiegen; das Erforderniss für das Igló'er Internat kommt hierbei zum ersten Male zur Verrechnung. Der Bericht hebt hervor, dass die Gesellschaft mit den Betriebseinrichtungen der Bahn nicht mehr in der Lage ist, den stets wachsenden Verkehr so ökonomisch abzuwickeln, wie dies bei entsprechenden Einrichtungen möglich wäre. Die am 5. Februar v. J. erfolgte Inbetriebsetzung des zweiten Gleises der Strecke Csácza-Jablunkau hat nicht genügt, diesem Zustande gründlich abzuhelfen; es wurden daher mit den beiden Regierungen Verhandlungen gepflogen, damit die Kosten der unbedingt nöthigen Investitionen durch ein konsolidirtes Anlehen gedeckt werden. Aus dem Betriebsüberschuss der ungarischen Strecke wird für das Jahr 1899 nicht allein das Erforderniss für die von Ungarn garantirten Silberobligationen vollkommen gedeckt, sondern es erübrigen noch 77 652 fl. in Silber zur Deckung der von Ungarn zu leistenden Garantie in Gold. Unter Hinzurechnung des Ueberschusses der österreichischen Strecke sind zur Deckung des in Gold garantirten Betrages 357 444 fl. verfügbar; die ungarische Staatsgarantie in Gold wird nur mit 293 589 fl. in Anspruch genommen (1898: 330 391 fl.). Nachdem die aus der schwebenden Schuld von 1 200 000 fl. zur Verfügung gestandenen Beträge vollständig aufgebraucht wurden, war die Direktion gezwungen, mit Genehmigung beider Regierungen eine neue schwebende Schuld von 1 900 000 fl. aufzunehmen, zu deren Lasten bis Ende 1899 folgende Ausgaben verrechnet wurden: auf der ungarischen Linie: Ausbau des zweiten Gleises 285 743 fl., sonstige Bauten und Investitionen 231 331 fl., Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln 99 600 fl., zusammen 616 677 fl.; auf der österreichischen Strecke: Ausbau des zweiten Gleises 607 109 fl., Erweiterung von Stationen 200 159 fl., zusammen 807 268 fl. Was den Umfang des Verkehres im Jahre 1899 anbelangt, so wurden befördert: 2 619 206 Personen, 4 694 t Reisegepäck, 12 428 t Eilgüter und 4 411 808 t Frachtgüter.

— **Untergrundbahn „Metropolitan" in Budapest.** Der Leiter des ungarischen Ministeriums des Innern hat in Angelegenheit des Ausbaues einer „Metropolitan" genannten Untergrundbahn in Budapest einen ausführlichen Erlass an die Budapester hauptstädtische Munizipalverwaltung gerichtet, in welchem er das System der Untergrundbahnen allerdings als das Ideal grossstädtischer Massenverkehrsmittel anerkennt, die Anlage derselben aber nicht als schablonenmässig allerorts anwendbar bezeichnet, da die Möglichkeit oder doch die Zulässigkeit der Anlage derartiger Bahnen in erster Linie von örtlichen Verhältnissen aller Art abhängt, die, wenn sie auch die Anlage von „Unterpflasterbahnen" unter beiden Strassenzügen gestatten sollten, doch nicht den Bau von „Untergrundbahnen" in Tunnels mit Unterfahrung von Häuserblocks usw. als zulässig erscheinen lassen. Der Minister erörtert zunächst die Zweckmässigkeit von Untergrundbahnen für die Budapester Verhältnisse und gelangt zu dem Schlusse, dass die Bodenverhältnisse stellenweise für diese Eisenbahnen nicht geeignet seien. Trotzdem sei er — im Einvernehmen mit dem Handelsminister — nicht abgeneigt, die Benutzung städtischer Gründe zu genehmigen, wenn einige Vorfragen gründlich geklärt sein werden. Der Handelsminister bezeichnet nämlich die Führung der Linie durch einen Tunnel für technisch unstatthaft, da der Bau eines Tunnels und die Erschütterung durch den Zugverkehr die Bauten, zumal wenn sie schwache Fundamente haben, leicht gefährden könne. Von besonderer Wichtigkeit sei ferner die Lösung der privatrechtlichen Fragen. Die Linie werde unter zahlreichen Gassen geführt, welche für die Anlage eines Tunnels zu schmal sind. Selbstverständlich müsse, um die erforderliche Breite zu gewinnen, der Tunnel zum Theil unterhalb der Häuserreihen angelegt werden. Der Minister fordert nun, die Stadtbehörde möge zuerst mit den betheiligten Hausbesitzern über das Recht der Grundbenutzung Vereinbarungen treffen und ihm erst dann die Angelegenheit neuerdings unterbreiten, erklärt aber schon jetzt ausdrücklich, dass die Regierung für etwaige durch die Anlage der Metropolitanbahn entstehende Schäden keinerlei Verantwortlichkeit übernehme. Schliesslich gibt er der Ueberzeugung Ausdruck, dass bei sorgfältiger Prüfung der örtlichen Verhältnisse eine Linie gefunden werden könnte, deren Ausführbarkeit im Sinne des Vorangesagten sich als zulässig erweisen dürfte.

— **Torontáler Vizinalbahnen.** Der ungarische Finanzminister empfing dieser Tage eine Abordnung, welche bat, dass dem Torontáler Komitat für seine Vizinalbahnen bis zur Durchführung einer grösseren Kreditoperation ein staatlicher Vorschuss gewährt werde. Der Finanzminister versprach, im Einvernehmen mit dem Handelsminister das Ansuchen nach Thunlichkeit berücksichtigen zu wollen.

— **Verwendung von Hörern der technischen Hochschule als Ingeniörpraktikanten im Stande der ungarischen Staatsbahnen.** Wie aus Budapest berichtet wird, hat der ungarische Handelsminister gestattet, dass die mit Zustimmung der Direktion der ungarischen Staatsbahnen zu Assistenten bestimmten Stipendisten des Budapester Josef-Polytechnikums nach ihrer Ernennung zu provisorischen Ingeniörpraktikanten für die Dauer des Assistentendienstes, längstens aber auf zwei Jahre beurlaubt werden, jedoch unter der Bedingung, dass sie während der Ferienzeit gegen ein entsprechendes Tagegeld bei der Maschinenabtheilung der ungarischen Staatsbahnen Dienst verrichten.

— **Wettbetrieb zwischen Eisenbahnen und Schiffahrt.** Im Schoosse des Ausschusses des ungarischen Schiffahrtsvereins wurde — wie berichtet wird —, offenbar unter dem Drucke der seit einigen Jahren bemerkbaren sinkenden Tendenz der Frachtraten, die Frage aufgeworfen, ob es nicht möglich wäre, den Wettbetrieb zwischen Schiffahrt und Eisenbahnen im Frachtenverkehr ein Ende zu bereiten. Nach eingehender Erörterung wurde der Beschluss gefasst, einen grösseren Ausschuss mit der Aufgabe zu betrauen, die Angelegenheit zu studiren und jene Voraussetzungen festzustellen, unter denen es möglich wäre, dem Wettbetriebskampfe möglichst zu begegnen. Der Ausschuss wird seine Thätigkeit schon demnächst

beginnen. Die in Rede stehende Frage wurde seitens der hauptsächlich betheiligten ungarischen Staatsbahnen wiederholt erwogen, ohne dass bisher eine beide Parteien befriedigende Lösung gefunden werden konnte. Auch der verstorbene Minister Baross versuchte gleich zu Beginn seiner Amtsthätigkeit, die zwischen der Schifffahrt und den Eisenbahnen obschwebenden Interessengegensätze auszugleichen; es kamen gewisse Vereinbarungen in dieser Richtung zustande, welche jedoch kaum als Lösung dieser grossen Frage betrachtet werden können.

Vereinsausland.

— Dänische Verkehrsanlagen. An dem Wettbewerb um die Schaffung eines Centralbahnhofs in Kopenhagen hat sich eine Anzahl von Firmen betheiligt, von denen zusammen 21 Entwürfe eingegangen sind. Der erste Preis kam — wie der „Voss. Ztg." aus Kopenhagen berichtet wird — nicht zur Vertheilung. Den zweiten Preis von 6 000 Kr. nebst einer Zuschlagssumme von 1 000 Kr. erhielt der Stadtingeniör Ch. Ambt in Kopenhagen, und ebenfalls den zweiten Preis, doch ohne die Zulage, bekam der Entwurf, der von den königlichen Bauräthen Havestadt und Contag (Berlin-Wilmersdorf), den Ingeniören C. O. Gleim (Hamburg) und S. Eyde (Christiania) sowie dem Oberstleutnant P. Hansen (Kopenhagen) herrührte. Diese Vereinigung hat auch noch einen fünften Preis von 1 500 Kr. erlangt. Der dritte Preis fiel Kopenhagener Ingeniören, je ein vierter Preis dem Regierungs- und Baurath Karsch in Essen und einer Kopenhagener Firma zu. Ausser der oben erwähnten Vereinigung erhielten noch je einen fünften Preis der Entwurf von Ingeniör Einar Jörgensen und Regierungsbauführer E. Röhlke in Berlin und der Entwurf, der von drei Hamburger und einem Stockholmer Ingeniör stammte. Stadtingeniör Ambt, der am höchsten prämiirt wurde, hat den Bahnhofsplan dadurch zu lösen gesucht, dass er eine versenkte Centralstation anlegt und in Verbindung damit eine Boulevardbahn baut, die durch einen Tunnel gehen soll. Bei dieser Ausführung würden sich die Kosten auf etwa 20 000 000 Kr. belaufen.

— Darstellung der russischen Verkehrswege auf der Pariser Weltausstellung. Die russischen Eisenbahnen werden auf der Pariser Weltausstellung durch eine sehr umfangreiche statistische Uebersicht, die die statistische und kartographische Abtheilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten dieser Tage herausgegeben hat, veranschaulicht werden. Ausser den vorhandenen Eisenbahnen werden auch die inneren Wasserwege Russlands behandelt, so dass eine vollständige Uebersicht über die Verkehrswege geboten wird.

In der Uebersicht wird nicht nur der gegenwärtige Stand der Wegeverhältnisse, sondern auch ein Bild der Entwickelung des Eisenbahnwesens in den letzten Jahren gegeben. Wir entnehmen der „St. Petersburger Ztg." über den Inhalt des Werks folgende kurze Angaben:

Zu Ende 1892 betrug das Eisenbahnnetz Russlands (Finnland mit einbegriffen) 30 625 Werst. Ende 1900 wird es schon 51 432 Werst umfassen. Folglich sind in den letzten acht Jahren zwei Fünftel des gesammten Bahnnetzes gebaut, während seit dem Bau der ersten russischen Bahn 64 Jahre verflossen sind. Auch das Baumaterial ist viel besser geworden, da jetzt 94 % des Eisenbahnnetzes aus Stahlschienen hergestellt sind. Ende 1898 waren 9 553 Lokomotiven gegen nur 7 571 Ende 1894 vorhanden. Der Wagenbestand betrug im Jahre 1897 11 976 Personenwagen und 223 860 Güterwagen. Das für den Bau der Bahn verausgabte Kapital betrug im Jahre 1897 3 958 800 R.; im Durchschnitt betragen hiernach die Baukosten für eine Werst 109 500 R., wobei der Antheil der Regierung an dem Bau 94 % der gesammten Summe, der der Privat-Eisenbahngesellschaften nur 5,1 % ausmacht. (Nicht gesagt ist, wer den Rest von 0,9 % des Baukapitals aufgebracht hat. Die Schriftl.) Folglich können die russischen Bahnen mit Recht Staatseisenbahnen genannt werden.

Von den Wagen sind zurückgelegt worden:

im Jahre	1882	97 035 000 Zugwerst
„ „	1887	110 303 000 „
„ „	1892	134 260 000 „
„ „	1897	200 142 000 „

Es entfallen daher auf eine Werst Bahnlänge:

im Jahre 1882 . 4 551 Zugwerst	im Jahre 1892 . 4 885 Zugwerst
„ „ 1887 . 4 451 „	„ „ 1897 . 5 849 „

Folglich ist die Leistung des rollenden Materials um 30 % gestiegen, wobei ein Zug im Durchschnitt bestand:

im Jahre 1882 aus 48 Achsen	im Jahre 1892 aus 56 Achsen
„ „ 1887 „ 53 „	„ „ 1897 „ 57 „

Die Zahl der beförderten Reisenden betrug:

im Jahre 1882 . 38,8 Millionen	im Jahre 1892 . 49,7 Millionen
„ „ 1887 . 39,9 „	„ „ 1897 . 74,7 „

Die beförderten Güter bezifferten sich:

im Jahre 1882 auf 2 754 Mill. Pud	im Jahre 1892 auf 4 485 Mill. Pud
„ „ 1887 „ 3 645 „ „	„ „ 1897 „ 6 819 „ „

Die Zahl der ausgenutzten Plätze in den Personenwagen betrug:

im Jahre 1882 . . . . . 34 %	im Jahre 1892 . . . . . 37 %
„ „ 1887 . . . . . 33 „	„ „ 1897 . . . . . 38 „

Die Güterwagen wurden in denselben Jahren mit 50, 50, 48 und 48 % ausgenutzt.

Was das wirthschaftliche Ergebniss aus dem Betriebe des Eisenbahnnetzes anlangt, so bringt die amtliche Veröffentlichung die folgenden Angaben:

Eisenbahnen	Gesammteinnahme		Betriebsausgaben		Reingewinn	
	Millionen	für 1 Werst Tausend	Millionen	für 1 Werst Tausend	Millionen	für 1 Werst Tausend
	Rubel					
durchschnittlich:						
1871—1875	121,3	8,5	76,1	5,3	45,2	3,2
1876—1880	193,8	9,8	134,4	6,8	59,4	3,0
1881—1885	222,4	10,1	144,4	6,6	78,0	3,5
1886—1890	265,8	10,4	157,3	6,2	108,5	4,2
1891—1895	337,8	11,6	202,5	7,0	134,7	4,6
1896 . . .	420,9	12,7	244,2	7,4	176,7	5,3
1897 . . .	437,4	12,8	258,1	7,6	179,3	5,2

Obwohl diese Angaben das Steigen der Gesammteinnahmen und des Reingewinnes nachweisen, so bringen sie dennoch nicht den Beweis für die Einträglichkeit des Betriebes, da hier das wichtigste, die Tilgungsbeträge des für den Bau verausgabten Kapitals, nicht angegeben sind. Wenn dieses in Betracht gezogen wird, so erweist es sich, dass der Betrieb 1871—1875 einen Verlust von 43 100 000 R. jährlich oder 2 000 R. für eine Werst, 1881—1885 durchschnittlich 25 300 000 R. oder 1 000 R. für eine Werst, 1885—1890 durchschnittlich 5 300 000 R. oder 200 R. für eine Werst ergab. Seit 1894 aber betrug der Reingewinn 1894: 8 400 000 R., 1895: 15 000 000 R., 1896: 25 500 000 R., 1897: 20 300 000 R. oder 600 R. für eine Werst. Diese günstigen Endergebnisse finden ihre Erklärung in der Zunahme des Verkehrs, den Vervollkommnungen in der Technik und Eisenbahnwirthschaft sowie der Verminderung der jährlichen Zahlungen für das Baukapital. Was den Personenverkehr anlangt, so ergab derselbe immer nur Verluste, während der Güterverkehr seit 1881—1885 stets einen Gewinn zu verzeichnen hat, 1893—1897: 12 900 000 R., 25 300 000 R., 32 100 000 R., 40 400 000 R., 40 200 000 R.

Zur Vervollständigung des Bildes hält die statistische Abtheilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten es dann noch für nothwendig, einen Vergleich zwischen den russischen und ausländischen Bahnen anzustellen. Das Ergebniss ist nach der „St. Petersburger Zeitung" das folgende: Der Personenverkehr ist überall wenig ertragbringend. Die Verluste Oesterreich-Ungarns, der nordamerikanischen Vereinigten Staaten und Deutschlands sind bedeutend grösser als die Russlands, die Frankreichs und Grossbritanniens sind geringer. Der Güterverkehr bringt dagegen einen Reingewinn in Deutschland, Oesterreich-Ungarn und Frankreich, der bedeutend grösser ist als in Russland, der Grossbritanniens und der Vereinigten Staaten bleibt hinter dem Russlands zurück. Der Personenverkehr in Russland ist bedeutend schwächer als in Grossbritannien, Frankreich und Deutschland, aber stärker als in Oesterreich-Ungarn und den Vereinigten Staaten; dem Güterverkehre nach nimmt Russland den zweiten Platz ein; was die Billigkeit des Personenverkehres anlangt, so gebührt Russland der erste Platz. Ferner ist durchschnittlich für den Bau einer Werst weniger als in Grossbritannien, Frankreich, Deutschland, fast ebenso viel als in Oesterreich-Ungarn und mehr als in den Vereinigten Staaten verausgabt. Dem Reingewinne nach nimmt Russland den dritten Platz ein.

Endlich sind die amtlichen Veröffentlichungen in der glücklichen, freilich unkontrolirbaren Lage, ganz erhebliche Fortschritte

auf dem Gebiete der Entwickelung der Wasserwege feststellen zu können. Gegenwärtig sind angeblich im europäischen Russland 862 Flüsse, 39 Seen, 38 Kanäle (wirklich? Die Schriftl.), insgesammt 115 370 Werst schiffbar; darunter sind Dampfern nur 25 846 Werst, dem Personenverkehr nur 22 217 Werst zugänglich. Der erste Dampfer verkehrte in Russland 1813, bis zu 1836 betrug die Zahl derselben 10, 1850: 99. In den nächsten Jahren waren jährlich durchschnittlich 21, in den 90er Jahren 83, später auch 130 Dampfer gebaut, 1898 hatte Russland 3 040 Dampfer, die grösste Zahl derselben befindet sich auf der Wolga. Was die Segelschiffe anbetrifft, so ist deren Zahl bedeutend zurückgegangen. Das asiatische Russland zählt 275 Dampfer. Die Gesammtmenge der beförderten Waaren ist von 624 000 000 Pud 1871 auf 1 700 000 000 Pud 1897 gestiegen.

— **Neue Eilzugslokomotive der italienischen Mittelmeerbahn für die Pariser Weltausstellung.** In den letzten Tagen des Monats April fanden auf der Linie Genua-Ronco mit glänzendem Erfolge die Probefahrten der von der bekannten Firma Ansaldo in Sampierdarena (Genua) nach den Plänen des Materialiendienstes der Mediterranea gebauten mächtigen Eilzugslokomotive statt, welche von besagter Bahn auf der Pariser Ausstellung zur Schau gestellt wird. Diese Lokomotive hat drei gekuppelte Achsen mit sehr hohen Rädern und einem Drehgestelle, hat Verbundsystem mit zwei Cylindern, einem auf 13 Atmosphären Druck geführten Kessel und langem Feuerkasten. Der dazugehörige Tender ist ebenfalls dreiachsig und kann 13,5 cbm Wasser fassen. Die Maschinen dieser Gattung sind eigens dafür eingerichtet, schwere Züge über Steigungen von 10—15 ‰ mit einer Geschwindigkeit bis zu 100 km die Stunde zu befördern und werden besonders für die Eilzüge der Linie Mailand und Turin-Genua und Pisa-Rom Verwendung finden. Die Cylinder, nach dem Verbundsystem eingerichtet, sind mit dem nach System Borries ausgeführten Anfahrventil ausgerüstet, an welchem einige vom Maschineningeniör Giordano ersonnene Neuerungen zur Bethätigung des Gegendampfes angebracht wurden. Der Hochdruckcylinder hat den Steuerungskasten mit Kolben und der Niederdruckcylinder denselben mit Gleichgewichtsventil. Die Maschine ist mit automatischer und nichtautomatischer Westinghousebremse mit Dampfheizungsvorrichtung und mit dem Geschwindigkeitsmesser System Hausshälter versehen.

Diese Lokomotive ist die mächtigste, sowohl an Geschwindigkeit als auch an Zugkraft, die je in Italien gebaut wurde, vereinigt in sich die neuesten Errungenschaften in maschinentechnischer Beziehung und befriedigt in vollem Maasse alle Anforderungen, welche heutzutage an eine Eilzugsmaschine gestellt werden können.

Diese Maschine, von der Mediterranea nach dem Namen des grössten Elektrikers Italiens, Alessandro Volta, benannt, kann in ihrer Vollkommenheit als Symbol des abgeschlossenen XIX. Jahrhunderts, des Jahrhunderts des Dampfes, dem ein Jahrhundert der Elektrizität folgen wird, angesehen werden. Und sicher wird es nicht mehr lange dauern, dass diese Lokomotive der elektrischen Maschine des neuen Jahrhunderts, zu deren Verwirklichung der Mann, dessen Namen sie trägt, die Grundgedanken gegeben hat, Platz machen wird. Aber vorläufig wird die Maschine der Mediterranea auch in Paris im friedlichen Wettbewerbe der Industrien aller Länder das Aufsehen aller Fachleute erregen und ihr Vaterland auch in diesem Zweige des Schaffens würdig vertreten.

— **Arbeiten im Simplontunnel.** Aus dem Berichte über das 6. Vierteljahr (Januar—März 1900) seit Beginn des Baues des Simplontunnels mögen folgende bemerkenswerthe Angaben über den Stand der Arbeiten entnommen werden. Die Wasseranlagen zur Entnahme elektrischer Kraft aus der Rhone bei Brieg und aus der Diveria bei Iselle sind beendet und in Brig stehen nun 2 230 PS und in Iselle 2 050 PS zur Verfügung.

Am 31. März war auf der Nord- und Südseite zusammen die Bohrung im Haupttunnel bis 4 762 m und bis 4 476 m im Nebentunnel vorgeschritten. Davon sind 2 374 m auf das vollständige Profil erweitert und nur 1 678 m ausgemauert. Wie man sieht, sind diese beiden letzten Arbeiten etwas hinter dem Voranschlage zurückgeblieben, wogegen allerdings die Bohrung bedeutend weiter fortgeschritten ist, als im Bauprogramm vorgesehen war; aber auch diese ist im letzten Vierteljahr etwas hinter den früheren Leistungen zurückgeblieben, da in ihm der Stollen auf der Nordseite nur 470 m und bei Iselle 426 m weitergetrieben wurde, was einem Tagesfortschritt von zusammen 9,95 m gleichkommt. Querstollen sind auf der Nordseite 13 und auf der Südseite nur 8 vollständig fertig mit einer Gesammtlänge von 220 m. Nur in dem Richtungsstollen der beiden Tunnels wird mechanisch gebohrt, mittelst dreier Bohrmaschinen in jedem Stollen.

Auf der Nordseite wurden aus den Stollen 5 340 cbm Material unter einem Dynamitverbrauch von 25 000 kg herausgeschafft, und auf der Südseite förderten 21 000 kg Dynamit 4 780 cbm; sonach stellte sich auf der Brigerseite der Dynamitverbrauch für jeden Kubikmeter auf 4,72 kg und in Iselle auf 4,29 kg. Die Bohrlöcher mussten in Brig 1,85 m tief und in Iselle nur 1,28 m tief sein. Diese Unterschiede sind auf die Gattung des zu durchbohrenden Gesteines zurückzuführen, das auf der Nordseite sich zerklüftet und von zahlreichen Quellen durchbrochen erweist, während man auf der Seite von Iselle noch immer auf trockenen, nicht mehr zu kompakten Gneis stösst. Auf der Brigerseite braucht man 1 Stunde und 53 Minuten, um den Stollen einen Meter weiter zu treiben, während auf der Südseite 2 Stunden und 30 Minuten nöthig sind. Zum Laden der Minen und zum Forträumen des Materials brauchte man im Norden 3 Stunden 46 Minuten und in Iselle 2 Stunden 18 Minuten für das Kubikmeter. Durch Handbohrungen wurden auf beiden Seiten 24 000 km Tunnel ausgesprengt, unter einem Verbrauch von 17 300 kg Dynamit. Die Temperatur in den Bohrstollen war 23,3—28 ° und im ausgemauerten Theil des Tunnels 19—21 °; es wurden täglich 579 000 cbm Luft auf der Nordseite und 448 000 cbm auf der Südseite in den Tunnel eingeführt.

Im vergangenen Vierteljahre waren im Ganzen 2 861 Arbeiter beschäftigt, davon 1 653 in Brig und 1 208 in Iselle, welche 177 000 achtstündige Schichten im Tunnel und 77 000 Schichten ausserhalb desselben arbeiteten.

— **Trambahn von Rom nach der Meeresküste.** Den städtischen Behörden von Rom ist ein Projekt für den Bau einer elektrischen Trambahn von Rom nach der Küste von Maccarese, auf halbem Wege zwischen Fiumicino und Palo, da wo früher das alte Fregenä lag, zugegangen. Der Kostenanschlag beläuft sich auf 2 500 000 L.

— **Französisch-syrisches Eisenbahnprojekt.** Das am 18. d. Mts. erlassene kaiserliche Jrade bezüglich des französisch-syrischen Eisenbahnprojektes bezieht sich hauptsächlich auf den von der französischen Gruppe vorgeschlagenen Konventionsentwurf für die Errichtung einer Stützlinie der nothleidenden Beirut-Damaskusbahn. Diese Stützlinie wird, wie schon wiederholt gemeldet, bei Rajak (bei Damaskus) abzweigen und in nördlicher Richtung bis Homs und Hama reichen. Die hierfür seitens der Pforte gewährte kilometrische Garantie beträgt 15 000 Frcs., während der ursprüngliche Plan der Verlängerung der Beirut-Damaskusbahn bis Biredjik am Euphrat mit einer kilometrischen Garantie von 12 500 Frcs. derzeit fallen gelassen worden ist. Alle darüber hinausgehenden Meldungen entbehren der Begründung. Der Verlauf der ganzen Angelegenheit seit ihrem Beginne ist der folgende: Am 22. Dezember 1891 wurde die „Societé des Chemins de fer Ottomans économiques de Beyrouth Damas-Hauran en Syrie“, die keinen Anspruch auf kilometrische Garantie hatte, gegründet. Mittelst Konvention vom 6. Juni 1893 erhielt diese Gesellschaft die Konzession für den Bau der Eisenbahn Beirut-Damaskus-Hauran, während die Konzession für die Linie Damaskus-Biredjik zunächst einem gewissen Mutran Effendi ertheilt wurde, der sie jedoch einer französischen Kapitalistengruppe übertrug. Die kilometrische Garantie für letztere Strecke wurde mittelst kaiserlichen Jrades vom 11. April 1895 auf 12 500 Frcs. festgesetzt. Am 12. Oktober 1896 ist jedoch eine neue Vereinbarung mit dem inzwischen verstorbenen Minister für öffentliche Arbeiten, Mahmud Djelaledin Pascha, getroffen worden, wonach der Bau der Linie Damaskus-Biredjik auf fünf Jahre hinausgeschoben wurde, der Gesellschaft aber während dieser Zeit seitens der türkischen Regierung eine jährliche Entschädigung von 750 000 Frcs. zugesprochen worden ist. Dieser Termin wäre demnach am 12. Oktober 1901 zu Ende gegangen, aber abgesehen davon stellt sich die Nothwendigkeit ein, eine Stützlinie zu errichten. Dazu wurde die Strecke Rajak-Homs-Hama ausgewählt, während die Verbindung mit Biredjik mit Rücksicht auf den Umstand, dass letztere Stadt eine Station der geplanten Bagdadbahn werden soll, vorläufig ausser Betracht bleibt. Die Erreichung der Konzession für die Linie Rajak-Homs-Hama mit der ausgesprochenen kilometrischen Garantie von 15 000 Frcs. ist grossen Schwierigkeiten begegnet, die der französische Botschafter, Herr Constans, endlich überwunden hat. Die Konvention bezüglich dieses Bahnprojektes enthält vier Punkte. Der erste bestimmt die Linie: Rajak-Homs-Hama; Punkt 2 setzt die kilometrische Garantie auf 15 000 Frcs. fest; Punkt 3 verpflichtet die Gesellschaft, die Verbindung mit der projektirten Bagdadbahn herzustellen, falls die türkische Regierung dies wünschen sollte, und Punkt 4 ertheilt der Gesellschaft das Vorzugsrecht hinsichtlich des Baues von Zweiglinien an die Meeresküste.

(„Hamb. Korrespond.“)

— **Ueber das Eisenbahnwesen in Britisch-Nordborneo** entnehmen wir der „Railroad Gazette“, dass die Bedingungen des Landes für die Entwickelung der Eisenbahnen keine günstigen waren. Seitdem aber die Regierung Ländereien für den Anbau von Tabak, Pfeffer, Kaffee usw. verpachtet, wird allmählich das Verlangen der Bevölkerung nach genügenden

Transportmitteln wachsen. Bis jetzt befinden sich 25 englische Meilen Eisenbahn im Betriebe, 30 im Bau, und 60 weitere Meilen sind bereits abgesteckt. Das rollende Material besteht aus 8 Lokomotiven und 18 Wagen, darunter 2 Personenwagen; die Spurweite ist 1 m. Die Bahn gehört der „British North Borneo Company“, welche ihren Sitz in London hat. Der Plan geht dahin, die Bahn zuerst nach Sapong und von hier quer durch die Insel nach der Ostküste zu legen. In Weston, dem Ausgangspunkt der „North Borneo Railroad“, befindet sich eine Werkstätte für den Bau von Eisenbahnwagen; Lokomotiven müssen jedoch eingeführt werden. Aus den beigefügten Abbildungen ist zu ersehen, dass sowohl die Stationsanlagen, als die Eisenbahnbrücken in einfachster, schmucklosester Weise ausgeführt sind. Ein weiterer Ausbau der Eisenbahnen in Borneo würde es ermöglichen, das werthvolle Bauholz, nach welchem auf den benachbarten Philippinen eine starke Nachfrage ist, an die See und von dort weiter zu befördern, aber der gegenwärtige unentwickelte Stand der Eisenbahnen macht den Transport solcher schweren Materialien noch unmöglich.

— **Grosse Venezuela-Eisenbahngesellschaft in Hamburg.** Nach dem Geschäftsbericht für 1899 hat die Bahn, in den verschiedenen Wirren nicht nur durch das zeitweilige Einstellen jeglichen Personen- und Güterverkehrs empfindlich geschädigt, auch durch vielfache Zerstörungen seitens der kriegführenden Parteien, zumal sie im Wechsel der Kriegsereignisse bald dem einen, bald dem anderen Heere als Operationsbasis diente, zu leiden gehabt. Zwar hatte die Bahn im Zusammenhang hiermit grosse Truppenbeförderungen zu leisten, hat jedoch aus denselben eine Baareinnahme nicht erzielt, da die im Berichtsjahre gegen das Jahr 1898 um 656 443 Bol. (525 154 ℳ) angewachsenen Forderungen für Beförderungen usw. trotz unausgesetzter Vorstellungen seitens der venezolanischen Regierung noch nicht beglichen worden sind. Der Personen- und Güterverkehr ist unter diesen Verhältnissen zurückgegangen. Nur der Viehverkehr zeigte eine erhebliche Erweiterung aus Anlass der schon im Vorjahr eingeleiteten Ausfuhr von Schlachtvieh aus dem Bahngebiet nach Kuba. Inzwischen hat aber auch dieser Verkehr infolge der Revolutionswirren stark gelitten. Die Gesammt-Betriebseinnahmen betrugen 2 680 316 Bol. = 2 144 253 ℳ (gegen 2 120 562 Bol. im Jahre 1898), in welcher Summe die Beträge für Regierungstransporte während der Revolution enthalten sind, welche freilich von der Regierung bisher noch nicht beglichen und deshalb in Reserve gestellt wurden. Die Betriebsausgaben belaufen sich auf 1 688 161 Bol. = 1 350 529 ℳ (gegen 1 669 611 Bol. in 1898), so dass, wenn die Regierung ihre Transporte bezahlt, sich ein Ueberschuss der Betriebseinnahmen von 992 154 Bol. ergeben haben würde (gegen 450 951 Bol.). Der Reingewinn beträgt 519 975 ℳ, von welchem 300 000 ℳ zur Zahlung einer Dividende von 0,5 % verwendet werden.

Allgemeines.

— **Der Schiffsverkehr auf dem Rhein** wurde im Jahre 1899 vermittelt: rheinaufwärts durch 582 Personendampfer, 6 199 Schleppdampfer, 941 Frachtdampfer und 20 485 Segler; von den Schiffen waren 1 154 badische, 188 hessische, 4 württembergische, 21 bayerische, 5 220 preussische, 1 386 belgische, 20 171 niederländische, 45 englische und 18 Schiffe anderer Länder; rheinabwärts durch 576 Personendampfer, 6 319 Schleppdampfer, 984 Frachtdampfer und 21 253 Segler; davon waren 1 322 badische, 310 hessische, 5 württembergische, 30 bayerische, 5 231 preussische, 1 648 belgische, 20 463 niederländische, 44 englische und 29 Schiffe anderer Länder. („Deutsche Verk.-Ztg.“)

— **Der „Weltrekord“ in der Erzeugung von Stahlschienen** wurde nach Mittheilung der „Ivon Age“ am 22. März dieses Jahres von den Werken der „Illinois Steel Company“ erreicht. Die Leistung der Tagesschicht von 12 Stunden belief sich auf 1 442 t Schienen, diejenige der Nachtschicht von derselben Dauer auf 1 235 t, im ganzen also auf 2 677 t innerhalb von 24 Stunden.

Bücherschau.

— **Lehrbuch des Eisenbahntarifwesens mit besonderer Berücksichtigung des Tarifwesens der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen** von Albert Pauer, Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen im k. k. Eisenbahnministerium. Dozent für Tariflehre an der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte, dargestellt als Unterrichtsbehelf für Eisenbahnbeamte, Eisenbahn- und Handelsakademien, sowie zum Gebrauche für Landwirthe, Industrielle, Kaufleute und Speditöre. Wien. Druck und Verlag der k. k. Hof- und Staatsdruckerei 1900.

Obgleich sich die Wechselbeziehungen zwischen der Eisenbahn als dem Fahrzeug des modernen Kulturlebens und sämmtlichen Bevölkerungsschichten immer reger gestalten, ist der litterarische Ausdruck dieser Beziehungen noch immer ein recht dürftiger. In der That ist keine der mannigfachen und zahlreichen Aeusserungen des wirthschaftlichen Lebens auf dem Büchertisch so spärlich vertreten, als jene des Verkehrs, und unter diesen kommen an allerletzter Stelle die Erscheinungen, welche das vielbesprochene, aber wenig gekannte Gebiet des Tarifwesens zum Gegenstande haben.

Es hat dies selbstverständlich, wie überhaupt Alles, seine Ursachen und Wirkungen, und von letzteren sei nur jene erwähnt, dass Sax heute mit ebensoviel Recht als vor mehr als 20 Jahren sagen könnte, „dass Gesetzgebung und öffentliche Meinung auf diesem Gebiete jenes festen Haltes entbehren, welchen ihnen die Theorie der Volkswirthschaft auf anderen Gebieten gewährt“ (Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirthschaft — Wien 1878 — I. Band, Seite 3 und 4).

Deshalb wird es in Fachkreisen stets als ein Ereigniss von Bedeutung betrachtet, fast könnte man sagen gefeiert, wenn ein Berufsgenosse seine Erfahrungen in Tarifsachen in wissenschaftlicher Form darlegt.

Von Streitschriften und einzelnen Abhandlungen abgesehen, beschränkt sich die Litteratur der letzten 20 Jahre auf dem Gebiete des allgemeinen Tarifwesens auf folgende Hauptwerke: Lehr's „Eisenbahntarifwesen und Eisenbahnmonopol“, Ulrich's „Eisenbahntarife im Allgemeinen“, Rank's „Das Eisenbahntarifwesen in seiner Beziehung zur Volkswirthschaft und Verwaltung“ und schliesslich Pauer's „Leitfaden des Eisenbahntarifwesens“.

Dazu noch folgende Monographien: Kaltofen, Einleitung zur Vereinfachung der Eisenbahnkartelle. — Launhardt, Theorie der Tarifbildung der Eisenbahnen. — Rank, Die Tarifkartelle der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen. Rank, Grundsätze für den Abschluss von Eisenbahntarifkartellen, womit dann so ziemlich alles erwähnt ist, was über das Tarifwesen in deutscher Sprache*) in diesem Zeitraume geboten worden ist.**)

Es kann daher nur mit Genugthuung begrüsst werden, wenn der in den weitesten Kreisen durch seine hochinteressanten Vorträge über verschiedene Tariffragen und die fachmännische Ausbildung des Eisenbahnpersonals rühmlich bekannte Oberinspektor der k. k. österreichischen Staatsbahnen, Herr Pauer, wieder ein Werk über das Tarifwesen erscheinen lässt.

Die Aufgabe, welche sich der Verfasser gestellt hat, war, wie er sich im Vorworte ausdrückt, eine dreifache, und zwar:

„Erstens sollte den Bedürfnissen der inmitten der Berufsthätigkeit stehenden Eisenbahnbeamten nach Erweiterung ihrer tarifarischen Kenntnisse gedient werden, zweitens den Lehrern und Studirenden an den im Werden begriffenen Eisenbahnakademien und bestehenden Handelslehranstalten ein brauchbarer Unterrichtsbehelf an die Hand gegeben und drittens der grosse Kreis von Interessenten befriedigt werden, welche nach Lebensstellung und Berufsthätigkeit häufig in die Lage kommen, sich über das Tarifwesen zu belehren und Rath zu erholen.“

Pauer's Buch besteht aus zwei Abtheilungen: einem allgemeinen und einem besonderen Theil.

Im ersten Theile sind die volkswirthschaftlichen Grundlagen der Eisenbahn, die verschiedenen Tarifsysteme, die Bildung der Beförderungspreise, die Tarifbildungsarten und die Selbstkosten des Eisenbahntransportes behandelt.

Der zweite Theil besteht aus sieben Abtheilungen, und zwar: Personen- und Gepäcktarife, Lokalgütertarife, direkte Inlandstarife, Militärtarife, direkte Auslandstarife, gesetzliche Bestimmungen und Verordnungen betreffend das Eisenbahntarifwesen in Oesterreich-Ungarn und schliesslich das Eisenbahntarifwesen in den verschiedenen Staaten.

Im ersten Theile vermissen wir zunächst einige Rückblicke allgemeiner Natur über die Entwickelung des Tarif-

---

*) Die französische einschlägige Litteratur ist auch nicht reicher bedacht und beschränkt sich im grossen Ganzen auf das monumentale Werk von Picard „Traité des chemins de fer“, dessen vierter Band dem Tarifwesen gewidmet ist, und auf das unvergleichlich weniger bietende Buch Colson's „Transports et Tarifs“.

**) Anm. der Schriftleitung. Wir können die Vollständigkeit dieser Aufzählung des Herrn Verfassers der Besprechung nicht anerkennen.

wesens. Diese Lücke ist um so unerklärlicher, als wir den Verfasser als erfahrenen und gewandten Darsteller des Werdeprozesses der Tarife kennen zu lernen Gelegenheit gehabt haben.*) Uebrigens ist die historia magistra rerum auch auf dem Gebiete der Preiserstellung.

Die wichtige Frage der „volkswirthschaftlichen Grundlagen der Tarifbildung" ist in einigen wenigen Absätzen abgefertigt. Obwohl es auch einem Handbuche, selbst wenn es ein Lehrbuch ist, nicht hoch genug angerechnet werden kann, wenn es nicht allzuviele doktrinäre Theorien enthält, so hätte unter dem angeführten Stichwort mehr gesagt werden sollen, als auf einer Seite zu sagen möglich war. Fast wäre es räthlicher gewesen, auf diesen einleitenden Abschnitt zu verzichten, als sich auf das Gebotene zu beschränken.

Angesichts des Umstandes, dass die schon seit Jahrzehnten auf der Tagesordnung stehende Frage der Staffeltarife immer bedeutender wird, wäre eine ausführlichere Behandlung dieser Frage erwünscht gewesen. Jedenfalls hätte der Verfasser auch Einiges aus den diesbezüglichen vortrefflichen Ausführungen Jacqmins in dem Werke „De l'exploitation des chemins de fer" (Seite 361—370), sowie aus den geistvollen Darstellungen Liharzik's in der Nr. 18 (Jahrgang 1888) der Zeitschrift der Eisenbahnen und Dampfschifffahrt bringen sollen.

Das über die Selbstkosten Gesagte ist im grossen ganzen vollkommen richtig, es muss jedoch hervorgehoben werden, dass in den Fällen, „wo es sich darum handelt, neue Transporte heranzuziehen, die mit Hilfe der Gewährung von niedrigen Frachtsätzen gewonnen werden können" (Seite 26), nicht immer die Selbstkosten im weiteren Sinne, sondern unter Umständen nur die direkten Zugförderungskosten „die Grenze nach unten bilden, unter welche der Frachtsatz nicht sinken darf".

Es wäre übrigens von Interesse gewesen, sich nicht auf die Darstellung der von Nördling empfohlenen, übrigens bereits überholten Methode zu beschränken oder wenigstens einige der zahlreichen Formeln für die Selbstkostenberechnung zu erwähnen. Ohne viel in der einschlägigen ziemlich reichhaltigen Litteratur**) Umschau halten zu müssen, hätte der Verfasser in dem ihm nahestehenden bereits erwähnten Organ des Klub österreichischer Eisenbahnbeamten (Jahrgang 1879, Nr. 21 und folgende) einen am 12. und 18. März 1879 gehaltenen Vortrag des Professors Engelhard gefunden, welcher sehr werthvolle Anhaltspunkte für die Behandlung dieses Stoffes bietet.

Sehr erschöpfend hiergegen, vielleicht sogar zu weit ins einzelne gehend, ist die im zweiten Theil enthaltene lehrreiche Darstellung der Gestaltung und Einrichtung der Personen- und Gepäcktarife (Seite 31).

Die Begriffsbestimmung, wonach Pauer unter normalem Antheil jeden zur Bildung direkter Beförderungspreise, den Lokaltarifen entnommenen ungekürzten Frachtsatz verstehen will (Seite 46), wäre insofern zu berichtigen, als der normale Antheil jener Antheil ist, welcher auf der Tarifbildungsstrecke eingerechnet wird, und zwar ohne Rücksicht, ob er dem Lokaltarif entnommen oder geringer als der entsprechende Lokalsatz ist. Die Definition des anormalen Antheiles als eines Tarifsatzes, der durch Einwirkung des Wettbewerbes gedrückt ist, ist vielleicht für ein Lehrbuch, ohne weitere Erläuterung, nicht unbedingt genügend. Ueberdies wäre noch zu bemerken, dass die anormalen Antheile nicht eingerechnet werden, sondern sich bei der Vertheilung der sogenannten übernommenen Sätze ergeben.

Der dem Lokalgütertarif gewidmete zweite Abschnitt (Seite 70) ist eine vollständige Darstellung der im Binnenverkehr der österreichischen Staatsbahnen gültigen Tarife. Jene der österreichischen Privatbahnen und der ungarischen Staatsbahnen sind hiergegen mit summarischer Kürze besprochen. In demselben Abschnitt ist ferner der gemeinsame Theil I der österreichisch-ungarischen und hercegovinisch-bosnischen Eisenbahnen auszugsweise wiedergegeben.

In der dritten Abtheilung (direkte Inlandstarife) wird eines der wichtigsten Gebiete der Tariftechnik, jenes der Tarifkartelle, betreten. Die verschiedenen Fragen und Grundsätze der Tariferstellung, Verkehrstheilung und Verkehrsleitung, Antheilsausscheidung sind zwar nicht erschöpfend, aber in einer leicht fasslichen Weise behandelt, welche dem Bestreben des Lehrenden, leicht und schnell verstanden zu werden, vollkommen entspricht.

In der fünften Abtheilung (Seite 213) werden die verwickeltsten Theile der Tariftechnik, jene der zwischenstaatlichen Beziehungen, zur Sprache gebracht.

Der gewählte Vorgang, an der Hand eines bestimmten Beispiels die einzelnen Vorgänge in einem grossen Verbande, dem deutsch-österreichisch-ungarischen Seehafenverband, zu besprechen, bietet allerdings den Vortheil der Erleichterung für den Verfasser, überwälzt aber die Last auf den Lernenden. Im Interesse des letzteren und des Lernens überhaupt wäre es gelegen, anstatt die Einrichtungen und Verhältnisse eines Verkehrs darzustellen, zunächst die allgemeinen Grundsätze der internationalen Verbände zum Ausdruck zu bringen und diese Erörterungen hierauf durch eines oder mehrere der Wirklichkeit entnommenen Beispiele zu beleuchten.

Für die Antheilausscheidung sind die allgemeinen sogenannten mitteleuropäischen Grundsätze als „gewöhnlich geltende Normen" angeführt (Seite 219). Eine hierauf folgende Tabelle enthält die Ergebnisse einer nach Maassgabe dieser Grundsätze ermittelten Antheilsausscheidung. Es wäre angezeigt gewesen, nicht unvermittelt von den Grundsätzen zu den Ergebnissen überzugehen, sondern als Zwischenglied die Durchführung der Grundsätze an der Hand bestimmter Beispiele einzufügen. Auch wäre es zweckdienlich gewesen, sich nicht auf die allgemeine Norm des Antheilsausscheidungsvorganges zu beschränken, sondern auch einige der zahlreichen Abweichungen, die sich in der Praxis ergeben, zur Sprache zu bringen.

Die auf das Tarifwesen verschiedener europäischer Staaten bezüglichen Ausführungen und Daten (siebente Abtheilung, Seite 314) bieten besonderes Interesse; wir sind von deren Genauigkeit umsomehr überzeugt, als der Verfasser in seiner amtlichen Stellung in der Lage war, aus den besten Quellen zu schöpfen.

Mit Bedauern vermissen wir doch an dieser Stelle auch einige Daten über das Tarifwesen der nordamerikanischen Eisenbahntarife. Wir hätten auf diese Weise unser Wissen hiervon, welches wir v. d. Leyen's Mittheilungen verdanken, erweitern können. Auch wäre es gewiss von Nutzen gewesen, wenigstens einiger der zahlreichen Vorschläge zu gedenken, welche schon seit vielen Jahren zur Vereinfachung des verwickelten Tarifapparates Gegenstand von Berathungen bilden.

Dies wäre ungefähr der Inhalt des vorliegenden Werkes und auch beiläufig alles, was an ihm bei Anlegung der kritischsten Sonde ausgesetzt werden kann.

Ohne unbedingt den Anspruch auf Vollständigkeit nach jeder Richtung erheben zu können, entspricht das „Lehrbuch des Eisenbahntarifwesens" doch durch die Fülle seines Inhaltes, durch die ebenso sachliche als leicht fassliche Behandlung zahlreicher einschlägiger Fragen, sowie durch die Klarheit der lehrreichen Erörterungen vollkommen dem Zwecke, welcher dem verdienstvollen Verfasser vorgeschwebt hat.

Halten die in Aussicht gestellten nachfolgenden Bände der Sammlung von Lehr- und Handbüchern, deren Herausgabe der Klub österreichischer Eisenbahnbeamten beabsichtigt, gleichen Schritt mit dem ersten, so wird die genannte Vereinigung, welche schon soviel Dankenswerthes mit Ausdauer geleistet hat, eine glückliche Idee glücklich verwirklichen.

S. Calmar,
Chef des Tarifbüro der rumänischen Eisenbahnen.

— **Meyer's Reisebücher. Dresden und die sächsische Schweiz.** Fünfte Auflage. Leipzig und Wien. Bibliographisches Institut. 1900. Preis 2 *M*.

Zur beginnenden Reisezeit erscheint neu — und zwar in fünfter Auflage — der bewährte Führer durch das schöne Sachsenland und seine kunstgeschmückte Hauptstadt. Der Gebirgsverein für die sächsische Schweiz hat das Büchlein zu seinem Vereinsbuch erklärt und ihm dadurch eine wirksame Empfehlung mit auf den Weg gegeben. Aber auch ausserhalb des Vereins wird es sich aller Voraussicht nach viele Freunde erwerben. An Grösse und Seitenzahl den Umfang eines mässigen Kursbuchs nicht überschreitend und mit einem dauerhaften und zugleich biegsamen Einband versehen, ist es leicht in der Brusttasche bezw. im Reisetäschchen zu tragen und wird somit auch bei Fusswanderungen und Radfahrten kein unbequemer Begleiter sein. Durch seine in den Text eingefügten zahlreichen Karten ist es hierfür besonders geeignet. Ein anderer, nicht weniger schätzbarer Vorzug ist die übersichtliche und zugleich lehrreiche Art, in welcher die Kunstschätze Dresdens behandelt sind. Ohne über den gebotenen Rahmen einer kurzen Aufzählung des Wichtigsten und Sehenswürdigsten hinauszugehen, gibt das Buch eine Fülle kunstwissenschaftlicher und geschichtlicher Anmerkungen und wird, da es auf diesen Gebieten sich völlig auf der Höhe der heute so regen Forschung befindet, auch demjenigen von Nutzen sein, den nicht blos ein flüchtiges Interesse, sondern ein ernstes Studium nach unserm Elbflorenz und in seine altberühmten Sammlungen führt.

---

*) Die geschichtliche Entwickelung der Eisenbahngütertarife, Vortrag des Herrn Albert Pauer, gehalten in der fünften Klubversammlung der österreichischen Eisenbahnbeamten am 24. November 1891 (Oesterreichische Eisenbahnzeitung Nr. 1 und 2, Jahrgang 1892.)

**) Claudel, Koch, Lindner, Minard, Roeckel, Freycinet, Heyne, Rova, Menche de Loisne, Cullmann, Amiot, Launhardt, Schüller usw.

— **Die dynamoelektrischen Maschinen.** Ein Handbuch für Studirende der Elektrotechnik. Von Silvanus P. Thompson, Direktor und Professor der Physik an der technischen Hochschule der Stadt und Gilden von London. Sechste Auflage. Nach C. Grawinkel's Uebersetzung neu bearbeitet von K. Strecker und F. Vesper. Mit etwa 500 in den Text gedruckten Abbildungen und etwa 19 grossen Figurentafeln. Heft 1. Halle a/S. Druck und Verlag von Wilhelm Knapp. 1898.

Die vorliegende, ebenso wie die vorige nach der fünften englischen Ausgabe des Werkes bearbeitete, daher als sechste bezeichnete, in Wirklichkeit jedoch dritte deutsche Ausgabe des berühmten Handbuches hat sich eine etwas freiere Behandlung des Urtextes angelegen sein lassen, als die früheren. Namentlich ist der Inhalt durch reichlichere Berücksichtigung deutscher Maschinen und Bauweisen dem deutschen Leserkreis besser angepasst worden. Im übrigen dürfen wir bezüglich des Inhalts dieses dem Fachmann mehr und mehr unentbehrlich gewordenen Nachschlage- und Studienwerkes vorerst auf unsere früheren eingehenderen Besprechungen desselben im Jahrgang 1893, S. 194 und 885 verweisen.

— **Sammlung elektrotechnischer Vorträge.** Unter Mitwirkung zahlreicher Fachgenossen herausgegeben von Prof. Dr. Ernst Voit. Stuttgart, Verlag von Ferdinand Enke.

1. Band, 9. Heft. Die elektrischen Transformationsmethoden. Von Ingeniör C. P. Feldmann, Köln-Ehrenfeld. Mit 31 Abbildungen. Ueber Motorelektrizitätszähler. Von Ingeniör G. Hummel, München. Mit 13 Abbildungen. 1898. Preis 1 ℳ.

Der Feldmann'sche Aufsatz behandelt diejenigen Methoden der Energieumformung, bei der die Ueberführung elektrischer Energie in eine andere Form elektrischer Energie in Frage kommt. Der Verfasser bespricht in hübscher Uebersicht eine Reihe von Umwandlern, welche gerichtet sind auf die Herstellung zweckmässigerer Werthe der Klemmenspannung, des Stromes, der Phasenverschiebung, ferner des Kapp'schen Formfaktors, sowie der Periodenzahl. Der Verfasser weist darauf hin, dass er zwar dem Fachmann bekannte Thatsachen bringe, indessen hat er ihnen eine neue, besonders übersichtliche Darstellungsweise gegeben. Mathematische Betrachtungen sind vermieden.

Hummel hat aus dem Gebiet der Elektrizitätsmesser die Motorelektrizitätszähler der Betrachtung unterworfen, die gegenwärtig die meiste Bedeutung erlangt haben. An den Arbeiten auf diesem Gebiet ist der Verfasser selbst in verdienstvoller Weise betheiligt.

1. Band, 12. Heft. Die bisherigen Versuche mit elektrischen Zugtelegraphen. Von Oberingeniör L. Kohlfürst, Kaplitz bei Budweis. Mit 12 Abbildungen. Preis 1 ℳ.

Der Begriff der Zugtelegraphen umfasst alle Vorrichtungen, die dazu dienen, an den Zügen während der Fahrt mittelst besonderer Anzeigevorrichtungen Nachrichten zu empfangen oder abzugeben. Der Verfasser bespricht ausführlich solche elektrischen Zugtelegraphen, die blos Signale vermitteln, und solche, die zwischen den fahrenden Zügen oder zwischen Zügen und Stationen den Depeschenaustausch ermöglichen. Er kommt zu dem Schluss, dass trotz der vielfachen Arbeiten auf dem behandelten Gebiet doch bisher von einem nennenswerthen Erfolg nicht gesprochen werden könne. Dennoch sind seine sorgfältig zusammengestellten Mittheilungen sehr dankenswerth, da, wie er selbst richtig bemerkt, auf einem der wichtigsten Gebiete des Zugbetriebes zu wissen nützlich ist, was sich weniger bewährt hat, so lange es an durchaus brauchbaren Vorrichtungen mangelt.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 63,504 km lange Strecke Neidenburg-Ortelsburg der königlichen Eisenbahndirektion Königsberg i/Pr., welche am 1. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll, wird vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zugerechnet werden.

Eröffnung von Stationen.

1. Der an der Strecke Luxemburg-Wasserbillig zwischen der Station Wecker (2,919 km) und dem Haltepunkt Mertert (4,382 km) gelegene Haltepunkt Manternach ist nach Mittheilung der kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen am 15. Mai d. J. für den Personenverkehr eröffnet worden.

2. Die an der Strecke Angerburg-Goldap der königlichen Eisenbahndirektion Königsberg i/Pr. gelegene Haltestelle Grabowen wird am 1. Juni 1900 für den Gesammtverkehr eröffnet werden. Schwerwiegende Fahrzeuge und Sprengstoffe werden in Grabowen nicht abgefertigt werden.

Schliessung und Neueröffnung von Stationen.

Der an der Strecke Hagendingen-Gross-Moyeuvre der elsass-lothringischen Eisenbahnen gelegene Haltepunkt Gandringen ist am 20. Mai d. J. als solcher aufgegeben und an dessen Stelle die neu eingerichtete Haltestelle Gandringen (2,910 km von Station Hagendingen und 2,714 km von Station Rombach entfernt) für den Personen-, Gepäck-, Expressgut- und vollen Güterverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Die an der Bahnstrecke Halle a/S.-Berlin gelegene Station Pratau wird nach Mittheilung der königlichen Eisenbahndirektion Halle a/S. am 1. Juni d. J. auch für die Abfertigung von Fahrzeugen aller Art eröffnet.

Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten festen Radstände und Raddrücke der Eisenbahnfahrzeuge, sowie der bei der Beladung offener Wagen anzuwendenden Lademaasse im gegenseitigen Verkehre der Vereinsbahnen.

Zu dem vorbezeichneten Verzeichnisse ist der IV. Nachtrag erschienen und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1392 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den IV. Nachtrag zu dem Verzeichnisse der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände, Raddrücke und Lademaasse (abgesandt am 26. d. Mts.).

Nr. 1441 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vorlagen für die diesjährige Technikerversammlung (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 1454 vom 21. d. Mts. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend das arithmetische Fahrscheinverzeichniss (abgesandt am 26. d. Mts.).

Nr. 1496 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 28. d. Mts.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Württembergische Eisenbahngesellschaft.

Am 1. Juni wird die normalspurige Nebenbahn Nürtingen-Neuffen mit den Stationen Nürtingen, Frickenhausen, Linsenhofen und Neuffen für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr eröffnet werden.

Mit demselben Tage tritt für diese Bahn der Lokaltarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden in Begleitung von Reisenden in Kraft, welcher gemäss I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung durch die Aufsichtsbehörde genehmigt worden ist.

Druckexemplare des Lokaltarifes können zum Preise von 0,20 ℳ. f. d. Stück durch die unterzeichnete Direktion bezogen werden.

Stuttgart, den 26. Mai 1900. (1288)
Die Direktion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Juni 1900 wird die an der Strecke Angerburg-Goldap gelegene Haltestelle Grabowen für den Gesammtverkehr eröffnet. Schwerwiegende Fahrzeuge und Sprengstoffe werden jedoch in Grabowen nicht abgefertigt. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft. (1289)

Königsberg i/Pr., den 19. Mai 1900.
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Verlegung von Stationen.

Aenderung der Benennung der Station Marienborn.

Zur Unterscheidung von der an der Strecke Mainz-Arnsheim (Direktionsbezirk Mainz) gelegenen Station Marienborn erhält die gleichnamige diesseitige Station an der Strecke Magdeburg-Helmstedt vom 1. Juni d. J. an die Benennung „Marienborn (Provinz Sachsen)“.

Magdeburg, den 28. Mai 1900. (1290)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Gütertarif der Gruppe V.

Am 1. Juni d. J. kommt zwischen Storkow und Niederlehme für die regelmässige Beförderung von Milch und leeren Milchgefässen der Stationstarifsatz von 0,33 ℳ. für 100 kg zur Einführung.

Halle a/S., den 26. Mai 1900. (1291)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Geltung vom 1. Juni d. J. wird das bisher nur „Eisenerze, Frisch- und Schweissschlacken“ enthaltende Waarenverzeichniss der Ausnahmetarife

1. 0 des Berlin-Stettin-schlesischen Güterverkehres (Gruppen II/III),
2. 7a des ostdeutschen Güterverkehres (Gruppen I/II)

auf „Eisenerze und Eisenschlacken, d. i. Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltige Konverterschlacken“ ausgedehnt.

Kattowitz, den 25. Mai 1900. (1292)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. werden ein Nachtrag III zum Tarifheft 3 der Abtheilung A und ein Nachtrag II zum Tarifheft 3 der Abtheilung B herausgegeben, die Entfernungen und Frachtsätze für die Station Mannheim Industriehafen enthalten.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen, wo die Nachträge auch käuflich zu erhalten sind.

Frankfurt a/M., den 22. Mai 1900. (1293)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. erscheint ein Nachtrag I zum Tarifheft „Theil II“ vom 1. Juni 1899. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes, der besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung, der besonderen Tarifvorschriften, des Abschnittes D II, Dienstbeschränkungen, des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife und ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu haben.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Frankfurt a/M., den 24. Mai 1900. (1294)
Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit dem 1. Juni d. J. wird die Station Régissa der belgischen Staatsbahn im Verkehr mit Aschaffenburg in den Ausnahmetarif für Holzstoff etc. des belgisch-südwestdeutschen Tarifhefts 8 b einbezogen.

Frankfurt a/M., den 24. Mai 1900. (1295)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-linksrheinischer Güterverkehr (V/VIII).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. treten Ausnahmefrachtsätze für Steinsalz von den Stationen Baalberge, Bernburg, Erfurt, Marienborn, Stassfurt und Wendessen nach Deutzerfeld in Kraft.

Ueber die Höhe dieser Sätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 26. Mai 1900. (1296)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband. Theil II, Heft 2 vom 1. Januar 1896.

Am 5. Juni 1900 treten im oben genannten Verbandstarife für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II (Position 5/1, 2, 3, 4 a, 5 a, 5 b, 6, 7 und 8 des gemeinschaftlichen Theils I, Abtheilung B für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg etc. andererseits) bei 10 t-Sendungen folgende nur in der Richtung aus Oesterreich geltende direkte Frachtsätze in Kraft:

Nach / Von	Berlin, Anhalt., Dresdener u. Görlitzer Bhf.	Berlin, schlesischer Bahnhof	Moabit
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig		
Wien-Floridsdorf, Wien-Donauuferbahnhof K.F.N.B., Wien-Floridsdorf-Jedlesee, Korneuburg, Stockerau, Oe. N. W. B., Wien-Stadlau St. E. G.	197	197	203
Wien K. F. J. B., Klosterneuburg-Weidling, Wien-Donaukaibahnhof - Nussdorf K. K. St. B.	197	—	203

Breslau, den 23. Mai 1900. (1297)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Gütertarif der Gruppe IV.

Der für die regelmässige Beförderung von Milch und die Rückbeförderung der leer oder mit Magermilch etc. gefüllt zurückgehenden Milchgefässe im Verkehr zwischen Sprötze und Hamburg H zur Anwendung kommende Frachtsatz der allgemeinen Stückgutklasse beträgt vom 1. Juni d. J. ab 0,53 ℳ. für 100 kg.

Münster, den 25. Mai 1900. (1298)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen etc. aus dem Ruhr- und Wurmgebiet etc. nach Stationen der Direktionsbezirke Köln und St. Johann-Saarbrücken.

Der Frachtsatz Wanne-Laubach-Müllenbach wird mit Gültigkeit vom 5. Juli d. J. in 0,54 ℳ. abgeändert.

Essen, den 22 Mai 1900. (1299)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-bayerischer Verbands-Gütertarif.

Zum 1. Juni d. J. erscheint Nachtrag 6, welcher ausser bereits bekannt gegebenen Aenderungen und Ergänzungen ent-

hält: Aenderung von Ortsbestimmungen, Aenderungen für verschiedene Stationen, Aufnahme neuer Stationen, Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife 1. Holztarif, 2. Rohstofftarif, 4 a Staubkalk etc., 5. Wegebaumaterialien, 6. Steinkohlen etc., 9. Eisen und Stahl etc., 9 c Schiffsbaueisen, 9 d Eisen und Stahl etc., sowie Eisenbahnfahrzeuge zur überseeischen Ausfuhr nach Ostasien, A. Frachtstückgut zur Ausfuhr, M. Seetransittarif. Die Versandstation Piesberg scheidet mit Gültigkeit vom 1. August 1900 aus dem Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen etc. aus.

Der Nachtrag kann voraussichtlich vom 30. d. Mts. ab bei den Tarifstationen eingesehen und käuflich bezogen werden.

Hannover, den 25. Mai 1900. (1300)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Am 1. Juni d. J. kommt zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verband der Nachtrag 13 zur Einführung.

Derselbe enthält u. a. Entfernungen für die neu in den Verband aufgenommenen Stationen der Rinteln - Stadthagener Eisenbahn, für Stationen der braunschweigischen Landeseisenbahn und der grossherzoglich oldenburgischen Staatseisenbahn, ferner ermässigte Entfernungen für die Station Rinteln der preussischen Staatseisenbahn und für einige Stationen der oldenburgischen Staatseisenbahn, sowie Ergänzung und Aenderungen von Ausnahmetarifen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, behalten die bisherigen Sätze noch bis zum 15. Juli d. J. Gültigkeit.

Hannover, den 26. Mai 1900. (1301)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach Stationen der Reichseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit ist die Station Gandringen der Reichseisenbahnen in den Kohlentarif Nr. 9 aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen. (1301a)

St. Johann=Saarbrücken, 25. Mai 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni gelangt für die Beförderung von Bord-, Pflaster- und Saumsteinen von Schärding nach Allach ein direkter Frachtsatz zur Einführung.

München, den 27. Mai 1900. (1302)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch - westfälisch - nordwestdeutscher Kohlenverkehr.

An Stelle der im Ausnahmetarif 6 vom 1. April 1897 enthaltenen Frachtsätze für Kohlen in Einzelsendungen nach Station Hoya der Hoyaer Bahn treten am 1. Juni d. J. anderweite ermässigte Frachtsätze.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 25. Mai 1900. (1303)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juni 1900 treten im süd-ostpreussischen Gütertarif im Verkehr zwischen den Stationen Stolp einerseits und Bartenstein andererseits, zwischen Stettin Cgb. einerseits und Pr. Eylau andererseits, sowie zwischen Elmenhorst einerseits und Rastenburg andererseits direkte Frachtsätze für die allgemeine Stückgutklasse und den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft. (1304)

Königsberg i/Pr., den 22. Mai 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 10. Mai d. J. sind die Stationen Chabowka, Grybow, Jaslo und Neu=Lupkow der österr. Staatsbahnen (galizische Linien) mit den für Jaroslau vorgesehenen Frachtsätzen in das Heft 4 der österr.-ungar.-schweizerischen Holzausnahmetarife vom 1. Dezember 1898, welches auch die Frachtsätze für die diesseitigen Stationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz enthält, einbezogen worden. Die Frachtsätze für Neu=Lupkow finden nur im Transitverkehr von der schmalspurigen Kleinbahn Lupkow-Cisna Anwendung.

Ebenfalls vom 10. Mai an wird die Station Maishofen der österr. Staatsbahnen in das Heft 1 der genannten Holztarife für Holzsorten der Serie II aufgenommen. Die Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von 17 Cts. für 100 kg an jene für Hopfgarten.

Karlsruhe, den 25. Mai 1900. (1305)
Generaldirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Die im Theil III Heft 1 des österr.-ungar.-schweizerischen Eisenbahnverbands für die diesseitigen Stationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz vorgesehenen Frachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte usw. ermässigen sich im Verkehr mit Stadlau, Station der österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, mit Wirkung vom 23. Mai um je 3 Cts. für 100 kg.

Karlsruhe, den 25. Mai 1900. (1306)
Gr. Generaldirektion.

Saarbrücken - Main - Neckarbahn Güterverkehr.

Die auf Seite 12 des Tarifs vom 1. Januar 1897 enthaltenen Entfernungen für die Stationen Hanweiler und Kleinblittersdorf des Direktionsbezirks St. Johann=Saarbrücken im Verkehr mit der Station Bensheim M. N. B. finden vom 15. Juli 1900 ab nur Anwendung für Wagenladungen und Frachtstückgut in gemischten Ladungen mit Lokoübergabe in Bensheim (Direktionsbezirk Mainz).

Ferner ist auf Seite 4 des Nachtrags V unter d und e hinter dem Worte „Wagenladungsgütern“ bezw. „Wagenladungsverkehr“ einzuschalten: „und für Frachtstückgut in gemischten Ladungen“. (1307)

St. Johann=Saarbrücken, den 23. Mai 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

I. Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

1. Mit sofortiger Gültigkeit können im Verkehr mit den Stationen Bensheim und Darmstadt Hauptbahnhof der Main-Neckar-Eisenbahn bis zum 15. September d. J. zur Beförderung von Gegenständen von mehr als 10,5 m Länge in Ermangelung von Plattform- oder Langholzwagen andere für den Zweck geeignete lange offene Wagen mit einem, nöthigenfalls auch zwei Schutzwagen ohne Erhebung der tarifmässigen Schutzwagengebühr verwendet werden.

2. Am 1. Juni d. J. wird die Station Algringen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in den Ausnahmetarif 7 (für Eisenerze) der Tarifhefte 1, 2, 3, 4 und 5 der Abtheilung B aufgenommen.

3. Am 15. Juli d. J. treten die im Tarifheft 4 der Abtheilung C vorgesehenen Tarifkilometer für den Verkehr zwischen den Stationen Saargemünd und Scheidt bei St. Ingbert der pfälzischen Eisenbahnen einerseits und den Stationen Benteler, Borgholzhausen, Dissen-Rothenfelde, Halle (Westfalen), Hilter, Hörstel, Ibbenbüren, Laggenbeck, Langenberg (Westfalen), Oesede, Osnabrück (Hannov. Bhf.), Otto-Schacht, Piesberg, Püsselbüren, Steinhagen, Velpe, Weilendorf und Wiedenbrück des Direktionsbezirks Münster andererseits ausser Kraft. Sendungen zwischen Saargemünd und Scheidt und den genannten nördlichen Stationen werden vom bezeichneten Tage ab ausschliesslich im preussischen Staatsbahngruppen-Wechselverkehr (IV/VIII) abgefertigt.

Köln, den 28. Mai 1900. (1308)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Oldenburg-mitteldeutscher und -Altonaer Güterverkehr.

Am 1. Juni 1900 tritt, unter Aufhebung des vom 1. Januar 1896 an gültigen Tarifs nebst Nachträgen, ein neuer Tarif in Kraft, welcher Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der grossherzoglich oldenburgischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Direktionsbezirke Altona, Erfurt, Halle und Magdeburg andererseits enthält.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter I, 3 genehmigt worden.

Eintretende Erhöhungen erlangen erst am 15. Juli 1900 Gültigkeit.

Der Tarif ist durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 26. Mai 1900. (1309)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Anwendung von Frachtsätzen des Tarifes vom 1. Juni 1900 für den sächsisch-preussisch-südfranzösischen Güterverkehr hinsichtlich des Verkehres mit Stationen österreichischer Eisenbahnverwaltungen.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1900 finden die im vorstehend bezeichneten Tarife für den sächsisch-preussisch-südfranzösischen Güterverkehr enthaltenen Frachtsätze rücksichtlich Genf transit, Verrières transit und Delle transit einerseits und den Stationen der königl. sächsischen Staatsbahnen Bodenbach, Moldau, Reichenberg, Tetschen und Weipert andererseits gleichmässige Anwendung auch im Verkehre mit den nachstehend namhaft gemachten österreichischen Stationen und zwar:

a) mit Bodenbach, Station der k. k. österr. Staatsbahnen bezw. der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
b) mit Moldau, Station der k. k. österr. Staatsbahnen,
c) mit Reichenberg, Station der k. k. priv. südnorddeutschen Verbindungsbahn,
d) mit Tetschen, Station der k. k. priv. böhmischen Nordbahn bezw. der k. k. priv. österr. Nordwestbahn und
e) mit Weipert, Station der ausschl. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

Hierdurch werden die Frachtsätze für Bodenbach und Tetschen, enthalten im Ausnahmetarife vom 1. Dezember 1894 für die Beförderung verschiedener Artikel in Wagenladungen zwischen Stationen der k. k. priv. böhmischen Nordbahngesellschaft, der k. k. priv. Kaiser Ferd.-Nordbahn etc. einerseits und Delle transit, Verrières transit und Genf transit andererseits aufgehoben und ersetzt.

Wien, am 21. Mai 1900. (1310)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterr.

Für a) Chilisalpeter etc. des A.-T. Nr. 4, B, b) Düngemittel u. Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation des A.-T. Nr. 4, C treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Schönpriesen-Umschlag	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen a)	b)
nach Alt-Kladno	47 ₰	39 ₰
„ Brandeisl	44 „	37 „
„ Buschtêhrad	45 „	37 „
„ Hostiwitz	54 „	37 „
„ Jenc	53 „	37 „
„ Kladno	50 „	37 „
„ Rusin	52 „	37 „
„ Weleslawin	51 „	39 „
„ Wotwowitz	42 „	35 „
„ Zakolan	42 „	35 „

Die Frachtsätze für Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 25. Mai 1900. (1311)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Französisch-belgisch-russischer Personen- und Gepäckverkehr.

An Stelle des vom 1. Januar 1897 ab gültigen Tarifs tritt mit dem 15. Juli d. J. ein neuer Tarif in Kraft. Die neuen Tarifsätze erfahren gegen die bisherigen für einzelne Verkehrsbeziehungen unbedeutende Erhöhungen. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 von der Landesaufsichtsbehörde genehmigt.

Köln, den 26. Mai 1900. (1312)

Königliche Eisenbahndirektion zu Köln, zugleich im Namen der betheiligten Verbandsverwaltungen.

6. Verdingungen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Lieferungsausschreibung.

Die Materialverwaltung beabsichtigt, die Lieferung des Bedarfes an Wagendeckplachen für die österr. Linien sicherzustellen, u. z.:

110 Waterproofdecken à 8,75 × 4,40 m
30 „ à 7,40 × 4,00 „ und
190 Kautschukdecken à 7,40 × 4,00 „
lieferbar successive bis Ende Juli, spätestens aber bis Mitte August l. J.

Die Bedingnisse, nach welchen die Lieferung zu erfolgen hat, können nebst der Schiedsgerichtsordnung vom Expedit der Materialverwaltung, Südbahnhof, Administrationsgebäude, Stiege IV, Parterre Nr. 27, behoben beziehungsweise per Post bezogen werden.

Dem Offerenten steht es frei, entweder auf die Lieferung des ganzen oder auch nur auf ein Theilquantum zu reflektiren; in jedem Falle haben die Offerenten aber mit ihrem Offerte 14 Tage über den Einreichungstermin in Wort zu bleiben.

Die Offerten sind mit einer Stempelmarke à 1 Krone versehen, belegt mit dem Erlagschein über das im Sinne des § 13 der Bedingnisse bei der Hauptkassa erlegte Vadium, sowie mit den unterschriftlich anerkannten Bedingnissen und der Schiedsgerichtsordnung, beide versehen mit einer Stempelmarke à 1 Krone, versiegelt, mit der Aufschrift: „Offerte auf Deckplachen“ bis spätestens den 6. Juni l. J., 12 Uhr Mittags, im Expedit der Material-Verwaltung abzugeben beziehungsweise per Post der Materialverwaltung einzusenden.

Offerten, welche nach diesem Termin einlangen oder nicht gehörig adjustirt sind, so auch jene, bei welchen die vorgeschriebenen Stoffmuster nicht rechtzeitig vorliegen, werden nicht berücksichtigt.

Wien, am 23. Mai 1900. (1313)

Die Materialverwaltung.

Verdingung von 24 560 Stück Gummischläuchen zur Dampfheizung in 10 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 12. Juni 1900, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst Zimmer Nr. 420 eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 11. Juli 1900.

Berlin, den 26. Mai 1900. (1314)

Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Offertenausschreibung auf Lieferung mineralischer Schwarzkohle für Lokomotivbetrieb pro laufendes Jahr 1900.

Die Lieferung des Bedarfes an mineralischer Schwarzkohle für die Zeit bis Ende Dezember 1900 im Ausmaasse von 20 000 t gelangt im Wege schriftlicher, bei der gefertigten k. k. Staatsbahndirektion Wien einzubringender Offerten zur Vergebung.

Die Offerten können sich sowohl auf Stück- wie auf Förder-, Würfel-, Nuss- und Kleinkohlen erstrecken; in allen Fällen ist jedoch anzugeben, aus welchen Schächten die Kohle gefördert und ob selbe im gewaschenen oder ungewaschenen Zustande und in welchem Mischungsverhältnisse zur Beistellung gelangen wird.

Ausser dem offerirten Quantum ist ferner noch der Preis per Tonne in Kronen und Hellern franko Waggon der Abstellstation anzugeben, und zwar zerlegt in Grubenpreis und Frachtspesen, unter Angabe eventueller Refaktien.

Die der Offertenstellung zu Grunde zu legenden allgemeinen und besonderen Bedingnisse können bei allen k. k. Staatsbahndirektionen behoben werden oder werden von diesen dem Offerenten über Verlangen zugesendet.

Die vorschriftmässig gestempelten und gehörig belegten Offerten sind versiegelt mit der Aufschrift: „Offerte zur Lieferung mineralischer Schwarzkohle für das Jahr 1900“ versehen bis längstens 22. Juni l. J., Mittags 12 Uhr, im Einreichungsprotokolle der gefertigten k. k. Staatsbahndirektion Wien abzugeben und haben die Offerenten für die Einhaltung dieser Offerten bis 16. Juli l. J. verbindlich zu bleiben.

In den Offerten kann eine beliebige Station der k. k. österreichischen Staatsbahnen nominirt werden.

Wien, im Mai 1900. (1315)

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Die Lieferung von Telegraphenstangen und Streben aus Kiefernholz, und zwar:

120 Stück je 10,0 m lang
170 „ „ 8,5 „ „
200 „ „ 7,0 „ „ und
110 „ „ 5,0 „ „
soll vergeben werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin am 19. Juni 1900, Vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bahnhofstrasse 23, wo dieselben auch zur Einsicht offen liegen, gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ in baar, nicht in Marken, zu beziehen.

Zuschlagsfrist: 14 Tage.

Erfurt, den 21. Mai 1900. (1316)

Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von 43 ausgemusterten Eisenbahnwagen

am Sonnabend, den 23. Juni 1900, Vormittags 10½ Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst, W., Schöneberger Ufer Nr. 1—4, Zimmer 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Eisenbahnwagen“ an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 420 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in baar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 22. Mai 1900. (1317)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 43. 2. Juni 1900. XL. Jahrgang.

Inhalt.

Wegen der Pfingstfeiertage erscheint die nächste Nummer erst am 9. d. Mts.

Selbstfahrer auf Strassen oder Schienen?

Mit überraschender Schnelligkeit beginnt das Selbstfahrwesen auf Strassen sich zu verbreiten und auszugestalten. In Frankreich geben häufige Wettfahrten allseitige Anregung und sind bereits mehrere Konzessionen für Selbstfahrerbetriebe ertheilt worden; auch England, das lange die Selbstfahrer unbeachtet liess, wendet ihnen erhöhte Aufmerksamkeit zu; das Gleiche gilt von Deutschland und Oesterreich, in welch' beiden Staaten Fachmänner und Laien bisher mit nicht ganz unbegründeter Vorsicht zögernd der praktischen Anwendung der „Automobilen“ gefolgt sind. So ist das Eis allenthalben gebrochen, und das frisch pulsirende Leben, das sich auf dem Gebiete der Strassenselbstfahrer entwickelt, dürfte ein Beweis dafür sein, dass unser Verkehrsleben thatsächlich schon dringend eines Fördermittels bedarf, wie es der Selbstfahrer bietet, dass seine Entwicklung mit aller Kraft auf die Ausgestaltung des letzteren hinweist und geradezu hindrängt. Der Selbstfahrer wird in Kürze eine Nothwendigkeit, ein Bedürfniss sein. Bei solchen Verhältnissen darf es aber andererseits nicht wundern, wenn die Beurtheilung des Werthes und der Verwendbarkeit des Strassenselbstfahrers vielfach alle Grenzen weisen Maasshaltens überschreitet. Wenn heute von vielen begeisterten Anhängern des „Automobils“ dem ganzen Pferdegeschlecht und allen Klein- und Strassenbahnen schon das Grablied gesungen wird, so mag der ruhig Erwägende sich daran erinnern, dass jeder siegreiche Durchbruch eines neuen Verkehrsmittels von jeher unter den gleichen Begleiterscheinungen erfolgte: Uebertreibung in der Anerkennung, wie in der Verurtheilung.

Vor uns liegt, in der netten Ausstattung des Engelmann'schen Verlages in Leipzig, eine Abhandlung über den eben berührten Gegenstand.*) Bau- und Betriebsinspektor Ludwig Rhotert erörtert mit deutscher Ruhe und Gründlichkeit die Frage der Verwerthung der Selbstfahrer im öffentlichen Verkehre und gelangt auf dem Wege seiner Untersuchungen zu der Folgerung und Forderung, die er seiner Studie als Ueberschrift vorsetzt: „Schienenloser Betrieb statt Kleinbahnen.“ Die Arbeit ist überaus anregend und sehr lesenswerth. Rhotert bringt zunächst Mittheilungen aus der Geschichte der Selbstfahrer und schildert eingehender die Versuchs- und Wettfahrten mit solchen und deren Ergebnisse, insoweit, als diese einen Ueberblick über den gegenwärtigen Stand des Selbstfahrerbetriebes zu gewähren vermögen. Im Weiteren beschreibt er die verschiedenen Antriebsysteme: den Dampfbetrieb, den elektrischen Betrieb, den Betrieb mit Gasmotoren, mit Druckluft- und Heisswassermotoren. Für den Güterverkehr sind die Dampfwagen (von Scott, Serpollet, Le Blant), die in allen ihren Theilen zweckmässig ausgebildet erscheinen, besonders geeignet; für die Personenfuhrwerke und die kleineren Lastwagen kommen auch die Gas- und die Elektrizitätsmotoren in Betracht. Die Gaswagen haben in dem Gesammtbilde ihrer Anordnung wohl noch Mängel aufzuweisen, die unter Umständen sich störend bemerkbar machen können, aber es ist zu hoffen, dass den Technikern deren volle Behebung gelingt; der Betrieb mit elektrischen Sammlern kommt hauptsächlich auf Strassen mit schwachen Neigungen in Betracht und wird voraussichtlich auch ausserhalb der grösseren Städte weitere Ausdehnung erfahren, sobald durch die Anlage elektrischer Krafterzeugungsstellen in den kleineren Städten auch die Möglichkeit zur leichteren Versorgung der Selbstfahrer mit elektrischer Antriebskraft gegeben ist.

Uebergehend zu dem eigentlichen Gegenstand seiner Arbeit, bespricht der Verfasser die technische und die rechtliche Grundlage für die Anwendung des schienenlosen Betriebes im öffentlichen Verkehre, erörtert die Frage der Staatsbeihilfen, unter-

*) L. Rhotert, Schienenloser Betrieb statt Kleinbahnen. Leipzig, W. Engelmann. Preis 3,60 ℳ

sucht die Ertragsfähigkeit der Selbstfahrerlinien, führt das Beispiel einer in Frankreich ertheilten Konzession vor und fasst schliesslich das Ergebniss seiner Erwägungen in einem Abschnitte über die Anwendung und Aussichten des schienenlosen Betriebes zusammen. Dieser Abschnitt, der Kernpunkt seiner Studie, bildet auch den Hauptanziehungspunkt für unsere Aufmerksamkeit. Er fordert lebhaft zur Wechselrede heraus und zwar um so mehr, als sicher nicht jedermann dem Verfasser in allen Punkten rückhaltlos zustimmen wird. Auch wir können ihm nicht mit ehrlichem Händedrucke sagen, dass wir durchwegs einerlei Meinung mit ihm sind. Eine nähere Aussprache hierüber dürfte dem Gegenstande dienlich und deshalb auch Herrn Rhotert nicht unwillkommen sein; der grosse Werth seiner Abhandlung und das grosse persönliche Verdienst, das er sich durch diese Veröffentlichung erworben, werden hierdurch nicht geschmälert, sondern nur erhöht.

„Nach vorstehendem" — so beginnt Rhotert den fraglichen Abschnitt — „muss das Selbstfahrerwesen im schienenlosen Betriebe als eine werthvolle Ergänzung und Vervollständigung der gegenwärtigen Kleinbahnen bezeichnet werden, das berufen ist, eine fühlbare Lücke auszufüllen, zu einer gedeihlichen Entwickelung der bestehenden Verkehrsmittel beizutragen und auf den Personen- und Güterverkehr einen segensreichen Einfluss auszuüben." Die Richtigkeit dieses Ausspruches ist unbestreitbar. Der Selbstfahrer hat eine Lücke in unseren Verkehrsmitteln auszufüllen; dies ahnt man, dies fühlt man; aber man ist sich noch nicht allenthalben klar darüber, wo eigentlich diese Lücke liegt, man hat ihre Grenzen noch nicht erkannt und überschätzt deshalb — glaube ich — vielfach den Werth des Selbstfahrers, indem man zugleich die Bedeutung der mit ihnen zum Theil in Wettbewerb tretenden Fördermittel herabzudrücken sucht.

„Die Kleinbahnen" — wir geben Rhotert's Worte wieder — „haben das Eigenartige, dass sie in ländlichen Gegenden den Verkehr an gewissen Punkten festlegen. Der Selbstfahrer im schienenlosen Betriebe ist dagegen an einen bestimmten Weg nicht gebunden und kann dem Verkehr bei stattfindenden Verschiebungen folgen." So allgemein, wie der Ausspruch hier steht, kann er nicht als vollkommen richtig gelten. Zunächst hat die Freizügigkeit des Selbstfahrers doch wieder seine Grenzen, die um so enger werden, je grösser die Ansprüche an die Leistungsfähigkeit desselben sind. Bedingung für die Einrichtung des schienenlosen Betriebes ist eine gut befestigte Strasse, welche auch bei Ausbesserungen fahrbar bleibt. Auf diesen Umstand weist der Verfasser des in Rede stehenden Buches wiederholt und nicht selten mit besonderem Nachdrucke hin. Namentlich erfordern Selbstfahrer für Frachten eine gute Strassenbefestigung und besonders gut gebaute Räder mit Gummi- oder Luftreifen, damit die Erschütterungen geringer ausfallen. Die Versuchs- und Wettfahrten in Frankreich haben hierfür sehr laut sprechende Beweise geliefert. Wir heben aus den bezüglichen Mittheilungen Rhotert's folgende beachtenswerthe Bemerkungen hervor: Bei den im Jahre 1896 stattgehabten Probefahrten mit Scott's Dampfwagenzug, der aus dem Motorwagen von rund 4,2 t Gewicht und aus einem 1,5 t schweren Anhängewagen bestand, zeigte sich, dass der Zug um so leichter verkehrte, je besser und regelmässiger die Wege waren; in den waagerechten Strecken betrug die Geschwindigkeit 15 bis 16 km, auf Steigungen 5 bis 6 km, in Gefällen 18 bis 20 km in der Stunde. Bei schlechtem Untergrunde musste bisweilen gehalten werden, bis die Dampfspannung gestiegen war. Neue Strassen, frisch beschottert und noch nicht gewalzt, verursachten Schwierigkeiten; auf schlecht unterhaltenen staubigen Strassen musste das Triebwerk öfters vom Staube gereinigt und frische Dampfbildung abgewartet werden. Versuchsfahrten im Winter, bei hohem Schnee, konnten nur auf Hauptstrassen stattfinden, da die untergeordneten Strassen, die anfangs gewählt waren, sich für einen derartigen Verkehr als unfahrbar erwiesen. Grosse Steigungen werden von den Selbstfahrern schwer genommen; Neigungen von 14 % scheinen nach den bisherigen Erfahrungen schon ernste Schwierigkeiten zu bereiten. Auch die Richtungsverhältnisse dürften unter Umständen nicht nur den längeren Zügen, sondern auch den Einzelfahrern verhängnissvoller werden können, als dies bei Pferdefuhrwerken der Fall ist.

Diese Angaben sollen keineswegs Beweisführungen gegen die Selbstfahrer im schienenlosen Betriebe bilden; sie sollen lediglich darthun, dass auch die Freizügigkeit dieses Verkehrsmittels keine unbeschränkte ist und dass der Selbstfahrer ohne Schienen den Verschiebungen des Verkehres, den letzten Spuren desselben nur insoweit folgen kann, als der für ihn geeignete Weg reicht. Diese Thatsache besteht für jedes Fördermittel; nur muss, wo es sich um Vergleiche handelt, der Begriff der guten Fahrstrasse für jedes Mittel festgestellt werden. Die vergleichende Frage: ist für den Selbstfahrer noch gut, was für die Kleinbahn schon ungeeignet ist, kann nicht wohl aufgeworfen werden, weil Schienenweg und Landstrasse einen solchen Vergleich ihrer verschiedenen Bauart wegen nicht ohne weiteres gestatten. Auch die Kosten lassen sich nicht leicht neben einander setzen, denn es erscheint ungerecht, nur die Ausgaben für die erstmalige Herstellung zu vergleichen, wo doch auch die Leistungsfähigkeit und die Erhaltung von Einfluss sind. Man kann gerechtermaassen nur fragen, wie sich die Anpassungsfähigkeit der Kleinbahn an die Verkehrsbedürfnisse zu jener des Selbstfahrers im schienenlosen Betriebe stellt?

Bekanntlich besitzt die schmalspurige Kleinbahn eine grosse Geschmeidigkeit; es müssen schon ganz besonders unregelmässig gebaute Ortschaften sein, welche ihr Halt gebieten oder sie zu Umwegen zwingen. Auch grosse Steigungen können ohne Bedenken eingeschaltet werden; der elektrische Wagen ersteigt schiefe Ebenen von 5 % — der Selbstfahrer wird auf stärkeren Neigungen kaum mehr zweckmässig sein, er wird auf solchen wesentlich hohe Betriebskosten verursachen und wesentlich geringere Leistungen bieten. Die Anwendung der schmalen Spur — bis herab zu 60 cm — gestattet, der Forderung der Anpassungsfähigkeit in weitem Ausmaasse zu entsprechen; im vollen Sinne des Wortes wird aber dieser Aufgabe nur jene Bahn genügen, die auch den Umsatz der kleinsten Ortschaften thunlich unmittelbar aufzunehmen und auch die geringsten Transporte zu befördern vermag. Die Möglichkeit, diese Forderung zu erfüllen, wird ihr durch die Anlage von Zweiglinien geboten, die gleich Saugfasern von dem Wurzelstocke auslaufen. Der Bau solcher Zuholungswege mit Schienen erscheint durch die Anwendung des „Feldbahnsystems", des Systems der „transportablen Bahnen", wesentlich erleichtert. Diese Schienenpfade können leicht, rasch und billig hergestellt und — sollten Gründe hierfür sprechen — wieder ebenso beseitigt werden. Sie erfordern selbst beim Betriebe mit Motoren keine allzu ängstliche Ausgleichung des Geländes, keine allzu peinliche Ausführung des Unterbaues und des Oberbaues und besitzen eine Leistungsfähigkeit, die in allen Fällen hinreichend sein dürfte. Es ist zu bedauern, dass von dieser Bauweise, welche die Technik sehr eingehend und vielseitig ausgestaltet hat, verhältnissmässig wenig Gebrauch gemacht wird. Und doch liegen glänzende Beweise ihres Werthes vor. Wir erinnern nur an die von grossartigen Erfolgen begleitete Anwendung einer Feldbahn zur Beförderung der Baustoffe für den Wiederaufbau der durch eine Feuersbrunst zerstörten Stadt Brotterode. Die von der preussischen Eisenbahnbrigade erbaute Feldbahn von 60 cm Spurweite hatte eine Länge von 14,5 km und grösste Steigungen von 1 : 12,2; ihre Bau vollzog sich in 37 Arbeitstagen beziehungsweise 4 920 Tagewerken. Befördert wurden in dem Zeitraume vom 11. Mai bis 30. September 1896 rund 17 000 t Güter und in der Zeit vom 15. Juni bis 20. September überdies 10 000 Personen. Dabei ist zu beachten, dass die vorhandene geringe Anzahl von Lokomotiven dem Zugverkehre gewisse engere Grenzen zog, in den Mittagsstunden grössere Zugpausen eingehalten werden mussten und mit eintretender Dunkelheit der Verkehr eingestellt wurde. Von den beförderten Gütern waren rund 15 000 t Baustoffe für Brotterode. Der Frachtsatz für diese Güter betrug 16 ₰ für 0,05 t gegenüber dem bis zur Erbauung der Bahn gezahlten Fuhrlohn von 30 ₰. Die Anlagekosten der

Bahn stellten sich auf 30 000 ℳ, die erzielten Ersparnisse auf 60 000 ℳ.

Angesichts der mitgetheilten Thatsachen drängt sich die Frage auf, ob man solche Leistungen, wie sie z. B. in dem eben besprochenen Falle die schmalspurige Feldbahn unter schwierigen Verhältnissen geboten hat, auch durch den schienenlosen Betrieb mit Selbstfahrern erreichen könnte. Gewiss nicht! Die Befähigung für den Massentransport verdankt die Eisenbahn — abgesehen vom Motor, den sie mit dem Strassenselbstfahrer gemeinsam hat — ausschliesslich der Herabminderung des Widerstandes durch die glatte Schienenbahn. Dieselbe gleich kräftige Maschine wird auf der best gebauten und best erhaltenen Fahrstrasse niemals das leisten können, was sie selbst auf einer minder gut ausgeführten Schienenbahn leistet. Diese Thatsache ist so unumstösslich und so selbstverständlich wahr, dass sie keines Beweises und keiner Beispiele bedarf. Aber eben diese Thatsache ist es auch, die im allgemeinen und in jedem einzelnen Falle die Grenze zwischen dem Selbstfahrer im schienenlosen Betriebe und der Kleinbahn zieht.

Wiederholt äussert sich Rhotert in diesem Sinne über den Wirkungskreis des Selbstfahrers und der Kleinbahn. So heisst es an einer Stelle: „Der Selbstfahrer wird in Gegenden, wo der Verkehr vertheilt oder zu schwach ist, um die Anlage von Kleinbahnen ertragsfähig zu machen, seine Brauchbarkeit für billige und verhältnissmässig rasche Güter- und Personenbeförderung sicherlich erweisen.“ Und an anderer Stelle steht wieder, noch bezeichnender: „Wo also der Verkehr einer Gegend in bestimmten Grenzen bleibt, durch kurze, mehr oder weniger besetzte Züge bewältigt werden kann, erfüllt der Selbstfahrer, der zu seiner Fortbewegung keiner Schienen bedarf, vollständig den Zweck. . . . Ein Vortheil des Selbstfahrerbetriebes wäre auch darin zu erblicken, dass sich aus ihm mit zahlenmässiger Genauigkeit bestimmen lässt, wann sich für eine Gegend die Dampfstrassen- oder Eisenbahn als nothwendig erweist.“ So stellt also der Verfasser den Selbstfahrer als den Vorläufer der Kleinbahn hin und weist ihm den Platz an zwischen dieser und dem Strassenfuhrwerk. Ein Verkehr, der für eine Kleinbahn zu gering, für den Pferdeomnibus zu gross ist, verlangt den Selbstfahrer im schienenlosen Betriebe; so wird z. B. die Verbindung eines kleineren Badeortes mit einer Eisenbahnstation, der Zu- und Abstreifdienst an Eisenbahnen, ein minder lebhafter Turistenverkehr das eigentliche Gebiet des Selbstfahrers sein.

Rhotert fügt seiner Abhandlung auch eine Beschreibung von Selbstfahrern bei. In den letzten Jahren schlägt die Entwickelung derselben richtigere Bahnen ein; auf die Zeit der „Rennen“ folgt die vernünftige Vervollkommnung nach der Seite der praktischen Brauchbarkeit hin; man legt mehr Werth auf die Gebrauchsfähigkeit, als auf die Renntüchtigkeit des Selbstfahrers. Für die technische Vervollkommnung sind zwei Erfindungen wichtig gewesen: Pecqueur's Differentialtriebwerk, durch das die beiden von der Maschine angetriebenen Räder der Hinterachse beim Fahren in der Kurve selbstthätig mit verschiedener Geschwindigkeit bewegt werden, und Bollée's Lenkvorrichtung, die jedes der Vorderräder selbstthätig in jedem Augenblicke in jene Stellung bringt, welche der Tangente der von ihnen zu beschreibenden Wegekrümmung entspricht. Pecqueur's Erfindung stammt aus dem Jahre 1828, Bollée's Erfindung aus dem Anfang der 70er Jahre. An der Hand hübscher Abbildungen werden die Benzin-, die Akkumulatoren- und die Dampfselbstfahrer beschrieben; von letzteren erwähnt Rhotert eingehender Serpollet's Anordnung, wobei er unseren Mittheilungen in Nr. 64 Jahrg. 1892 d. Ztg. folgt. Eine kurze Litteraturübersicht schliesst die Abhandlung, die — wie wir in vorstehendem gezeigt haben — reichen Anlass zu vielseitigen Erörterungen bietet und wohl geeignet ist, das Interesse für die Selbstfahrer im schienenlosen Betriebe anzuregen und deren Anwendung zu fördern.

A. B.

Die Dienstdauer und die Ruhetage bei der sächsischen und preussischen Staatsbahnverwaltung.

Die sächsische Staatsbahnverwaltung ist während der letztverflossenen Jahre auf das angelegentlichste bemüht gewesen, die Verhältnisse ihrer Beamten und Arbeiter durch Abkürzung der Dienstzeit und Vermehrung der Ruhetage zu verbessern. Welch' dankenswerthe Erfolge dieselbe auf diesem Gebiete erzielt hat, darüber geben die nachstehenden Zahlen, die auf dem Berichte der Finanzdeputation der zweiten sächsischen Kammer über den Staatseisenbahnetat beruhen, näheren Aufschluss.

Von der Gesammtzahl der beschäftigten Personen hatten eine planmässige Dienstdauer:

	1897	1898	1899
bis zu 8 Stunden	5,48 %	5,98 %	8,11 %
über 8 bis 10 Stunden	21,80 „	31,31 „	23,49 „
„ 10 „ 12 „	36,47 „	35,70 „	49,33 „
zusammen	63,75 %	72,99 %	80,93 %
über 12 bis 13 Stunden	13,89 %	9,18 %	7,68 %
„ 13 „ 14 „	6,64 „	6,38 „	6,92 „
„ 14 „ 15 „	4,13 „	3,73 „	1,79 „
„ 15 Stunden	11,59 „	7,72 „	2,68 „
zusammen	36,25 %	27,01 %	19,07 %

Es hat sich also in den Jahren 1897/99 die Zahl derjenigen Bediensteten, die **unter 12 Stunden** beschäftigt waren, von rund 64 auf 81 % — um 17 % — erhöht und die Zahl der Bediensteten, welche **über 12 Stunden** beschäftigt waren, um den gleichen Prozentsatz, nämlich von 36 auf 19 % ermässigt.

Von der Gesammtzahl der beschäftigten Personen hatten in jedem Monat Ruhetage:

	1897	1898	1899
1/2 Ruhetag	0,90 %	0,47 %	0,27 %
1 „	16,53 „	15,56 „	9,61 „
1 1/2 Ruhetage	17,24 „	15,86 „	9,21 „
zusammen	34,67 %	31,89 %	19,09 %
2 Ruhetage	22,38 %	23,79 %	31,15 %
mehr als 2 Ruhetage	42,95 „	44,32 „	49,76 „
zusammen	65,33 %	68,11 %	80,91 %

Die Zahl derjenigen Personen, welche weniger als zwei Ruhetage im Monat haben, hat sich in den Jahren 1897/99 von 35 auf 19 % — um mehr als 15 % — ermässigt, die Zahl derjenigen, welche zwei und mehr Ruhetage im Monat haben, um mehr als 15 %, von 65 auf 81 % erhöht. Diese Verbesserungen haben sich selbstredend nur ermöglichen lassen durch eine erhebliche Mehreinstellung von Personal, und dementsprechend ist dann die Zahl der im sächsischen Staatseisenbahndienst beschäftigten Personen in den Jahren 1897/99 von 36 713 auf 43 837, **mithin um rund 7000 oder um 18 % gewachsen. Dieser Anwachs aber verursacht der Verwaltung einen jährlichen Mehraufwand von über 8 000 000 ℳ.**

Damit sind jedoch die Bemühungen der Verwaltung auf Verkürzung der täglichen Dienstdauer und Vermehrung der Ruhetage keineswegs zum Abschluss gebracht gewesen, und Zusammenstellungen aus neuerer Zeit weisen dem Vernehmen nach günstigere Zahlen auf. Die von der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft auf diesem Gebiete erzielten Ergebnisse stellen sich dagegen nach dem Betriebsbericht für das Rechnungsjahr 1898/99 wie folgt:

Von der Gesammtzahl der im preussisch-hessischen Bahndienst beschäftigten 324 642 Personen hatten im Jahre 1898/99 eine planmässige Dienstdauer:

bis zu 8 Stunden . . .	9,02 %	über 12 bis 13 Stunden	5,00 %
über 8 bis 10 Stunden	38,24 „	„ 13 „ 14 „	2,50 „
„ 10 „ 12 „	43.34 „	„ 14 „ 15 „	1,10 „
zusammen	90,60 %	„ 15 „ 16 „	0,80 „
		zusammen	9,40 %

Die höchste zulässige Dienstdauer ist auf 16 Stunden festgesetzt.

Von den im Dienst befindlichen 214 459 preussisch-hessischen Beamten hatten Ruhetage:

1 Ruhetag	8,80 %	2 Ruhetage	25,30 %
1½ Ruhetage	11,20 „	mehr als 2 Ruhetage .	54,70 „
zusammen	20,00 %	zusammen	80,00 %

Eine genaue Vergleichung dieser letzten Zahlen mit den oben für die sächsischen Bahnen gegebenen Durchschnittsziffern ist deshalb ausgeschlossen, weil bei letzteren der Durchschnitt für Beamte und Arbeiter, im preussisch-hessischen Bericht jedoch nur der Durchschnitt für die Beamten berechnet ist.

In welch' wirksamer Weise aber auch noch in letzter Zeit auf eine Verringerung der Dienstzeit und eine Vermehrung der Ruhetage für das gesammte Personal von den preussisch-hessischen Eisenbahnbehörden hingearbeitet worden ist, das wurde den Angriffen des Abg. Goldschmidt gegenüber in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 3. März d. J. durch den Ministerialdirektor Wehrmann in eingehender Weise dargelegt. Wir haben die betreffenden Auseinandersetzungen in Nr. 20 S. 307 d. Ztg. im Wortlaute gebracht, und es dürfte daher genügen, wenn wir hier auf dieselben lediglich Bezug nehmen.

H.

Eisenbahnbau im französischen Indo-China.

Bekanntlich steht die Mehrheit des deutschen Reichstags allen Forderungen für Eisenbahnen in unserer zukunftsreichen Kolonie Deutsch-Ostafrika sehr kühl gegenüber; die bescheidensten Forderungen werden immer nur unter recht erheblichen Abstrichen bewilligt. Das ist um so befremdender, als in dem benachbarten Britisch-Ostafrika keine Kosten gescheut werden, um die von der Küste bis in das Herz von Uganda führende Bahn auszubauen. Ursprünglich waren dafür 61 000 000 ℳ. bewilligt worden, am 30. April 1900 trat aber der Unterstaatssekretär Brodrick mit einer Nachforderung von 39 400 000 ℳ. vor das Unterhaus, und auch diese Summe wurde mit grosser Mehrheit genehmigt. Noch viel umfassender ist indessen die Thätigkeit Frankreichs auf dem Gebiet des Eisenbahnbaus in seinen Kolonien, vor allem in seinen indo-chinesischen Besitzungen.

Hier hatte man den grossen Fehler begangen, durch den Erlass vom 11. Mai 1888 das bisherige einheitliche Budget für die zusammengehörigen französischen Besitzungen in getrennte Einzelbudgets für Kambodscha, für das allein kreditfähige Kochinchina und für das später nochmals getheilte Anam-Tonkin aufzulösen. Es war dies wohl einer der schwersten Fehler, die man bisher in dem von 22 Generalguvernören verwalteten Gebiet begangen hatte. Der jetzige Generalguvernör, der ehemalige Finanzminister Doumer, ein noch junger, ehrgeiziger Mann, stellte durch Erlass vom 31. Juli 1898 wiederum ein für ganz Indo-China gemeinsames Budget auf, dessen Einnahmen aus allen indirekten Abgaben der verschiedenen Kolonien zu bestehen und das unter anderem auch für den Ausbau von Verkehrsmitteln zu sorgen hat. Doumer's Vorgänger, Rousseau, hatte 1896 vergeblich versucht, das Privatkapital für zwei Eisenbahnlinien von Haiphong über Hanoi nach Sontay (131 km) und von Hanoi über Nam-dinh nach Vinh (318 km) heranzuziehen. Es stellte sich bald heraus, dass an den Ausbau eines grösseren Eisenbahnnetzes nur mit Hilfe einer Anleihe zu denken war.

Schon am 18. März 1887 hatte der französische Minister der auswärtigen Angelegenheiten eine grosse Kommission nach Paris berufen, die nach eingehender Prüfung aller Verhältnisse eine grosse transindo-chinesische Bahn befürwortete, die Kochinchina, Anam, Tonkin und das südliche China verbinden sollte. Diese Bahn hätte von Saigon bis zum Westfluss zu gehen und drei Zweigbahnen zu entsenden: von Saigon zum unteren Mekhong, von Hue zum mittleren Mekhong und von Haiphong nach Yünnan. Nach Ausführung dieses Planes würden alle indo-chinesischen Kolonien Frankreichs zu einem einheitlichen Ganzen verbunden worden sein, aber das dazu erforderliche Schienennetz von 3 500 bis 4 000 km würde 400 bis 500 Millionen Frcs. zu seinem Ausbau und zu seiner Ausrüstung gekostet haben. Für eine so bedeutende Summe war aber das französische Parlament nicht zu haben, das durch Gesetz vom 28. Dezember 1890, in verbesserter Form wiederholt 11. Februar 1896, den Bau und Betrieb von Eisenbahnen in ganz Indo-China von seiner Zustimmung abgängig gemacht hatte.

Der Bau von Eisenbahnen hat sich auf der hinterindischen Halbinsel nur unter staatlicher Unternehmung als durchführbar erwiesen. In Britisch-Birma hat man diesen Weg von vornherein eingeschlagen, in Siam hat sich die Regierung genöthigt gesehen, die grössten Bauten aus den Händen Privater zu übernehmen, um dieselben auszuführen. So gelang es auch den eifrigen Bemühungen Doumer's, dass der französischen Deputirtenkammer am 27. November 1898 ein Gesetzentwurf vorgelegt wurde, der für den staatlichen Bau eines Eisenbahnnetzes in Indo-China 200 000 000 Frcs. forderte. Diese Summe sollte auf dem Wege der Anleihe aufgebracht, mit 3,5 % verzinst werden und innerhalb 75 Jahren rückzahlbar sein. Nach dem Entwurf sollte die französische Regierung eine Garantie für die Verzinsung und Tilgung der Anleihe übernehmen, deren jährliche Kosten auf das gemeinsame Budget Indo-Chinas zu setzen wären. Diese Bestimmung wurde aber von dem eingesetzten Ausschuss gestrichen und die Garantie des Mutterlandes durch die von Indo-China ersetzt.

Von den geplanten Eisenbahnen in einer Gesammtlänge von 1 660 km entfallen auf Tonkin 720 km, auf das mittlere Anam 190 und auf das südliche Anam mit Kochinchina 750 km. Tonkin erhält zwei Hauptlinien, eine 400 km lange, die Linie Haiphong-Hanoi-Laokai, die den Haupthafen der Kolonie im Thal des rothen Flusses mit Yünnan verbinden soll, und die 320 km lange Linie Hanoi-Namdinh-Thanhoa-Vinh, welche die fruchtbarsten und am dichtesten bevölkerten Gebiete von Tonkin und Nord-Anam durchzieht. Die Kosten der ersten Linie sind auf 50, die der zweiten auf 32 Millionen Frcs. veranschlagt. Für Mittel-Anam ist die 190 km lange Linie Tourane-Hue-Kwangtri geplant, die 24 000 000 Frcs. kosten wird. Dadurch soll einerseits die Verbindung der bisher isolirten Hauptstadt Anams mit seinem nahen Seehafen hergestellt, andererseits aber auch das in einer sehr fruchtbaren Gegend gelegene Kwangtri (das bisher als einzigen Einfuhrartikel deutsche Baumwollstoffe bezieht) mit der Küste verbunden werden. Kwangtri müsste ein sehr wichtiger Handelsplatz werden, da es durch sehr belebte Strassen und Kanäle mit Tonkin und dem oberen Mekhong verbunden ist. Die Südprovinzen von Anam und Kochinchina sollen zwei Bahnen erhalten. Die eine, 500 km lang, wird Saigon mit Khanhoa verbinden, wodurch man grosse Landstriche, die bisher sehr wenig ausgenutzt sind, ertragreicher zu machen hofft. Diese Bahn soll eine 150 km lange Zweigbahn zur Hochfläche von Langbian entsenden, wo man ein Genesungsheim, besonders für das französische Militär, errichten will, die zweite, 100 km lange Linie Mytho-Vinhlong-Kantho wird eine Fortsetzung der schon seit einigen Jahren eröffneten kurzen Eisenbahnlinie von Saigon in das wichtigste Reisgebiet der Kolonie sein. Die Kosten der ersten Bahn mit Zweigbahn sind auf 80 000 000, die der zweiten Bahn auf 10 000 000 Frcs. in Anschlag gebracht.

Die einzige Bahn, die in Tonkin bisher im Betrieb stand, war die 102 km lange Linie von Phu-Lang-tuong nach Lang-son,

die seit kurzem eine Spurweite von 1 m anstelle der früheren noch schmaleren Spur erhalten hat. Doch arbeitet man gegenwärtig an der Verlängerung dieser Linie, die einerseits bis Hanoi, anderseits bis Na-schan, dem Endpunkt der Schifffahrt auf dem Song-ki-kung, und von da bis zur Stadt Long-tscheu oder Langtscheu weitergeführt werden soll. Die Strecke Hanoi-Na-schan wird voraussichtlich im Laufe dieses Jahres vollendet werden und die Fortsetzung bis Long-tscheu dürfte nicht lange auf sich warten lassen.

Ausser diesen von der Regierung zu erbauenden Linien will man aber auch eine Eisenbahn durch das Privatkapital anlegen lassen. Schon am 20. Juni 1895 hatte Frankreich das Zugeständniss erlangt, seine Eisenbahnen auf chinesisches Gebiet hinüberführen zu dürfen. Im Vertrage vom 12. Juni 1897 war dann Frankreich von China das Recht zugestanden worden, von der Grenze Anams bis zur Hauptstadt der chinesischen Provinz Yünnan eine Eisenbahn zu bauen; entweder von Pese in der Linie des Westflusses oder im Gebiet des oberen Rothen Flusses von Laokai aus. Dabei verpflichtete sich China, die Strasse von Hokou über Manhau und Möngste nach Yünnan zu verbessern und auszubauen. Am 10. April 1898 erkannte die chinesische Regierung ausdrücklich der französischen Regierung oder der von dieser genannten Gesellschaft das Recht zu, eine Eisenbahn von der Grenze Tonkins nach Yünnan zu bauen, wobei die chinesische Regierung keine andere Pflicht haben solle, als den Grund und Boden für den Schienenweg und sein Zubehör zu liefern. Wie in den ersten Verträgen die chinesische Regierung versprochen hatte, sich zur Entwickelung des Bergbaus in den Provinzen Kwangsi und Kwangtung an französische Ingeniöre und Industrielle zu wenden, und wie auch in anderen Theilen Chinas die Eisenbahnkonzessionen mit dem Recht des Bergwerkbetriebes ausgestattet sind, so ist dies auch für Yünnan geschehen.

Die Regierung brachte am 27. November 1898 in der Kammer der Deputirten eine Gesetzvorlage ein, wonach für die Gesellschaft, welche die Konzession für eine Bahn von Lao-kai nach Yünnan und darüber hinaus erhält, eine jährliche Zinsgarantie der französischen Regierung von höchstens 3 000 000 Frcs. für 75 Jahre gefordert wurde. Der eingesetzte Ausschuss beantragte die Streichung der Vorlage, doch bewilligte die Kammer dieselbe. Eine französische Expedition hat bereits die Linie der Bahn studirt und der Generalguvernör Doumer ging im Mai 1899 nach der Hauptstadt von Yünnan, um mit dem dort residirenden chinesischen Vizekönig die Einzelheiten über den Bau der Bahn zu besprechen.

Die Ausführung dieser Bahn scheint von allen Projekten am dringendsten nöthig. Denn der Rothe Fluss kann selbst nach erfolgten Verbesserungen niemals eine ausreichende Verbindung zwischen Tonkin und Yünnan gewährleisten. Will man daher einen leichten, sicheren und schnellen Verkehr zwischen den beiden Gebieten herstellen, so ist der Bau einer Eisenbahn durchaus nöthig. Deshalb hat man diese Linie vor allen anderen in Angriff genommen. Aber auch mit den anderen beschäftigt man sich, seitdem die Anleihe an der Pariser Börse mühelos untergebracht, ja sehr stark überzeichnet worden ist. Seit Ende März 1900 scheint die Inangriffnahme bei allen den vorgenannten Strecken begonnen zu haben.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Das preussische Gesetz** vom 25. Mai 1900, **betreffend die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes** und die Betheiligung des Staates an dem Bau einer Eisenbahn von Treuenbrietzen nach Neustadt a. Dosse sowie von Kleinbahnen ist jetzt veröffentlicht. Der Gesetzentwurf, an dem vom Landtag keine Veränderungen vorgenommen sind, ist von uns seinem wesentlichen Inhalte noch in Nr. 8, S. 112 d. Ztg. wiedergegeben und in Nr. 9, S. 125 d. Ztg. besprochen worden, so dass sich eine Wiederholung erübrigt. Die Belastung der preussischen Staatskasse aus dem Gesetz beträgt rund 96 000 000 ℳ., in welcher Höhe Staatsschuldverschreibungen auszugeben sind.

— **Beförderung von Gütern zur Bahn durch die Bahnspeditöre in Berlin.** Die königliche Eisenbahndirektion Berlin hat neuerdings, um die vom Publikum trotz ihrer Billigkeit und Zuverlässigkeit bisher verhältnissmässig wenig benutzte Einrichtung der Anfuhr von Eil- und Frachtstückgütern von den Behausungen der Versender nach den Bahnhöfen durch die Bahnspeditöre immer weiteren Kreisen bekannt zu machen, auf den Berliner Bahnhöfen in der Nähe der Fahrkartenschalter, der Gepäckabfertigungsstellen und auf den Bahnsteigen Plakate anbringen lassen, aus denen die für die einzelnen Berliner Bahnhöfe bestellten Bahnspeditöre, der Tarif und die Art der Anmeldung genau zu ersehen sind. Mit gleichen Plakaten ist auch eine Anzahl von Geschäften, die äusserlich durch Blechschilder mit entsprechender Aufschrift kenntlich gemacht sind, ausgerüstet worden. In den Geschäften werden auch, ebenso wie bei den Eisenbahn-Fahrkartenausgabe-, Gepäck-, Eilgut-, Güterabfertigungs- und Auskunftsstellen Berlins und bei den Bahnspeditören Anmeldungen zur Abholung von Gütern aus der Behausung der Versender kostenlos verabfolgt. In dieselben ist nur die Anzahl der Frachtstücke, ihr ungefähres Gewicht und der Bestimmungsort einzutragen. Die Karten können alsdann unfrankirt in einen zum Berliner Postbezirk gehörigen Briefkasten geworfen werden. Die Grenzen, innerhalb deren diese Postbriefkasten angebracht sind, ergeben sich aus dem dem Berliner Adressbuch beigegebenen Plan, wo sie in blauer Farbe dargestellt sind. Einer Angabe des Abgangsbahnhofes bedarf es nicht.

Die Anmeldekarten werden von der Post nach dem in der Nähe des Bahnhofs Alexanderplatz belegenen Postamt 25 befördert, von wo sie durch das Auskunftsbüro auf Bahnhof Alexanderplatz in kurzen Zwischenräumen abgeholt werden. Letzteres gibt die Anmeldungen durch die Post, durch den Eisenbahnpackmeister oder durch den Fernsprecher an diejenige Güterabfertigungsstelle weiter, welche für den Versand in Frage kommt. Durch die Güterabfertigungsstelle wird alsdann der Bahnspeditör sofort verständigt. Aus der Beförderung der Anmeldekarten erwachsen dem Absender keine Kosten.

Ausser der Anmeldung in der vorbezeichneten Weise sind auch Anmeldungen in jeder anderen Form, insbesondere auch mündlich oder durch Fernsprecher mit der gleichen Wirkung bei den Güterabfertigungsstellen, den Bahnspeditören und dem Auskunftsbüro auf Bahnhof Alexanderplatz zulässig. Die direkte Anmeldung bei den Bahnspeditören oder den Güterabfertigungsstellen ist besonders zu empfehlen, wenn der Bahnhof, von welchem das Gut am zweckmässigsten abgesandt wird, bekannt ist. Bei direkter Anmeldung bei dem Bahnspeditör ist ausdrücklich anzugeben, dass die Abholung durch den Bahnspeditör gewünscht wird.

Die Abholung der angemeldeten Güter erfolgt gegen Empfangsbescheinigung bei Frachtgut spätestens innerhalb zehn, bei Eilgut innerhalb sechs Geschäftsstunden nach Eingang der Anmeldung bei der Güterabfertigungsstelle oder dem Bahnspeditör. Als Geschäftszeit gelten die Stunden von 7 Uhr Morgens bis 7 Uhr Abends.

— **Besuch der elektrischen Versuchsbahn bei Lichterfelde.** Eine grosse Anzahl der Mitglieder des Berliner Vereins für Eisenbahnkunde war am Mittwoch, den 30. Mai einer liebenswürdigen Einladung der Aktiengesellschaft Siemens & Halske zur Besichtigung der von ihr angelegten elektrischen Versuchsbahn bei Lichterfelde gefolgt. Die Besucher, unter denen wir ausser vielen anderen den Vorsitzenden des Vereins, Wirkl. Geh. Ober-Regierungsrath Streckert, den Präsidenten Kranold, die Generale v. Knappe und Budde sowie mehrere Räthe des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten bemerkten, begaben sich vom Bahnhof Gr.-Lichterfelde-West aus auf der elektrischen Strassenbahn nach dem Anfangspunkt der Versuchsstrecke, welcher sich in der Nähe des Kornmesser'schen Waisenhauses befindet. Die etwa 2 km lange Strecke liegt auf der einen Seite eines durch echt märkischen Sand führenden Feldweges und führt südwestwärts bis in die Nähe des Teltower Sees. Die zur Seite stehenden Telegraphenstangen tragen drei ziemlich starke Kupferdrähte, unter denen sich zum Abfangen etwa gerissener Drähte die bekannten Schutznetze befinden. Das Eigenartige des vorzuführenden Versuchs besteht in der Verwendung eines Drehstromes von der ungeheuren Spannung von 10 000 Volt zum Fortbewegen eines Fahrzeuges, das als Lokomotive dient, mit einer solchen im gewöhnlichen Sinne aber nicht die entfernteste Aehnlichkeit hat. Das Fahrzeug ruht auf zwei Achsenpaaren, über deren jedem sich ein mächtiger Kasten befindet, dessen Decke nach der Mitte des Fahrzeuges ansteigt. Zwischen beiden Kästen befindet sich der Führerstand. Von jedem der drei Drähte wird der Strom durch einen aus mehreren zu einem Dreieck verbundenen Stangen gebildeten, seitwärts an den Drähten entlang gleitenden Bügel entnommen, dessen Einrichtung die bei den bisher üblichen Stromabnehmern so häufigen Stromunterbrechungen ausschliesst. Durch die in den Kästen befindlichen Umwandler wird der Strom in einen Arbeitsstrom von nur 750 Volt Spannung umgewandelt, der dann

in gewöhnlicher Weise auf die Motoren der Fahrzeugachsen wirkt. Die Verwendung des so stark gespannten Drehstromes (die elektrischen Strassenbahnen verwenden in der Regel nur Gleichstrom von etwa 500 Volt) ermöglicht zunächst eine Ersparung an Kraft, weil die unvermeidlichen Kraftverluste hier geringer sind als beim Gleichstrom; die Zuleitung des Stromes erfolgt von einem Kraftwerk aus, welches sich hier in der Mitte der Strecke befindet und seinerseits aus dem Kraftwerk der Lichterfelder elektrischen Strassenbahn in der Weise gespeist wird, dass während des Ruhens des Betriebes in der Nacht eine grossartige Anlage von etwa 400 Akkumulatorelementen die Kraft aufspeichert, die dann bei Tage die Motoren der Dynamomaschinen in Bewegung setzt, welche nun ihrerseits den Drehstrom erzeugen und ihn den Leitungsdrähten zuführen. Ausser der Ersparung soll aber vor allem der so stark gespannte Drehstrom ganz ungewöhnliche Geschwindigkeiten ermöglichen. Auf der Versuchsbahn wird nur mit 60 km Stundengeschwindigkeit gefahren, weil die Lage der Strecke eine grössere nicht wohl zulässt. Als Anhängewagen, der die Gäste aufnahm, wurde ein Wagen von der Art benutzt, wie sie auf der zukünftigen elektrischen Hochbahn Verwendung finden sollen. Die Wagen sind nach amerikanischem System gebaut und haben Längssitze mit einem sehr breiten Mittelgang, der eine äusserst bequeme Bewegung gestattet. Das Licht fällt durch grosse Scheiben voll ein, die Höhe der Wagen ist wegen ihrer Verwendung in den niedrigen Unterpflasterstrecken nur beschränkt. Die nöthigen Erläuterungen wurden von dem Oberingeniör der Firma Siemens & Halske, Herrn Bauinspektor Köttgen, in dankenswerthester Weise gegeben. Er legte u. a. dar, dass ausser der vorhin kurz erwähnten Schutzvorrichtung gegen herabfallende Drähte für den Fall einer wirklichen Verwendung so starker Spannungen noch eine weitere Sicherung geplant sei, welche bewirken werde, dass beim Zerreissen des Drahtes dieser bereits stromlos sei, noch ehe er im Fallen einen Gegenstand habe berühren können.

Die Fahrt auf der Versuchsstrecke, die einige Male wiederholt wurde, ging sehr rasch und angenehm von statten. Man gewann allgemein die Ueberzeugung, dass mit diesem System weit grössere Geschwindigkeiten erzielbar seien, wenn nur die Bahnanlage in Unter- und Oberbau solche gestatte. Hoffen wir, dass diese höchst dankenswerthen Versuche der Weltfirma Siemens & Halske dazu beitragen, die immer brenner werdende Frage der Schnellbahnen glücklich zu lösen. Wie wir erfahren, steht die im vorigen Jahre gebildete deutsche Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen (vergl. Nr. 79 S. 1293 Jahrg. 1899 d. Ztg.) diesen Versuchen nahe, und wir dürfen in ihnen wohl einen bedeutungsvollen Schritt auf dem Wege zur Verwirklichung ihrer Ziele erblicken.

— **Ahaus-Enscheder Eisenbahn.** Der „Pr. Staatsanzeiger" veröffentlicht einen Allerhöchsten Erlass vom 26. März d. J., betreffend die Uebernahme des Betriebes der der Ahaus-Enscheder Eisenbahngesellschaft in Ahaus i. Westf. konzessionirten Eisenbahn durch die holländische Eisenbahngesellschaft in Amsterdam. Der Erlass ertheilt dem gleichzeitig abgedruckten Vertrage vom 1. September/19. November 1899, durch welchen die erstgenannte Eisenbahngesellschaft den Betrieb der ihr preussischerseits am 2. August 1899 konzessionirten Eisenbahn von Ahaus nach Enschede an die letztgenannte Gesellschaft überträgt, die Genehmigung. Der aus 34 Artikeln bestehende, sehr sorgfältig ausgearbeitete Vertrag enthält alle Einzelheiten über die Bedingungen der Betriebsüberlassung. Die Bahn ist vollspurig, wird aber als Nebenbahn betrieben, die Länge beträgt etwa 18 km, von denen etwa $^2/_3$ auf preussischem und $^1/_3$ auf niederländischem Gebiet liegen. Die holländische Eisenbahngesellschaft hat der Eigenthümerin gegenüber volle Tariffreiheit; sie ist verpflichtet, täglich nach jeder Richtung fünf Züge mit Personenbeförderung regelmässig verkehren zu lassen.

— **Die ständige Eisenbahn-Tarifkommission** und der dazu gehörende Ausschuss der Verkehrsinteressenten werden in Hohenschwangau in den Tagen des 6. bis 8. d. Mts. über folgende Gegenstände berathen:

1. Zusammenladen verschiedener Güter, 2. Privatkesselwagen, 3. Rubrik für Kesselwagengüter, 4. lebende Fische, 5. Muschel- und Schalthiere, 6. Margarine, 7. Watte, 8. Lampentheile, 9. Akkumulatoren, 10. Kohlenwasserstoffe, 11. Kalciumkarbid, 12. Holzstoffgefässe, 13. Brennstoffsparer, 14. Russ, 15. Hochöfen-Flugstaub, 16. Klauen und Hufe, entfettet, 17. Klauen und Hufe, 18. Kaliphosphat, 19. Gerstenschalen, 20. Thiere in Käfigen, 21. Zuchtviehsendungen, 22. Desinfektionsgebühren.

— **Aus dem badischen Landtage.** Wie Minister v. Brauer in der Sitzung der ersten Kammer vom 25. Mai d. J. mittheilte, ist ein Entwurf über die Verlegung der Höllenthalbahn bei Freiburg in der Ausarbeitung begriffen. Diese Frage, bemerkte der Minister, solle keineswegs verquickt werden mit dem immer wieder auftauchenden abenteuerlichen Gedanken einer Beseitigung der Zahnradstrecke. Dieser Wunsch sei nahezu unerfüllbar; das Höllenthal müsste in weiten Serpentinen verlassen werden, die Sache würde vielleicht 20 000 000 ℳ kosten. Von einem Umbau werde also kaum die Rede sein können, dagegen glaube er, dass die technischen Fortschritte immer mehr dahin führen werden, auch auf der Zahnradstrecke mit grösserer Geschwindigkeit zu fahren. Er glaube, dass, wenn die Höllenthalbahn völlig fertiggestellt sein werde, man einen Durchgangsverkehr werde einführen können, bei dem die Strecke von Freiburg bis Neustadt erheblich rascher sich überwinden lassen werde.

Die zweite Kammer genehmigte einstimmig die Forderung von 1 000 000 ℳ zur Erwerbung von Gelände für die Verlegung des Karlsruher Bahnhofs. Es kamen in dieser Angelegenheit drei Projekte in Frage: Belassung des Bahnhofs an seiner jetzigen Stelle mit Höherlegung, Kosten insgesammt 21 500 000 ℳ, mit Strassenüberführung 15 100 000 ℳ, Verlegung des Bahnhofs an den Lautersee 14 900 000 ℳ. Man entschied sich für den neuen Entwurf südlich des Lauterbergs, der als Durchgangsbahnhof gedacht ist. Dabei werden sämmtliche Bahnhofsanlagen westlich der Rüppurrerstrasse abgebrochen und es wird dieses ganze Gelände als Baugebiet für die städtische Entwickelung frei, während andererseits eine Verkehrs- und Werthverschiebung zwischen den verschiedenen Stadttheilen die Folge sein wird. Der Güterbahnhof kann an seiner jetzigen Stelle verbleiben. Dieses Projekt bringt auch eine Verkürzung der Durchfahrtslinie zwischen Durlach und Ettlingen und ermöglicht es, den schwierigen und langwierigen Bau unabhängig vom Betrieb vorzunehmen. Auch gibt dieser Bahnhof für alle Zeiten eine endgültige Anlage, da man dort auch für weitestgehende Entwickelung Vorsorge treffen kann. Zudem ist dieser Entwurf der billigste. Der Erlös aus dem Gelände an der alten Stelle ist auf 3 500 000 ℳ veranschlagt. Der Stadtrath wie die Stadtverordneten haben einmüthig dem Entwurfe zugestimmt. Der neue Bahnhof kommt in der gleichen Richtung zu liegen, in der der alte liegt, so dass die Werthverschiebung nicht so beträchtlich werden dürfte, als wenn die Verlegung an das eine oder andere Ende der Stadt stattgefunden hätte.

— **Betriebseröffnungen.** Am 1. d. Mts. ist die der württembergischen Eisenbahngesellschaft gehörige vollspurige Nebenbahn Nürtingen-Neuffen mit den Stationen Nürtingen, Frickenhausen, Linsenhofen und Neuffen für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr eröffnet worden. Die Bahn wird nach den Vorschriften der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands betrieben.

— **Eisenbahnprojekt Kiel-Holtenau.** Wie man der „Kreuzztg." aus Kiel schreibt, wird dort schon seit längerer Zeit an dem Projekt einer Bahn von Kiel nach Holtenau gearbeitet, um in unmittelbarer Nähe des Kaiser Wilhelmkanals zu kommen, wodurch für den Handel der Stadt Kiel grosse Vortheile erreicht werden würden. Die Sache wollte indessen nicht recht vorwärts kommen. Jetzt aber sind die Wege geebnet. Die Marineverwaltung wünscht nämlich aus strategischen Gründen eine solche Bahn, um die neuerdings nach Holtenau verlegten grossen Kohlenlager an das Landeseisenbahnnetz anzuschliessen und eine Landverbindung mit an der Kanalmündung anzulegendem Torpedobootshafen zu erhalten. Die Handelskammer schlägt nun vor, die vom Staatsbahnhofe ausgehende Linie so nahe wie möglich den Umkreis der Stadt entlang zu führen und ausser Haltestationen in Holtenau und Wik zwei Stadtbahnhöfe zu errichten, die den lokalen Verkehr aufnehmen sollen. Zunächst ist man jetzt mit der Ausarbeitung des Bauprojektes beschäftigt.

— **Wagenübergang auf Kleinbahnen.** Nachdem durch den Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 31. Januar d. J. die Bedingungen für die Einführung von Kleinbahnen in Staatsbahnstationen — vergl. Nr. 13 S. 193 d. Ztg. — festgesetzt worden sind, hat nunmehr ein in Nr. 18 des „Eisenbahn-Verordnungsblattes" abgedruckter Ministerialerlass vom 7. Mai d. J. auch die Bedingungen für den Wagenübergang auf Kleinbahnen im Bereiche der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft einheitlich geregelt. Danach ist der Uebergang von Güterwagen auf Kleinbahnen in der Regel nur zulässig, wenn deren Oberbau einen Raddruck von mindestens 6 000 kg gestattet. Für Wagen mit einem festen Radstand von 4,5 m ist der Uebergang nur zulässig, wenn auf der zu durchlaufenden Kleinbahnstrecke Krümmungshalbmesser unter 150 m nicht vorhanden sind. — Besonderer Vereinbarung bleibt vorbehalten, unter welchen technischen Voraussetzungen und Bedingungen der Uebergang von normalspurigen Wagen auf schmalspurige Kleinbahnen mittelst Rollbockbetriebes gestattet werden soll. — Im übrigen wird der Uebergang normalspuriger Wagen auf die Kleinbahn davon abhängig gemacht, dass die Kleinbahn eine ihrem Verkehr entsprechende Anzahl von normalspurigen Wagen beschafft und diese — soweit sie nicht ausschliesslich dem Binnenverkehr ihrer eigenen Strecke dienen sollen — in den Staatsbahnwagenpark einstellt. Von dieser Beschaffung

bezw. Einstellung kann jedoch abgesehen werden bei Kleinbahnen, welche entweder einen nennenswerthen Uebergangsverkehr nach Strecken der Staatsbahn nicht haben oder bereit und imstande sind, die ihnen übergebenen Wagen innerhalb der für die Anschlussstation geltenden Ladefristen zurückzugeben. Kommt für die Kleinbahn ein regelmässiger Versandverkehr in Betracht, der sich im wesentlichen nur nach einer oder mehreren bestimmten fremden Stationen bewegt, z. B. Versand einer Zeche nach einer Fabrik, so kann vereinbart werden, dass die Kleinbahn die diesen Transporten dienenden Wagen verhält und entsprechend beschildert. Die für diese Leistungen der Kleinbahn zu gewährende Vergütung ist in jedem Falle besonders festzusetzen. Diese Wagen werden in den Staatsbahnwagenpark nicht eingestellt. — Eine Prüfung, ob die Anzahl der eingestellten Wagen dem eigenen Verkehrsbedürfniss der Kleinbahn entspricht, findet in der Regel nach Ablauf jedes vierten Jahres in der Weise statt, dass der durchschnittliche Wagenbedarf der letzten vier Jahre für den Wagenbedarf der nächsten vier Jahre maassgebend ist. — Hinsichtlich der Bauart, insbesondere auch der Tragfähigkeit müssen die von der Kleinbahn beschafften und in den Staatsbahnwagenpark eingestellten Wagen den Normalien der Staatseisenbahnverwaltung entsprechen. Ein Drittel derselben ist mit Bremsen zu versehen. Die Kleinbahn ist verpflichtet, die von ihr zu beschaffenden Wagen binnen Jahresfrist nach erhaltener Aufforderung behufs Einstellung in den Staatsbahnwagenpark dem Verkehr zu übergeben, und hat bei Nichteinhaltung dieser Frist eine Verzugsstrafe von 1 ℳ für jeden Tag der Verspätung und jeden Wagen zu entrichten. — Die Staatseisenbahnverwaltung darf die von der Kleinbahn bei ihr eingestellten Wagen wie eigene benutzen und zahlt hierfür eine jährliche Vergütung, welche für jeden Wagen auf 4 % des Beschaffungspreises festgesetzt ist. — Kleinbahnen, welche Wagen in den Staatsbahnwagenpark eingestellt haben, bleiben für jeden auf ihre Strecken übergehenden Wagen, welchen sie innerhalb 24 Zeitstunden nach Empfang wieder zurückgeben, von Zahlung einer Miethe frei. Für jede angefangene weitere Stunde des Aufenthalts ist eine Zeitmiethe von 10 ₰ zu entrichten. Für Wagen, die der Kleinbahn beladen zugeführt, daselbst entladen und beladen zurückgegeben werden, wird eine weitere miethfreie Frist von 24 Stunden gewährt. — Kleinbahnen, welche Wagen nicht eingestellt haben, zahlen keine Wagenmiethe, haben dagegen bei Ueberschreitung der tarifmässigen Ladefristen Wagenstandgeld zu bezahlen. — Die Zuführung und Abholung der Wagen nach und von der Kleinbahn erfolgt in der Regel durch die Staatseisenbahn unentgeltlich. Ob mit Rücksicht auf besondere Verhältnisse (Grösse der Entfernungen usw.) eine besondere Gebühr zu erheben ist, bleibt besonderer Vereinbarung vorbehalten. Die der Kleinbahn zugeführten Wagen sind in der Regel leer auf derselben Anschlussstation zurückzugeben, auf der sie übergegangen sind. Für die Rückgabe der beladenen Wagen ist die Rücksicht auf den Bestimmungsort der Ladung maassgebend. — Die Kleinbahn ist gehalten, die einzelnen Wagengattungen den Versendern nicht unter günstigeren Bedingungen zur Verfügung zu stellen, als nach den Bestimmungen der Staatsbahn vorgeschrieben ist.

Die Staatseisenbahnverwaltung wird die in ihren Wagenpark eingestellten Wagen in vollkommen lauffähigem Zustande erhalten und sie bei etwaiger Aufhebung des Vertrages in ebensolchem Zustande der Kleinbahn zurückgeben. Die Kosten der Beschädigungen, welche auf der Eigenthumsbahn eingetreten sind, hat jedoch die letztere zu ersetzen. — Vom Augenblicke der Uebergabe haftet jeder Theil für die an den Wagen vorkommenden Beschädigungen jeder Art sowie für das Fehlen loser Bestandtheile usw. nach den Bestimmungen des Vereinswagenübereinkommens.

Streitigkeiten über die durch den Vertrag begründeten Rechte und Pflichten sowie über die Ausführung des Vertrages sind zunächst der vertragschliessenden königlichen Eisenbahndirektion zur Entscheidung vorzulegen. Die Entscheidung dieser Behörde gilt als anerkannt, falls die Kleinbahn nicht binnen vier Wochen vom Tage der Zustellung anzeigt, dass sie auf schiedsrichterliche Entscheidung antrage. Auf das schiedsrichterliche Verfahren finden die bezüglichen Bestimmungen der Civilprozessordnung Anwendung.

Die Wagenübergangsverträge gelten auf unbestimmte Zeit. Die Kündigung steht jedem der vertragschliessenden Theile mit vierteljährlicher Frist zum ersten Tage eines jeden Vierteljahres zu.

— **Ronsdorf-Müngstener Eisenbahngesellschaft.** Die Gesellschaft, die im Besitz der westdeutschen Eisenbahngesellschaft ist, erzielte im Jahre 1899 einen Betriebsgewinn von 33 675 ℳ, woraus nach Abzug von 10 % = 3 367 ℳ für die Betriebsleitung an die westdeutsche Eisenbahngesellschaft und nach Abzug der Abschreibungen und Rücklagen 2,25 % Dividende auf das alte Kapital von 1 139 000 ℳ gezahlt werden.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat April d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1 826,11 (1 760,01) km 3 029 815 (2 779 655) Personen und 653 471 (641 890) t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 1 636 100 (1 497 031) ℳ, aus dem Güterverkehr 2 488 000 (2 416 465) ℳ, aus sonstigen Quellen 230 000 (225 600) ℳ, zusammen 4 354 100 ℳ, gegen das Vorjahr mehr 215 004 ℳ.

— **Sächsische Staatseisenbahnen.** Nach der uns vorliegenden Betriebsübersicht wurden auf den sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1899 bei einer Betriebslänge von 3 005,53 Kilometer (gegen 2 966,15 km im Jahre 1898) befördert 65 065 762 (59 942 248) Personen und 23 949 003 (23 339 882) t Güter. Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 39 386 785 ℳ und aus dem Güterverkehr 76 890 556 ℳ, zusammen 116 277 341 ℳ (gegen das Vorjahr + 4 245 273 ℳ). Auf den im Betriebe der sächsischen Staatseisenbahnen stehenden Privatbahnen (Zittau-Reichenberg und Zittau Oybin-Jonsdorf) mit einer gegen das Vorjahr unveränderten Betriebslänge von 41,02 km wurden im Jahre 1899 zusammen 1 196 415 (1 111 293) Personen und 433 903 (428 850) t Güter befördert. Vereinnahmt wurden aus dem Personen- und Gepäckverkehr 472 397 ℳ und aus dem Güterverkehr 550 466 ℳ, zusammen 1 022 863 ℳ (gegen das Vorjahr + 28 733 ℳ).

— In der Maisitzung der **deutschen Gesellschaft für öffentliche Gesundheitspflege** erörterte Geheimer Sanitätsrath Dr. Brähmer, Bahnarzt der königlichen Eisenbahndirektion Berlin, die Aufgaben und Grenzen der öffentlichen Gesundheitspflege im Eisenbahnbetriebe. Er zog dabei in Betracht, was vom Standpunkte der Hygiene im Interesse der Reisenden von den Eisenbahnverwaltungen zu verlangen ist, und sodann was für die Angestellten der Eisenbahnen wegen der Sicherheit der Betriebsführung zu fordern ist. Einleitend warnte Dr. Brähmer davor, dass man mit den Forderungen über das Ziel hinausgehe; man müsse eingedenk sein, dass die Erfüllbarkeit der hygienischen Forderungen ihre Grenze an den Aufgaben und der Technik der Eisenbahnen hat. Die Geschwindigkeit der Eisenbahnfahrt ist bei uns auf die Meistzahl von 85 km in der Stunde gebracht worden. Dabei zeigen sich schon, wie die Erfahrungen auf der Berlin-Hamburger Bahn beweisen, bei den Reisenden in den letzten Wagen Beeinträchtigungen des Allgemeinbefindens. Im Vergleiche zu der gewaltigen Zahl der auf den Eisenbahnen Reisenden und der grossen zurückgelegten Strecken ist die Zahl der Unfälle und Verletzungen auf der Eisenbahn gering. Die beste Fürsorge für die Verhütung von Unfällen liegt darin, dass mit allen Mitteln angestrebt wird, das Fahrpersonal leistungsfähig zu erhalten, und zwar muss diese Leistungsfähigkeit während der ganzen Dienstschicht gleichmässig unvermindert sein. Zu allererst ist darauf Bedacht zu nehmen, dass Lokomotivführer und Heizer dauernd in einer solchen körperlichen und geistigen Verfassung sind, dass sie ihre volle Aufmerksamkeit auf den Dienst richten und zu jeder Zeit unmittelbar und ohne Verzug eingreifen können. Nächst den Lokomotivführern und Heizern kommen, was die Grösse der Verantwortlichkeit angeht, das übrige Fahrpersonal, ferner die Stationsbeamten und die Weichensteller in Betracht. Im Interesse der Betriebssicherheit ist zu verlangen, dass die einzelne Dienstschicht nicht übermässig lang ist und dass zwischen den einzelnen Dienstschichten Ruhepausen von genügender Länge liegen. Zu sorgen ist für gesundheitsmässig eingerichtete Uebernachtungsräume für das Fahrpersonal; vorbildlich sollte hier das in Köln errichtete Gasthaus für das Eisenbahnfahrpersonal sein. Ein grosser Schaden sei, dass das Fahrpersonal schwer unter Magen- und Darmkrankheiten leidet. Es müsste nach dem Vorbilde der Schweiz verfahren werden, wo an bestimmten und geeigneten Haltestellen ein gut hergerichtetes Essen für das Fahrpersonal bereit gehalten wird, und dieses angewiesen ist, ordentlich zu speisen. Bei uns leben Zugführer, Heizer, Schaffner u. a. oft in 24 bis 36 Stunden von Kaffee, Brod, Eiern. Dem verantwortlichen Fahrpersonal müsste ein mit der Dienstzeit bis auf einen Monat steigender Urlaub jährlich ohne Einschränkung des Einkommens bewilligt werden, mit der Vorschrift, dass der Urlaub wirklich ausgenutzt werde. Es käme darauf an, zur Erfüllung dieses Zieles Genesungs- und Erholungsheime für Eisenbahnbeamte einzurichten. Vorbereitet wird der Bau von zwei Lungenheilstätten für Eisenbahnbeamte. Die eine soll im Riesengebirge, die andere in der Nähe Cassels erbaut werden. Um zu verhüten, dass Lokomotivführer, auch wenn sie ihrem Berufe nicht mehr ganz gewachsen sind, noch im Dienste verbleiben, sei zu bestimmen, dass bei der Bemessung der Pension die Fahrzeit doppelt gerechnet werde. Dringend erforderlich sei eine beständige Verbesserung des bahnärztlichen Dienstes. Ein Schritt vorwärts sei schon nach der Richtung hin geschehen, dass besoldete Augenärzte angestellt wurden. Die Eisenbahnverwaltung müsse aber beständig dessen eingedenk sein, dass eine genaue Prüfung und Ueberwachung der

Betriebsbeamten auf ihre Gesundheit und ihr geistiges Vermögen mit das wichtigste Mittel für die Sicherung des Betriebes sei. Zweckmässig erwies sich die auf die Anregung der Bahnärzte durchgeführte Bestimmung, dass an die akademisch gebildeten Eisenbahningeniöre in Hinsicht auf das Sehvermögen dieselben Forderungen wie an das Fahrpersonal gestellt werden.

(„Voss. Ztg.")

— **Dampfschifffahrt auf dem Bodensee.** Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ist für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen mit den Dampfschiffen auf dem Bodensee (Obersee und Ueberlingersee) ein neuer Tarif zur Einführung gelangt, durch welchen der bisherige Tarif aufgehoben wird. Nach dem neuen Tarif ist unter anderem die wahlweise Benutzbarkeit der Rückfahrkarten bei der Rückreise über einen anderen Weg auf eine Anzahl weiterer Verkehrsbeziehungen ausgedehnt.

— **Personalnachrichten.** Der grossherzoglich hessische Oberlandesgerichtsrath Forch in Darmstadt ist zum richterlichen Mitgliede und der grossherzoglich mecklenburgische Oberlandesgerichts-Senats-Präsident Altvater in Rostock zum stellvertretenden richterlichen Mitgliede des Reichs-Eisenbahnamts ernannt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Aus dem österreichischen Abgeordnetenhause.** In der Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses vom 10. Mai d. J. wurden an den Eisenbahnminister folgende näher begründete Anfragen gerichtet:

I. Nach der Konzessionsurkunde der österreichischen Nordwestbahn ist diese Bahn verpflichtet, sobald in zwei aufeinanderfolgenden Jahren das Roherträgniss für die Meile 120 000 fl. erreicht, über Verlangen der Staatsverwaltung das zweite Gleise zu legen. Die Regierung ist seit dem Jahre 1896 berechtigt, die Erfüllung dieser Verpflichtung zu verlangen. Trotzdem ist bisher noch auf keiner einzigen Strecke dieser Bahn das zweite Gleise gelegt worden. Da auf grossen Strecken der Nordwestbahn sich der Mangel eines zweiten Gleises sehr fühlbar macht, da ferner die Last der Erbauung dieser Strecke im Falle der wohl nicht auf lange zu verschiebenden Einlösung auf den Staat fallen würde, während sie gegenwärtig von der Gesellschaft zu tragen ist, wird an den Eisenbahnminister die Anfrage gerichtet:

1. Wie rechtfertigt derselbe die jahrelange Verschleppung der Angelegenheit des zweiten Gleises der Nordwestbahn durch die Eisenbahnverwaltung?

2. Ist er gewillt, die Gesellschaft endlich zur sofortigen Erbauung des zweiten Gleises zu verhalten?

II. 1. Ist derselbe gewillt, zu verhindern, dass Dividenden an die Aktionäre der Südbahn bezahlt werden, solange die Gesellschaft nicht den Anforderungen der Betriebssicherheit vollkommen entspricht und den Dienst und die Entlohnung ihres Personals in angemessener Weise geregelt hat?

2. Ist derselbe bereit, eventuell zu diesem Zwecke mit der Sequestration der Südbahn vorzugehen?

III. In Beantwortung einer Anfrage hat der Eisenbahnminister am 2. Juni 1898 die Erklärung abgegeben, „dass die Regierung mit allem Nachdrucke und mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln dahin wirken werde, dass die Frage der Herabsetzung der Tarife auf der Graz Köflacher Bahn ehethunlichst einer den berechtigten Wünschen der Interessenkreise möglichst entsprechenden Lösung zugeführt werde."

Es ist jedoch seither nichts in der Angelegenheit geschehen und das ganze von der Graz-Köflacher Bahn durchzogene Gebiet seufzt nach wie vor unter dem Drucke der unverhältnissmässig hohen Tarife dieser Bahn.

Es wird demnach an den Eisenbahnminister die Anfrage gestellt:

„Gedenkt die Regierung ihren ganzen Einfluss und alle ihr zu Gebote stehenden gesetzlichen Mittel dahin abzuwenden, die Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft zu einer vom öffentlichen Interesse des von ihr abhängigen Gebietes unbedingt gebotenen ausgiebigen Herabsetzung ihrer Frachtsätze, insbesondere der ganz unverhältnissmässig hohen Kohlentarife zu verhalten und so die weitere monopolistische Ausbeutung eines grossen Theiles von Steiermark durch die genannte Gesellschaft hintanzuhalten?"

Ferner wurde in der Sitzung vom 17. Mai d. J. an den Eisenbahnminister nachfolgende Anfrage gestellt:

„Je näher der Zeitpunkt heranrückt, wo der Staat von seinem konzessionsmässigen Rechte auf Einlösung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Gebrauch machen wird, desto mehr wendet sich das öffentliche Interesse den Rechnungsabschlüssen dieses Unternehmens zu.

Während nun das Erträgniss für die Jahre 1897 und 1898 ziemlich ständig blieb und dem Staate nicht nur einen Antheil am Reingewinne sicherte, sondern ihm auch ermöglichte, auf eine Herabsetzung der Frachttarife zu bestehen, musste es die grösste Ueberraschung hervorrufen, dass für das Jahr 1899 ein um 3 000 000 fl. geringeres Erträgniss ausgewiesen wurde.

Wenn nun auch dieses Mindererergebniss auf eine Steigerung der Betriebsausgaben durch die Erhöhung der Kosten der Unfallversicherung um 119 000 fl., der Haftpflichtversicherung um 80 000 fl., auf aus den Betriebseinnahmen gedeckte Investitionen von 900 000 fl., ferner auf die Erhöhung der Erwerbsteuer um 380 000 fl. und auf ein höheres Erforderniss von 114 000 fl. für die Verzinsung und Tilgung der Anleihen zurückzuführen gesucht wird, so bleibt immerhin eine durch die Vermehrung des Personals und Erhöhung der Bezüge desselben nicht zu erklärende Mehrausgabe von 1 500 000 fl. zu rechtfertigen.

Es wird daher an den Eisenbahnminister die Anfrage gerichtet, ob er die Bilanz der Nordbahn dahin prüfen lassen werde, dass keine künstlichen Verschiebungen zum Nachtheile des Staatsinteresses darin vorkommen?"

— **Uebereinkommen über die Desinfektion von Eisenbahnviehwagen.** Wegen Abschluss eines solchen sind zwischen der deutschen Regierung und der österreichisch-ungarischen Regierung Verhandlungen im Zuge. Die österreichische und die ungarische Regierung sind, wie verlautet, nicht abgeneigt, sich den Bestimmungen über das deutsche Desinfektionsverfahren thunlichst anzuschliessen.

— **Die vereinigten österreichischen Mühlenverbände gegen die Deklassifikation des Futtermehls und der Kleie.** Eine Abordnung der vereinigten Mühlenverbände Oesterreichs sprach bei dem Eisenbahnminister, dem Handelsminister und dem Ackerbauminister vor, um eine Eingabe zu überreichen, in welcher auf die grosse Schädigung hingewiesen wird, welche die österreichische Mühlenindustrie durch die jüngsten Tarifverordnungen, betreffend die Deklassifikation des Futtermehls und der Kleie erleidet und welcher ausserordentliche Vortheil der ungarischen Grossmühlenindustrie durch diese Tarifverordnungen eingeräumt werde, ohne dass der geplante Zweck, der Landwirthschaft billige Kraftfuttermittel zuzuführen, damit erreicht wird. Die Minister theilten mit, dass der am 6. d. Mts. zusammentretende Staatseisenbahnrath diesen Gegenstand seiner Berathung unterziehen werde. Hierbei werde es hoffentlich gelingen, die auseinander gehenden Anschauungen der Vertreter der Mühlenindustrie und jener der Landwirthschaft in Einklang zu bringen.

— **Güterverkehrsentwickelung im Jahre 1899.** Die Geschäftsberichte der vier grössten österreichischen Privatbahnen (Südbahn, Nordbahn, Staatseisenbahn und Nordwestbahn) enthalten interessante Mittheilungen über die Güterverkehrsentwickelung im abgelaufenen Jahre.

Die Südbahn weist für das Jahr 1899 eine Güterbeförderung von 8 490 000 t auf dem Gesammtnetze aus (d. i. um 551 307 t oder 6,9 % mehr als im Jahre 1898) und an Einnahmen aus dem Güterverkehre 33 240 000 fl. (um 1 350 000 fl. oder 4,3 % mehr als im Jahre 1898). Zu dem befriedigenden Ergebniss des Frachtenverkehres haben hauptsächlich die günstigere Getreideernte und die regere Thätigkeit auf verschiedenen industriellen Gebieten, namentlich auf jenem der Montanindustrie beigetragen.

Die starke Zunahme der Kohlen- und Kokstransporte erklärt der Geschäftsbericht aus dem Aufschwunge der Industrie und dem hierdurch hervorgerufenen gesteigerten Rohstoffbedarf. Die Einfuhr englischer Kohle ist neuerlich zurückgegangen. Die Verkehrszunahme von Getreide und Mahlprodukten war eine Folge der günstigeren Ernten der beiden letzten Jahre, während im Jahre 1898 die schwache Getreideernte des Jahres 1897 noch nachgewirkt hatte. Die Hauptsteigerung entfällt auf den Getreideverkehr von Ungarn nach Oesterreich. Die Einfuhr des Getreides über Triest und Fiume hat naturgemäss einen Rückgang erfahren. Der Zuckerexport über Triest und Fiume hat wieder beträchtlich zugenommen.

Die Mehrverfrachtungen von Eisen, Eisenfabrikaten, Rohmetallen und Erzen sind auf die allgemeine günstige Lage des Eisenmarktes und die hierdurch veranlasste erhöhte Thätigkeit der Montanindustrie, sowie namentlich auch auf einen erhöhten Bedarf der an den Südbahnlinien gelegenen Industrien an Eisenfabrikaten zurückzuführen.

Ausser in den genannten Artikeln hat die Verfrachtung bedeutend zugenommen bei Bau- und Werkholz, Reis, Obst, Rüben, Oelen, Manufakturwaaren und Garnen, Schafwolle, Hanf und Flachs, Papier usw.

Eine beträchtlichere Verkehrsabnahme fand bei folgenden Artikeln statt: Steine und Sand, Holzkohle und Torfziegel, Gips, Cement und Kalk, Wein, Fassdauben, Baumwolle. Was insbesondere den Weinverkehr anbelangt, so gestaltete sich derselbe trotz der grösseren Aufgabe in den Stationen Südtirols ungünstig, da die Einfuhr dieses Artikels über Triest um 4 720 t, jene über Fiume um 8 006 t zurückgegangen ist. Die weitere Verminderung der Fassdaubensendungen ist eine Folge der fortdauernd ungünstigen Verhältnisse, mit denen der Absatz dieses Artikels im Auslande zu kämpfen hat. Die Einfuhr ostindischer Baumwolle hat eine neuerliche beträchtliche Abnahme erfahren, welche auch im Jahre 1899 durch die Einfuhr amerikanischer Baumwolle nicht völlig ausgeglichen werden konnte.

Bei der Nordbahn weist der Verkehr von Parteifrachtgütern im Jahre 1899 eine Gesammtbewegung von 13 716 952 t gegen 13 626 208 t im Jahre 1898 aus. Es hat demnach eine Mehrverfrachtung um 90 744 t stattgefunden. Dagegen blieb die Einnahme aus dem Waarenverkehr mit 30 800 000 fl. hinter jener des Vorjahres um rund 506 000 fl. zurück. Eine Verkehrszunahme ist insbesondere bei nachstehenden Artikeln zu verzeichnen: Eisen- und Stahlwaaren 47 714 t, Erze und Schlacken 31 493 t, Holz 25 544 t, Mehl und Mahlprodukte 23 293 t, Steine, Erde usw. 62 431 t, Ziegel 41 639 t usw. Dagegen ist eine Abnahme des Verkehres namentlich bei Getreide um 136 172 t (infolge des Ausfalls der vorjährigen grossen russischen Getreideeinfuhr), bei Kohle und Koks um 22 361 t (infolge verringerter Einfuhr oberschlesischer Kohle), dann bei mineralischen Leuchtstoffen um 57 853 t und bei Borstenvieh um mehr als 120 000 Stück (infolge von Ausfuhrverboten) eingetreten.

Was die Nordwestbahn betrifft, so wurden im Güterverkehre auf beiden Netzen grössere Quantitäten verfrachtet. Für das garantirte Netz warf der Güterverkehr bei einer Mehrbeförderung von 123 000 t (3,38 %) um 172 000 t oder 2,1 % höhere Einnahmen ab. Trotzdem die Güter um mehr als 3 % zugenommen haben, sind die Mehreinnahmen nur um 2,1 % gewachsen, da diese Güter meist nur kurze Strecken durchliefen. Eine bedeutende Steigerung zeigt beim garantirten Netz der Verkehr in Getreide und Malz (über 11 %), in Erzen (über 29 %) und in Garnen (über 23 %). Der Kohlenverkehr hat sich blos um 0,20 % gehoben. Trotzdem Kohle dem Gewichte nach mehr als 27 % des Gesammtverkehres ausmacht, ist im Ertrage eine Verminderung um 3,6 % eingetreten. Der Rohzuckerverkehr hat eine mässige Belebung (+ 8,7 %) erfahren, wogegen der Verkehr an Raffinadezucker eine Einbusse erlitt. Auf dem Ergänzungsnetz haben die beförderten Gütermengen in viel geringerem Maasse zugenommen als auf den garantirten Linien, nämlich um 21 000 t oder 0,56 %. Die Einnahmen hierfür sind um 19 000 fl. oder 0,31 % höher. Hier machte sich der Wettbewerb der neuen Linie Settenz-Reichenberg der Aussig-Teplitzer Bahn — namentlich im Braunkohlenverkehre — sehr stark fühlbar. Der Antheil des Kohlenverkehres an der Gesammtverfrachtung des Ergänzungsnetzes ging nämlich von 50,6 % auf 49,5 % dem Gewichte nach und dem Ertrage nach von 24,5 % auf 20,3 % herab. Die hieraus sich ergebende Mindereinnahme in dem wichtigsten Verkehrsartikel war um so schwieriger auszugleichen, als wie beim garantirten Netze, so auch hier der Schwerpunkt gerade in den Gütern der ermässigten Klassen liegt und diese einen nur um 2,11 % höheren Ertrag lieferten, während die Leistung an Tonnenkilometern um 5,24 % stieg. Ausserdem ging aber der Getreideverkehr infolge des Rückganges der Einfuhr um mehr als 26 800 t oder 13,71 % zurück, und nur der grösseren Ausfuhr von Gerste und Malz ist es zu danken, dass die Mindereinnahmen in diesen Artikeln nicht noch fühlbarer zu Tage traten, da im Elbeumschlagverkehre über Laube allein um 31 630 t weniger Getreide eingeführt wurde. An Kohle beförderte die alte Nordwestbahn im Jahre 1899 851 000 t, die Elbethalbahn 1 831 000 t; an Getreide und Malz das alte Netz 233 000 t, die Elbethalbahn 169 000 t; an Rohzucker das alte Netz 123 000 t, die Elbethalbahn 67 000 t.

Auf den Linien der Staatseisenbahngesellschaft wurden an Frachtgütern 9 800 000 t (d. i. um 215 713 t mehr als im Vorjahre) befördert; die Einnahme aus dem Güterverkehre betrug 43 000 000 (+ 2 233 000) Kr. Die Steigerung der Einnahmen ist weniger der Zunahme der beförderten Menge, als der Steigerung der mittleren Verfrachtungsentfernung und der Besserung des durchschnittlichen Tarifes zu verdanken. Die wichtigsten Artikel Kohle und Koks, welche über 86 % des Gesammtverkehres ausmachen, weisen eine Steigerung der verfrachteten Menge um mehr als 84 000 t auf. Der Braunkohlenverkehr zeigt infolge des Wettbetriebes der neuen Linie der Aussig-Teplitzer Bahn und der günstigen Schifffahrtsverhältnisse der Elbe eine Abnahme um 25 574 t; der Schwarzkohlenverkehr ist durch den Mehrverbrauch der Zuckerfabriken und der Haushaltungskohle, sowie der Versorgung der Wiener Gaswerke um 92 784 t gestiegen, der Koksverkehr aus dem Waldenburger Revier für die böhmischen Eisenwerke weist eine Zunahme um 17 706 t aus. Es wurden befördert an Brenn- und Bauholz 516 449 (+ 43 380) t, an Rüben und Schnittlingen 803 147 (+ 51 790) t, an Zucker 466 889 (+ 996) t. Die Verfrachtungen von Gerste und Malz weisen eine Erhöhung auf, während in Weizen, Korn, Hafer und Hülsenfrüchten sich Ausfälle ergeben. Der Mehlverkehr betrug 246 940 t und ist um 18 000 t gesunken, ein Rückgang, welcher jedoch nur scheinbar und auf den Umstand zurückzuführen ist, dass ein grosser Theil der von Ungarn nach Böhmen beförderten Mehlsendungen infolge der Tariflage in der gesellschaftlichen Station Brünn zur Neuabfertigung gelangte und im Jahre 1898 doppelt als Brünner Abgabe- und Aufgabegut ausgewiesen wurde, während im Jahre 1899 diese Sendungen in Brünn als Transitgut behandelt wurden. Der Viehverkehr brachte eine Frachtmenge von 246 028 (+ 30 238) t und zwar fast ausschliesslich infolge Hebung des inländischen Verkehrs und der Verfrachtungen nach dem Wiener Centralviehmarkte. Seit einem Jahrzehnt ist das verfrachtete Quantum im gesammten Güterverkehre von 7 500 000 t auf 9 800 000 t oder um 30,4 % gestiegen. Die Einnahmen haben sich in der gleichen Zeit von 35 400 000 Kr. auf 43 000 000 Kr. oder um 21,4 % gehoben. Die durchschnittliche Einnahme für die Tonne und das Kilometer ist in dem gleichen Zeitraum von 5,92 Heller auf 5,72 Heller gesunken.

— **Einnahmen der österr. Staatsbahnen.** Die Einnahmen betrugen im April im Personenverkehr 5 264 441 (+ 460 363) Kr., im Güterverkehr 12 896 191 (+ 613 316) Kr., somit im Ganzen 18 160 632 (+ 1 073 679) Kr. Befördert wurden 5 740 799 (+ 1 526 359) Reisende und 2 564 166 (+ 58 187) t Güter. Die Verkehrssteigerung beider Netze im Personenverkehr erklärt sich hauptsächlich durch die andere Lage der Osterfeiertage im laufenden Jahre gegenüber dem Vorjahr. Auf den westlichen Staatsbahnen ist die Steigerung auf die Mehrverfrachtung in den Artikeln Holz, Cement, Baumaterialien, Ziegel, Eisen, Erze und Koks zurückzuführen, welche sich auf rund 11 000 Wagen beläuft. Hinsichtlich des Kohlenverkehrs zeigt sich im Berichtsmonate noch eine Minderbeförderung von etwa 5 000 Wagen, welche in dem bis gegen die Mitte des Monats April andauernden Kohlenarbeiterausstand ihre Begründung findet. Da jene Güter, welche eine Mehrverfrachtung erkennen lassen, fast durchwegs höher als Kohle tarifiren, so ergibt sich für die mehrbeförderte Menge die ansehnliche Mehreinnahme von fast 500 000 Kr. Auf den Staatsbahnen in Galizien ist das Mehr in den Einnahmen zunächst im Zuwachs neuer Linien begründet. Auf den übrigen Linien des galizischen Staatsbahnnetzes ist eine Mehrverfrachtung nur bei den Artikeln Holz und Rohpetroleum zu verzeichnen, während von Getreide aus Russland im Berichtsmonate weniger als im Vergleichsmonate zur Beförderung gelangte. Vom 1. Januar bis Ende April 1900 betragen die Einnahmen 66 448 426 Kr. (+ 634 017) Kr.

— **Leoben-Vordernberger Eisenbahn.** Der Geschäftsbericht des Verwaltungsrathes für das Jahr 1899 verbreitet sich auch über die Angelegenheit des Baues des zweiten Gleises, sowie der Herstellung einer Verbindung zwischen der gesellschaftlichen Linie und dem Bahnhofe der Staatsbahnen in Leoben. Der Verwaltungsrath wird s. Z. an die Generalversammlung mit Vorschlägen auf entsprechende Erhöhung des bereits bewilligten Prioritätsanlehens zur Deckung der erforderlichen Kosten herantreten. Die Frage des zweiten Gleises ist, da die Verpflichtung der Gesellschaft zur Legung ausser Zweifel steht, gelöst; es handelt sich nur mehr um den Abschluss des Abkommens mit der Staatseisenbahnverwaltung. Ebenso zweifellos ist die Verpflichtung der Gesellschaft zur Herstellung der erwähnten Verbindungsstrecke und es werden daher, wie das „Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnblatt" hervorhebt, beide Fragen binnen kurzem zur endgültigen Austragung gelangen.

— **Prioritätsobligationen der Prag-Duxer Eisenbahn.** Im Jahre 1891 wurde vom Prager Handelsgerichte anlässlich der Ausgabe der zur Umwandlung der 5 % Prioritätsobligationen der Prag-Duxer Eisenbahn und für Investitionszwecke bestimmten Prioritätsanleihe von 15 000 000 ℳ sowie anlässlich der eisenbahnbücherlichen Eintragung des Pfandrechts für diese Anleihe ein gemeinsamer Kurator für die Besitzer der Prioritatsobligationen nach dem Gesetze vom 24. April 1874 bestellt. Durch spätere gerichtliche Entscheidungen wurde ausgesprochen, dass der bestellte Kurator als solcher auch für die unbekannten Besitzer der nicht konvertirten 5 % Prioritätsobligationen thätig zu sein habe. Anlässlich des Umstandes, dass die Prag-Duxer Eisenbahn vom 1. Juli 1894 an die Gesammtzahl der für Zwecke der Tilgung zu verloosenden Prioritätsobligationen blos aus jenen Prioritäten zur Verloosung brachte, deren Besitzer sich der Umwandlung nicht unterworfen hatten, erachtete der Kurator die Rechte dieser Besitzer für gefährdet und ersuchte wiederholt um gerichtliche Genehmigung zur Einbringung einer Feststellungsklage gegen die Eisenbahn wegen der Unrechtmässigkeit des Verloosungsvorganges. Dieses Ansuchen wurde von allen Instanzen abgewiesen und schritt sohin die Prag-Duxer

Eisenbahn um Aufhebung der Kuratel ein. Die erste Instanz wies dies Begehren der Prag-Duxer Eisenbahn nach Anhörung des Kurators und der Vertrauensmänner der Prioritätenbesitzer ab, da die Aufgabe des Kurators so lange fortdauere, als noch unkonvertirte Prioritäten im Umlauf sind. Das Oberlandesgericht Prag gab dem Begehren der Prag-Duxer Bahn im Berufungswege Folge. Der Oberste Gerichtshof hat über den Revisionsrekurs nachstehenden Beschluss gefasst: Dem Revisionsrekurs wird keine Folge gegeben, denn mit dem Dekrete des Handelsgerichtes in Prag vom 15. Oktober 1891 wurde der Kurator anlässlich der Ausgabe der zur Umwandlung der 5 % Prioritäten und für Investitionszwecke bestimmten Prioritätsanlehen von 15 000 000 ℳ, sowie anlässlich der erfolgten eisenbahnbücherlichen Eintragung des Pfandrechtes nach dem Gesetze vom 24. April 1874 bestellt. Der Termin, innerhalb dessen die Prag-Duxer Bahn infolge Anmeldung der Prioritäre sich zur Umwandlung ihrer Stücke bereit erklärte, ist mit Ende April 1899 abgelaufen; demnach ist die Umwandlung als beendigt anzusehen, und der Zweck, derenthalben die Kuratel zugelassen wurde, ist hinfällig geworden. Infolge dieser Entscheidung wurde der Kurator und die gewählten Vertrauensmänner ihrer Funktion enthoben.

— **Frachtenreklamationsbüros.** Die Grazer Handelskammer hat sich auf die Umfrage der Regierung, betreffend die Einreihung der Frachtenreklamationsbüros unter die konzessionirten Gewerbe für diese Einreihung ausgesprochen und in dem diesfälligen Berichte über die Thätigkeit mancher von diesen Büros höchst abfällig geäussert.

„Den Verlockungen zu schwindelhafter Gebahrung konnten — so heisst es in diesem Berichte — viele Reklamationsbüros nicht widerstehen. Wohl ausgestattete Rüstkammern von Fälschungsmitteln, wie von Chemikalien, verschiedenartigen Tinten und Federn u. dergl. wurden gelegentlich vorgefunden. Mit der Frachtverrechnung betraute Bahnbeamte wurden auch mitunter durch Bestechungen zu wissentlich unrichtigen, höheren Frachtenberechnungen verleitet. Abgesehen von den widerwärtigen Belästigungen, denen die Parteien durch aufdringliche Anträge dieser Büros ausgesetzt sind, werden von den Parteien oft Vergütungen in ganz ausserordentlicher Höhe gefordert, die in keinem Verhältnisse zu der Leistung stehen."

Dass die Grazer Kammer sich für die Einreihung unter die konzessionirten Gewerbe aussprach, dürfte demnach nicht Wunder nehmen. Sie verlangt nur, dass die Behörden vor Ertheilung der Konzession die Handelskammern über die Persönlichkeit des Bewerbers befragen und dass Speditöre für ihre Auftraggeber nach wie vor ohne Konzession zu reklamiren berechtigt sein sollen.

Auch die Czernowitzer Kammer hat sich für die Konzessionspflicht ausgesprochen. Bezeichnend ist, dass in diesem doch keineswegs besonders grossen und verkehrreichen Kammersprengel 13 private „Reklamationsbüros" bestehen.

— **Höchstgerichtliche Entscheidung in einem Haftpflichtfall.** Ein bei einer Heizhausleitung beschäftigter Magazinsdiener blieb, als er in Ausübung seines Dienstes vom Bodenraume des Heizhausmagazines sogenannte Lagerwolle für die Lokomotive holte, beim Herabsteigen über die steile Treppe an einer schadhaften Stufe mit einem Schuhabsatze hängen und stürzte infolge dessen die Treppe hinab, wobei er sich so schwer verletzte, dass er bewusstlos liegen blieb und trotz ärztlicher Behandlung siech und blind wurde.

Von der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen wurde ihm, da er erwerbsunfähig geworden war, eine jährliche Rente von 60 % seines durchschnittlichen jährlichen Arbeitsverdienstes flüssig gemacht. Er verlangte jedoch, da sich der Unfall im Verkehre einer mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn ereignet hatte und derselbe durch die Schadhaftigkeit der Treppe des Heizhauses verursacht wurde, auf Grund des Haftpflichtgesetzes von der Eisenbahnverwaltung eine monatliche Zusatzrente zur Ergänzung der ihm von der Unfallversicherungsanstalt bereits zuerkannten Rente auf die Höhe seines früheren jährlichen Arbeitsverdienstes.

Die beklagte Eisenbahnverwaltung wendete die Unzuständigkeit des Handelssenates, bei welchem die Klage eingebracht worden war, ein, weil es sich nicht um eine Ereignung im Verkehre einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn, sondern um einen Unfall handle, der mit den durch die Anwendung von Dampfkraft bedingten besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebes nicht im entferntesten im Zusammenhange stehe.

Die Gerichte aller drei Instanzen gaben dieser Einwendung keine Folge. Denn wenn auch der Unfall sich nicht beim Bahnverkehre unmittelbar ereignet habe, so könne doch nicht in Abrede gestellt werde, dass der Unfall mit dem Bahnbetriebe in innigem Zusammenhange stehe, denn die Lagerwolle sei für die abfahrenden Maschinen unbedingt nothwendig; ohne Lagerwolle können die Maschinen nicht auslaufen und könnte daher der Betrieb der Bahn nicht aufrecht erhalten werden. Der Verunglückte, welcher in Ausübung seines Dienstes die Lagerwolle aus der Oelkammer des Heizhauses zu holen hatte, sei daher beim Betriebsverkehre beschäftigt gewesen.

Eine Ereignung im Verkehre einer Eisenbahn liege nicht nur dann vor, wenn der Vorfall mit den dem Eisenbahnbetriebe eigenthümlichen Gefahren im Zusammenhange steht, da der § 1 des Haftpflichtgesetzes diese Begriffsbestimmung nicht kenne, sondern auch dann, wenn der Unfall am Bahnhofe inmitten des Verkehrsbetriebes, in den mit dem Betriebe der Fahrt in nothwendigem Zusammenhange stehenden Anlagen erfolge. Diese Anschauung scheine auch bei der Redaktion des Unfallversicherungsgesetzes vom 28. Dezember 1887 maassgebend gewesen zu sein, da es im § 2 l. c. heisst, dass diesem Gesetze die Eisenbahnarbeiter, welche „ausserhalb des Verkehres" beschäftigt sind, unterworfen bleiben.

Es muss daher der in Rede stehende Unfall, da derselbe während des Betriebsverkehres am Bahnhofe erfolgte, als eine Ereignung im Verkehre einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn angesehen werden.

— **Elektrische Eisenbahn mit hochgespanntem Drehstrome.** Die ungarische elektrische Industrie verzeichnet, wie der „Pester Lloyd" meldet, einen Fortschritt auf dem Gebiete der Elektrotechnik, welcher die Aufmerksamkeit ausländischer Fachleute auf sich lenkt. Es ist eine mit hochgespanntem Drehstrome betriebene elektrische Eisenbahn, welche trotz der hohen Spannung von 3 000 Volt (die Budapester elektrischen Eisenbahnen werden mit 400 Volt betrieben) die denkbar grösste Sicherheit auch bei Vollbahnen bietet. Interessante Proben der Leistungsfähigkeit des neuen Systems sind auf der Altofner Insel der eigens zu diesem Zwecke erbauten Probebahn seit Monaten schon im Gange, wobei eine Fahrgeschwindigkeit von 60 km in der Stunde erreicht wird. (Vergl. den Bericht in dieser Nummer S. 661 über die elektrische Versuchsbahn in Lichterfelde.)

— **Eingabe der ungarischen Handels- und Gewerbekammern.** Der ungarische Handelsminister verständigte die Handels- und Gewerbekammer in Temesvar über ihre Bitte, dass die Handels- und Gewerbekammern vor Genehmigung wesentlicher tarifarischer und reglementarischer Abänderungen gehört werden möchten, dahin, dass die der Regierung zur Genehmigung vorgelegten Beschlüsse der Direktorenkonferenzen vom volkswirthschaftlichen Standpunkte Gegenstand einer eingehenden Erwägung bilden und dass vor der Genehmigung den Bedürfnissen entsprechend das Gutachten der hierzu berufenen Fachkreise eingeholt werde. Die Beurtheilung jedoch, über welche Vereinbarungen der Direktorenkonferenzen die Fachkreise angehört oder das Gutachten der Handels- und Gewerbekammern eingeholt werden müssen, behalte sich der Minister vor.

Niederlande.

— **Niederländische Staatseisenbahngesellschaft.** Nach dem vorläufig veröffentlichten Rechnungsabschluss betrugen die Einnahmen der Gesellschaft im Jahre 1899 aus dem Betrieb 22 561 316 (im Vorjahre 21 210 497) fl., für Mitbenutzung ihrer Stationen und Linien 475 414 (481 786) fl. und aus sonstigen Quellen 270 133 (351 658) fl., zusammen 23 250 000 fl. gegen 22 000 000 fl. 1898. Die Ausgaben stellen sich auf 22 100 000 (21 100 000) fl. Der Reingewinn beziffert sich auf 1 155 536 (892 972) fl., von welchem Betrage 218 778 (87 616) fl. dem Staate zufallen. Aus restlichen 936 758 (805 356) fl. gelangt eine Dividende von 5 % (gegen 4,5 % im Vorjahre) zur Vertheilung.

Vereinsausland.

— **Elektrische Eisenbahnen in Belgien.** Die belgische Staatsbahnverwaltung macht zur Zeit wieder Versuche mit einem elektrischem Zuge, nachdem diese Versuche eine Zeit lang geruht haben. Der vom Parlament aufgeschobene Plan einer elektrischen Eisenbahn Brüssel-Antwerpen hat den früheren Eifer wieder erweckt. In der vergangenen Woche hat ein neuer, mit Akkumulatoren versehener Wagen die Fahrt Brüssel-Antwerpen und zurück bewerkstelligt; sie dauerte 43 Minuten. Der Wagen kann 80 Personen enthalten. Er ist „geladen" für zwei Stunden.

— **Elektrische Hauptbahn in Paris.** Die vom Minister der öffentlichen Arbeiten Herrn Baudin beauftragte Kommission,

welche die Arbeiten betreffs Verlängerung der Orléansbahn bis zum Quai d'Orsay abnehmen sollte, ist dieser Tage zur Ausführung geschritten. Sie hat mit einer sehr grossen Anzahl von Ingeniören des Staats und der Eisenbahngesellschaften, die sich ihr anschlossen, Platz genommen in einem langen Zuge, der 250 t wog und von einer elektrischen Lokomotive gezogen wurde. Dieser Zug hat, wie der „Figaro" berichtet, auf der Verlängerung bei der Hin- und Rückfahrt unter den befriedigendsten Bedingungen verkehrt. Nach Ansicht aller anwesenden Personen sei diese Probe für die Möglichkeit elektrischer Beförderung schwerer Züge ausschlaggebend gewesen. Vom Montag den 28. Mai ab wird schon eine Anzahl Züge bis zum Quai d'Orsay (Ausstellung) Reisenden ohne Gepäck zur Verfügung gestellt. Die Linie ist fertig, nur der Endbahnhof noch nicht.

— **Der Wettbewerb zwischen Gotthard und Simplon und die französischen Anschlüsse.** Auf eine französische Anregung ist seitens des schweizerischen Bundesrathes eine Entscheidung von allgemeinem Interesse ergangen. Die Paris - Lyon - Mittelmeerbahn beabsichtigt eine Abkürzung der Linie Paris - Dijon-Pontarlier (Schweiz) durch Herstellung einer direkten Strecke Frasne-Vallorbes. Da die Simplonbahn ein grosses Interesse am Zustandekommen dieser Linie besitzt, welche deren Wettbewerbsfähigkeit für den Verkehr aus Frankreich und England nach Italien erheblich steigere, erwartet die französische Gesellschaft eine Betheiligung der Jura - Simplonbahn bezw. des Bundes als künftigen Eigenthümer der Jura-Simplonbahn an den Kosten. Der Bundesrath hat in seiner Antwort an die letztgenannte schweizer. Bahngesellschaft zwar die technischen und kommerziellen Vortheile jener Abkürzung (17 km effektiver und 35 km virtueller Länge) für die Westschweiz anerkannt. Andererseits aber dürfe man sich nicht verhehlen, dass die Einwirkungen der neuen Linie auf das gesammte schweizerische Bahnnetz bezüglich des Verkehrs aus Frankreich und weiter nach Italien keine günstigen sein werden. Das Interesse der künftigen Bundesbahnen erfordere, dass der die Schweiz berührende Transitverkehr auf einer möglichst langen Strecke über schweizerische Bahnlinien geführt werde. Für den wichtigen Verkehr von den französischen Seehäfen (England) nach Italien, sowie von Paris nach Italien sei aber maassgebend, dass die Entfernung Basel-Chiasso über den Gotthard 378 Tarifkm betrage, die von Vallorbes nach dem Simplon (schweizer. Grenze) aber nur 204 km. Es liege daher nicht im schweizer. Interesse, den Durchgangsverkehr von der Gotthardbahn abzulenken und dem Simplon zuzuleiten. Insofern die Abkürzung der Linie Frasne-Vallorbes den Wettbewerb der Simplonlinie gegen die Gotthardlinie erleichtere, schädige sie die längere schweizerische Strecke. Daraus folgere, dass die Schweiz nur in geringem Maasse Veranlassung habe, die Verbesserung der Linie Paris-Vallorbes zu unterstützen. Auch werden Bedenken daraus geltend gemacht, dass der Bund noch nicht Eigenthümer der Jura-Simplonbahn ist. In den Rückkauf der Jura-Simplonbahn seien laut Gesetz vom 15. Oktober 1897 nur die dazumal vorhandenen Linien derselben einbegriffen. Da sich die Verstaatlichungsaktion des Bundes für die nächsten Jahre nothwendig auf die Durchführung des Rückkaufes der Hauptbahnen beschränken müsse und von einer Betheiligung bei anderen Bahnen für einmal nicht die Rede sein könne, gehe es nicht an, für eine zum grössten Theil auf ausländischem Gebiet liegende Bahnlinie eine Ausnahme zu machen. Nach alledem werden nur mit Rücksicht auf die Westschweiz wenige bedeutende Zugeständnisse betreffs Bahnhofsmitbenutzung und Legung des zweiten Gleises in Aussicht gestellt.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Wie in der Frage des Wettbewerbes zwischen Gotthard und Simplon, so wird auch in anderen Fällen bei den künftigen schweizerischen Bundesbahnen der Wettstreit zwischen dem Ganzen und einzelnen Theilen oder zwischen letzteren unter sich nicht ausbleiben. Bezeichnend ist z. B., dass der Grosse Rath des grössten Kantons Bern jetzt folgenden Grundsatz aufgestellt hat: Bei der vom Regierungsrath vorzunehmenden Wahl der Vertreter des Staates in der Verwaltungsbehörde der Bundesbahnen und der bernischen Eisenbahngesellschaften „sind die allgemeinen bernischen Eisenbahninteressen, sowie die Bedürfnisse der betheiligten Landestheile besonders zu berücksichtigen". Die jetzt erfolgte Verwerfung der 10 Jahre lang eifrig vorbereiteten Arbeiterversicherung durch die Volksabstimmung in der Schweiz erinnert daran, dass schon vor anderthalb Jahrzehnten die Eidgenossenschaft die schweizerischen Bahnen zur Zeit des damaligen wirthschaftlichen Niederganges sehr viel billiger hätte erwerben können, wenn nicht die Volksabstimmung die schon begonnene Thätigkeit der Regierung wieder zu Nichte gemacht hätte. Jetzt fällt der Rückkauf in eine für den Staat ungünstige Periode, nicht nur wegen der gesteigerten Erträgnisse und Entschädigungen der Bahnen, sondern auch wegen des bedeutend vertheuerten Geldpreises. Dazu kommt die beim Rückkauf vor zwei bis drei Jahren nicht vorauszusehende Steigerung der Kohlenpreise. Seit 1898 hat sich die Einfuhr von Kohlen und Briketts in die Schweiz — die keine nennenswerthe eigene Kohlenerzeugung hat — durchschnittlich um 5 Frcs. für die Tonne vertheuert. Das würde für die vier Hauptbahnen (ohne Gotthardbahn) jetzt eine jährliche Mehrausgabe von rund 1 500 000 Frcs. machen. Auch die vielseitigen Ansprüche auf Tariferleichterungen, Besoldungsverbesserungen sind schwer abzuthun. Nach alledem ist nicht zu verwundern, dass man in den maassgebenden Kreisen wegen der Verstaatlichung etwas herabgestimmt oder wenigstens recht vorsichtig geworden zu sein scheint und desshalb auch die weitere einschlägige Gesetzgebung aufgeschoben hat. Dieselbe kann übrigens nur noch innere Angelegenheiten der Bundesbahnen regeln, der Rückkauf selbst für 1903 oder gegebenenfalls auf besondere Verabredung früher ist vollständig beschlossene und erledigte Sache. Eine merkwürdige Erinnerung ruft zu diesen Fragen der Name eines soeben im hohen Alter von 83 Jahren verstorbenen schweizer Bürgers wach, der früher im schweizerischen Eisenbahnwesen eine grosse Rolle gespielt hat. Es ist Friedrich Peyer-Imhof, der schon im Jahre 1852 als Berichterstatter der nationalräthlichen Kommission für das Eisenbahnwesen Bau und Betrieb der Eisenbahnen durch den Bund eifrig befürwortete. „Das Eisenbahnwesen in der Schweiz soll eine nationale Schöpfung sein, ein kräftiges Bindemittel für alle unsere Stämme, eine neue That der lebenskräftigen Demokratie, ein grosses Denkmal unseres neuen Bundes" — so schloss er vor einem halben Jahrhundert seinen Bericht. Es kam aber anders; Privatbahnsystem, Kantonsgeist und ausländisches Kapital wurden bei den schweizer. Bahnen maassgebend. Peyer hat übrigens in den 70er Jahren bis zur Krise von 1877 den Vorsitz im Direktorium der schweizerischen Nordostbahn geführt.

— **Der Bau von zweiten Gleisen auf Theilstrecken der schweizerischen Hauptbahnen,** welchen, wie schon kurz gemeldet, der Bundesrath jetzt vorgeschrieben hat, ist für die allgemeine Verkehrssicherheit und Verkehrserleichterung gewiss nützlich, bedeutet aber für die Gesellschaften eine erhebliche Auflage zu Gunsten der künftigen Bundesbahnen. Allerdings kommt die Maassregel nicht völlig unerwartet. Schon im Jahre 1898 hatte der Bundesrath das Eisenbahndepartement beauftragt, mit den betheiligten Bahnverwaltungen wegen des Baues von Doppelgleisen auf den betreffenden Strecken in Unterhandlung zu treten. Nach dem nun ergangenen Bundesrathsbeschluss müssen die zweigleisigen Linien bis zum Mai 1903, dem Zeitpunkt, wo die Hauptbahnen, mit Ausnahme der Gotthardbahn, an den Bund übergehen, fertig gestellt sein. Soweit die Bahnen auf Grund der Reinertragsrechnung zurückgekauft werden, erfolgt die Anlage der zweiten Gleise auf Kosten der betreffenden Gesellschaften. Dies ist der Fall bei der Centralbahn, bei der Gotthardbahn und den Stammlinien der Nordostbahn. Da der Rückkauf der Jura-Simplonbahn auf Grund der Anlagekosten geschieht, hat der Bund beim Rückkauf die jetzt für zweite Gleise ausgelegte Summe zu erstatten. Die dreijährige Baufrist wurde der Gotthardbahn, die erst im Jahre 1908 an den Bund übergeht, nicht gestellt; sie ist einstweilen nur gehalten, dem Eisenbahndepartement innerhalb sechs Monaten einen Ausführungsplan vorzulegen. Gegen den Beschluss des Bundesraths können die Gesellschaften an die Bundesversammlung appelliren; die Jura-Simplonbahn wird es, wie schweizer. Blätter mittheilen, nicht thun, da sie ja Kostenersatz erhält. Was die Nordostbahn anlangt, so hat sie bereits in einer Eingabe an das Eisenbahndepartement vom März 1899 ausgeführt, dass sie die Legung der gewünschten zweiten Gleise weder aus Verkehrs- noch aus strategischen Rücksichten für nothwendig halte und deshalb die Verpflichtung zur Ausführung dieser Ergänzungsanlagen ablehne.

— **Der Verwaltungsrath der Gotthardbahn** hat für 1899 die **Vertheilung von 6 % Dividende** beschlossen. Im ganzen haben sich die Ergebnisse der nun fast zwei Jahrzehnte im Betrieb befindlichen Gotthardbahn günstig gestaltet. Jedoch ist es nur zwei Mal vorgekommen, dass ein Bruchtheil eines Prozentes über 7 % Dividende vertheilt werden konnte, bei welcher Grenze die Subventionsstaaten, darunter das Deutsche Reich, am Gewinn theilnahmen. Die auf diese Weise rückerstatteten Beträge waren also nur unbedeutend.

— **Reiseverbindungen zwischen Deutschland und Italien über den Brenner.** In der am 4. Mai d. J. abgehaltenen Sitzung der Handels- und Gewerbekammer von Oberbayern sind die jetzigen ungünstigen Zugverbindungen zwischen Deutschland und Italien über den Brenner zur Sprache gekommen. Es wurde als nöthig bezeichnet, dass mehr als ein Eilzug über Verona hinaus nach Bologna, Florenz und Rom geführt werde und so neue direkte Verbindungen zwischen Berlin, München und Rom eingerichtet werden mögen. Die jetzigen anschliessenden Züge seien nur Bummelzüge, die ein Stillliegen in Verona von 1 bis 2 Stunden bedingten. Es wurde ferner dem Wunsche auf Ein-

stellung einer grösseren Anzahl durchgehender Wagen zwischen deutschen und italienischen Stationen Ausdruck gegeben.

Dass die Brennerverbindungen in der letzten Zeit nicht den gleichen Schritt mit denen der Konkurrenzlinie des Gotthards gehalten haben und von dieser überflügelt wurden, ist eine unleugbare Thatsache. Der Grund davon kann mit Wahrscheinlichkeit theils darin gesucht werden, dass die österreichische Südbahn in der Ungewissheit ihres Fortbestandes als selbständiges Unternehmen früher keine sonderlichen Anstrengungen machte, bedeutende Verbesserungen im Verkehr und Material einzuführen, theils darin, dass die nächstbetheiligten adriatischen Bahnen, welche grösseres Interesse haben, die Reisenden in Pontebba zu empfangen als in Ala, demzufolge die Pontebbalinie mehr begünstigten als den Brenner; auch befürchteten sie, der Verkehr nach Wien könnte sonst theilweise auf die Pusterthallinie abgeleitet werden.

Ein weiterer Uebelstand der jetzigen Brennerverbindungen nach und von Mailand und Venedig ist der, dass die bestehenden Nachteilzüge in jeder Richtung einen höchst lästigen Aufenthalt von 3 Stunden in Verona nöthig machen. Seit Jahren wird schon darüber geklagt. Wenn nun auch zugegeben werden muss, dass die betreffenden Züge infolge der wichtigen internationalen Verbindungen Deutschland-Rom und Brindisi einerseits, dann Rom-Oesterreich und Modane-Genua-Mailand-Oesterreich andererseits zum grössten Theil an ihre jetzige Lage in der Hauptsache gebunden sind, so kann doch nicht geleugnet werden, dass der Aufenthalt in Verona bei einigem guten Willen der Bahnverwaltungen bedeutend vermindert werden könnte.

Die österreichische Südbahn scheint, wie aus ihrem jüngst veröffentlichten Verkehrsprogramm hervorgeht, nun doch ernst daran zu gehen, die Brennerlinie durch Verdoppelung der Gleise, durch Ausbau der wichtigsten Bahnhöfe und durch Erneuerung des Wagenmaterials auf die nöthige leistungsfähige Höhe zu bringen; in der Absicht, den Verkehr zu heben und so auf die Zinsen des neu aufgewendeten Kapitals zu kommen, wird sie gewiss in ihrem eigenen Interesse keine Schritte und Vorkehrungen scheuen, um die möglichst günstigsten Zugverbindungen von den Nachbarbahnen zu erlangen und so auch den oben auseinandergesetzten Wünschen Rechnung zu tragen. Auf der nächsten europäischen Fahrplankonferenz, die in Paris stattfinden wird, soll bereits über die Sache verhandelt werden.

— **Die Rickenbahn** wird im Kanton St. Gallen schon seit längerer Zeit im Projekt eifrig gefördert, kommt aber nicht recht voran. Das schweizerische Eisenbahndepartement hat sich noch nicht entschieden, ob vollständige Durchtunnelung des Rickens oder Ueberschienung vorzuziehen sei. Die St. Gallische Kantonsregierung knüpft ihren Subventionsantrag betreffs der Bahn Romanshorn-St. Gallen-Herisau-Wattwyl an die Voraussetzung, dass der Bund die Ausführung der Rickenbahn durch Tunnel vollständig übernehme, um eine dem Schnellverkehr dienende Bahn herzustellen.

— **Russisch-persische Bahn.** In Täbris traf die Expedition russischer Generalstäbler und Ingeniöre ein, die der „Köln. Ztg." zufolge seit drei Monaten Vorarbeiten für eine Bahnlinie ausgeführt haben. Die geplante russisch-persische Bahn würde nach dem Entwurf dieser Kommission 290 km lang sein, über Eriwan und Schach-Tachty führen und Choi, Salmas und Irmia berühren. Eine andere Expedition russischer Generalstäbler und Ingeniöre führte ebenfalls Absteckungen der Linie Eriwan-Täbris aus und entschied sich für die Richtung Dschulfa-Maraud. Der russische Generalkonsul in Täbris wird beide Entwürfe prüfen und ein Gutachten abgeben, worauf das Ministerium endgültig entscheiden wird.

— **Entwickelung des Verkehrswesens in Abessynien.** Es wurde kürzlich mitgetheilt, dass der Bau der schon vor drei Jahren seitens französisch-schweizerischer Unternehmung begonnenen Bahn von Djibuti nach Harrar im Süden Abessyniens nur langsam vor sich geht. Der jetzt in Europa weilende Minister des Königs Menelik, der schweizer Ingeniör Ilg hat nun in einem zu Zürich gehaltenen Vortrag die Schwierigkeiten der Erschliessung Abessyniens bestätigt. Schon im Jahre 1894 hatte Menelik nach langen Bemühungen an Ilg die Konzession zum Bau einer Eisenbahn von Adis-Abeba nach der Küste ertheilt. Die grössten Hindernisse wurden Ilg bei der Erlangung der Konzession nicht von den Eingeborenen bereitet, sondern von hochgestellten Europäern, welche aus reinem Neid den Bau der Eisenbahn als den ersten Schritt zum finanziellen und politischen Ruin Aethiopiens bezeichnet hätten. Weitere Schwierigkeiten zeigten sich bei der Bildung der Gesellschaft der äthiopischen Bahn; jedermann wollte ernten und niemand den Samen daran wagen. Ende 1897 begannen die Arbeiten unter unendlichen Strapazen. Im nächsten Monat werden die ersten 112 km dem Betrieb übergeben, Ende des Jahres sollen 170 km (Harrar) hergestellt sein. Telephonische und telegraphische Verbindungen bestehen bereits zwischen Adis-Abeba und Harrar, und von Adis-Abeba aus sind weitere Linien projektirt, namentlich nach Massauah. Handel und Verkehr mit Abessynien ist in den letzten Jahren stark gewachsen.

— **Die Aussichten der Bagdadbahn.** Ueber die Aussichten der Bagdadbahn geht den „B. N. Nachr." von einer mit den wirthschaftlichen Verhältnissen Mesopotamiens genau vertrauten Persönlichkeit aus Bagdad, 25. April d. J. ein Bericht zu, dem wir entnehmen, dass sich die dortige öffentliche Meinung lebhaft mit den Aussichten der Bahn beschäftigt und in Bezug auf die Frage der Rentabilität die einzelnen Theile der Bahn unterscheidet. In dem Berichte heisst es:

„Allgemein wird zugegeben, dass die erste und nördliche Hälfte der Bagdadbahn von den hier geltend gemachten Bedenken auszunehmen ist. Dagegen ist aber selbst den breiten Schichten der Bevölkerung Mesopotamien in seiner Ausdehnung zwischen Aleppo und Basra weit bekannter als man bei der stets zur Schau getragenen Indifferenz des Volkscharakters annehmen sollte. . . . . Nun lässt sich nicht in Abrede stellen, dass die Urbarmachung des mesopotamischen Bodens mit Ausnahme der wenigen Centren und ihrer nächsten Umgebungen heute noch in den Kinderschuhen steckt. . . . . Es wird jedenfalls mehrere Jahre dauern, bis das Bild eine Verschiebung erhält und Pflug und Rechen im Lande in geschlossener Reihe in Thätigkeit gesehen werden können. Der heutige Bewohner, anstatt schalmeiend hinter einigen Hämmeln herzugehen oder in raubritterlicher Beschaulichkeit hinter einem Felsblock zu lauern, bis ihm die Gelegenheit eine magere Beute zuführt, wird nur sträubend sich von seinem alten Adam losmachen und so wird auch ohne Zweifel das nördliche Mesopotamien noch auf unbestimmte Dauer das Schmerzenskind der Bagdadbahn bleiben. Die Einfuhren aus Europa zur Versorgung der mesopotamischen Märkte mit europäischen Erzeugnissen können dem Unternehmen jedenfalls nur in beschränktem Maasse zufallen und ihr nutzbar werden, aus dem einfachen Grunde, weil die meisten Einfuhrgüter eine Bahnfracht, auch die billigste, nicht zulassen. Die Hebung des Erfolges wird also hauptsächlich in einer gesteigerten Produktion im Lande selbst gesucht werden müssen, und es werden auch unbestritten mancherlei Bodenerzeugnisse ausfuhrfähig werden, welche heute noch dem Schoosse der heiligen Erde überlassen sind; doch es gehört mehr dazu, eine Bahn schnell ertragsfähig zu machen. Es wird eine Aufgabe der Zukunft sein, den Getreide- und Saatenbau, die Ausbeutung vorhandener Minen und Gruben in bedeutendem Maasse zu fördern, um durch Füllladungen die Lücken zu ergänzen, welche in den ersten Jahren unvermeidlich scheinen."

Allgemeines.

— **Die deutsche Seeschiffahrt im Jahre 1898.** Der gesammte Seeverkehr in den deutschen Hafenplätzen stellte sich im Jahre 1898 auf 174 251 zu Handelszwecken angekommene und abgegangene Schiffe mit 35 517 584 Registertonnen Netto-Raumgehalt gegenüber 154 851 Schiffen mit 33 116 598 Registertonnen im Vorjahre. Diese Zahlen ergeben eine Zunahme des Schiffsverkehrs um 19 400 Schiffe und 2 400 986 Registertonnen. Während der Verkehr der Segelschiffe der Zahl nach um 6 098 Schiffe, dem Raumgehalt nach um 689 659 Registertonnen zugenommen hat, ist der Dampferverkehr um 13 302 Schiffe und 1 711 327 Registertonnen gewachsen.

In Bezug auf die drei Hauptverkehrsrichtungen führt di Vergleichung zu folgenden Ergebnissen:

1. Im Verkehr der deutschen Häfen unter sich vermehrte sich die Zahl der Schiffe um 12 506, der Raumgehalt um 626 507 Registertonnen.

2. Im Verkehr zwischen deutschen und ausserdeutschen europäischen Häfen stieg die Zahl der Schiffe um 6 809, der Raumgehalt um 1 168 834 Registertonnen.

3. Im Verkehr zwischen deutschen und aussereuropäischen Häfen nahm die Zahl der Schiffe um 85 und der Raumgehalt um 605 645 Registertonnen zu.

Von der Gesammtzahl der während des Jahres 1898 ein- und ausgelaufenen Schiffe entfielen auf Segelschiffe 47,9 % und auf Dampfschiffe 52,1 %, während von 100 Registertonnen der verkehrenden Schiffe auf Segelschiffe 14,9 % und auf Dampfschiffe 85,1 % kamen.

Der Flagge nach waren unter den Schiffen 75,2 % deutsche und 24,8 % fremde; ihrem Raumgehalt nach stellt sich das Verhältniss der deutschen Schiffe zu den fremden wie 54,1 zu 45,9.

Die Gesammtzahl der von deutschen Schiffen unternommenen Seereisen betrug im Jahre 1898 95 109 und der entsprechende Raumgehalt 43 795 172 Registertonnen; daraus ergibt sich im Vergleiche mit dem Vorjahre eine Zunahme in der Zahl der Reisen um 8 108, im Raumgehalt um 3 498 892 Registertonnen.

Werden die in Ballast oder leer gefahrenen Schiffe (zusammen 15 904) ausser Betracht gelassen und nur die beladenen berücksichtigt, so belief sich im Jahre 1898 die Zahl der Reisen deutscher Schiffe zwischen deutschen Häfen auf 42 100 mit 3 014 783 Registertonnen Raumgehalt (36 823 mit 2 803 987 Registertonnen im Vorjahre), vom Auslande nach deutschen Häfen auf 10 209 mit 5 569 297 Registertonnen (9 883 mit 5 197 881 Registertonnen im Vorjahre), von deutschen Häfen nach dem Auslande auf 8 382 mit 4 628 205 Registertonnen (7 500 mit 4 218 500 Registertonnen im Vorjahre) und zwischen ausserdeutschen Häfen auf 18 564 mit 26 389 103 Registertonnen (17 772 mit 24 361 597 Registertonnen im Vorjahre). Dabei ist selbstverständlich jedes Schiff so oft gezählt, als es die betreffende Reise unternahm.

(„Berliner Korresp.“)

— **Die Kohlenproduktion der Welt.** Nach den „Mémoires de la société des ingénieurs civils de France“ vom März d. J. betrug im Jahre 1899 die gesammte Kohlengewinnung der Welt 663 000 000 t, welche sich auf die Haupt-Produktionsländer in folgender Weise vertheilen:

Grossbritannien . . .	202 000 000 t	oder etwa	30 %,
Vereinigte Staaten . .	196 000 000 „	„ „	30 „
Deutsches Reich . . .	131 000 000 „	„ „	20 „

Diese drei Reiche zusammen erzeugen daher 80 % der Weltproduktion. Hierauf folgen:

Oesterreich	mit 35 000 000 t	oder etwa	5 %,
Frankreich	„ 32 000 000 „	„ „	5 „
Belgien	„ 22 000 000 „	„ „	3 „
Russland	„ 13 000 000 „	„ „	2 „

und schliesslich alle übrigen Länder der Erde zusammen mit ungefähr 32 000 000 t oder etwa 5 %.

Bücherschau.

— **Meyer's Reisebücher. Thüringen und der Frankenwald.** Fünfzehnte Auflage. Mit 15 Karten, 9 Plänen und 1 Panorama. Leipzig und Wien. 1900. Preis 2 ℳ.

In der den Meyer'schen Reisebüchern eigenen geschmackvollen Ausstattung erscheint soeben die fünfzehnte Auflage des Wegweisers durch Thüringen und den Frankenwald. Wer das Buch einer näheren Durchsicht unterzieht, wird überrascht sein durch die Fülle und die umsichtige Anordnung seines Inhalts. Dem Wanderer werden die zweckmässigsten und lohnendsten Reiselinien in fast überreicher Anzahl zur Auswahl gestellt, und der sorgfältigen Bearbeitung, die unter Mitwirkung des Thüringerwaldvereins erfolgt, ist es zu danken, dass das ganze schöne Bergland mit seinen entlegensten Waldwinkeln in den Bereich dieser Pläne einbezogen ist. Dabei haben sich die Herausgeber nicht auf die landschaftliche Seite ihrer Aufgabe beschränkt, sondern ihren Darstellungen durch zahlreiche geschichtliche und völkerkundliche Anmerkungen ein höheres Interesse verliehen. Wir heben in dieser Beziehung insbesondere die auf S. 261 ff. gegebenen Mittheilungen über den Rennstieg hervor, den breiten Weg, der von der Werra bis zur Saale über den Kamm des Bergzuges entlang führt und der in dieser Weise seit uralter Zeit die Grenze zwischen den Volksstämmen der Thüringer und der Franken bildet. — Ein dem Buche eingefügtes Panorama des Inselberges ist von erschöpfender Genauigkeit und Vollständigkeit und wird manchem Besucher des berühmten Aussichtspunktes gewiss sehr erwünschte Dienste leisten.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 15,361 km lange Lokalbahn Mutenitz-Gaya, welche am 2. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll und deren Betrieb die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn führen wird, wird vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zugerechnet werden.

Eröffnung von Stationen.

1. Am 1. d. Mts. ist der an der Linie Plochingen-Tübingen der württembergischen Staatseisenbahnen zwischen den Stationen Unterboihingen und Mürtingen liegende Haltepunkt Oberboihingen für den Personenverkehr, sowie für die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden in beschränktem Umfange eröffnet worden.

2. Am gleichen Tage ist die zwischen den Stationen Rosenburg und Gars-Thunau an der Linie Sigmundsherberg-Hadersdorf L. B. der k. k. österreichischen Staatsbahnen gelegene Haltestelle Kammegg für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Zur Unterscheidung von der an der Bahnstrecke Mainz-Arnsheim (Direktionsbezirk Mainz) gelegenen Station Marienborn hat die an der Bahnstrecke Magdeburg-Helmstedt der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg gelegene gleichnamige Station vom 1. d. Mts. an die Benennung „Marienborn (Provinz Sachsen)“ erhalten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Juli d. J. wird die bisher nur für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt gewesene Bahnstation V. Klasse Ernsgaden der bayerischen Staatseisenbahnen auch für die Abfertigung von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von 250 kg eröffnet werden.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1451 vom 21. Mai d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 30. Mai d. J.).

Nr. 1510 vom 25. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Vorlagen für die diesjährige Technikerversammlung (abgesandt am 30. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Braunschweigische Landeseisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1900 ist zu unserem Lokalgütertarif der Nachtrag 6 erschienen. Derselbe enthält Aenderungen zu II. Besondere Bestimmungen, sowie abgeänderte, zum Theil ermässigte Tarifsätze.

Die abgeänderten zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.

Der Nachtrag kann zum Preise von 10 ₰ von unseren Stationen bezogen werden. (1318)

Die Direktion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni d. J. treten ermässigte Frachtsätze für Dynamobleche zur Ausfuhr nach der Schweiz usw. von Dillingen (Saar) nach Basel (Reichsbahn) und Alt-Münsterol Grenze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die

in Frage kommenden Abfertigungsstellen und das Tarifbüreau in Strassburg.
Strassburg, den 28. Mai 1900. (1318a)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Sächsisch-südwestdeutscher Verbands-güterverkehr.

Am 15. Juli 1900 werden die Ausnahmetarife 8 (Heft 3) und 10 (Heft 4) für die Beförderung von Korkstöpseln und Weberdisteln bei Aufgabe in Ladungen von 5 000 kg von Basel (badische Bahn) und Basel (Reichsbahn) nach Dresden (Altstadt, Friedrichstadt, Neustadt), Leipzig (bayer. und Dresdn. Bhf.) und Leipzig-Stötteritz aufgehoben. Von dem genannten Zeitpunkte an sind solche Sendungen auf Grund der Frachtsätze des allgemeinen Tarifes abzufertigen.
Dresden, den 31. Mai 1900. (1318b)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Privatbahnverband.

Am 1. Juni d. J. treten
zum Heft 2 der Nachtrag XII,
„ „ 3 „ „ IV,
„ „ 4b „ „ X und
„ „ 5 „ „ IX
in Kraft. Dieselben enthalten in der Hauptsache

a) Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und des Verzeichnisses der Stationen und Haltestellen,
b) neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Seesen und Wolfenbüttel der braunschweigischen Landeseisenbahn einerseits und den Stationen der preussischen Staatsbahnen und der betheiligten Privatbahnen andererseits, sowie für den Verkehr der Bahnhöfe in Braunschweig untereinander,
c) neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Neubaustrecke Naumburg-Deuben, sowie abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für eine Reihe von Stationen der preussischen Staatsbahnen.

Soweit durch die vorgenannten Nachträge Frachterhöhungen eintreten, gelangen dieselben erst mit dem 15. Juli d. J. zur Einführung.

Ferner wird bekannt gegeb n, dass die im Heft 1 des mitteldeutschen Privatbahntarifs auf Seite 20 unter Abschnitt 5 a α enthaltenen Gebühren für die Ueberführung und Bereitstellung der normalspurigen Güterwagen auf Bahnhof Nordhausen für den im Heft 4a vom 1. Juni 1899 enthaltenen direkten Verkehr der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn nicht mehr zur Einrechnung kommen.

Nähere Auskunft über den Inhalt der Nachträge ertheilen vom 1. Juni d. J. ab die betheiligten Dienststellen.
Erfurt, den 28. Mai 1900. (1319)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Wirkung ist für jeden von einer Ladestelle nach der anderen im Industriehafen in Mannheim beladen übergeführten Wagen eine Gebühr von 3 ℳ. zu entrichten.
Karlsruhe, den 29. Mai 1900. (1320)
Gr. Generaldirektion.

Rheinisch-niederdeutscher Eisenbahn-verband.

Mit dem 1. Juni d. J. wird die Station Mannheim der badischen Staatsbahn mit den für die gleichnamige Station des Direktionsbezirks Mainz bestehenden Tarifentfernungen und Ausnahmefrachtsätzen in den rheinisch-niederdeutschen Gütertarif vom 1. April 1899 nebst Nachträgen aufgenommen.

Gleichzeitig treten die im norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Gütertarife (Heft 1) vom 1. Juni 1896 nebst Nachträgen für die Station Mannheim B. B. im Verkehr mit Stationen der Kiel-Eckernförde-Flensburger, prignitzer, Wittenberge-Perleberger, Eutin-Lübecker, Lübeck-Büchener Bahn sowie der mecklenburgischen Staatsbahn enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze ausser Kraft.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Essen, den 29. Mai 1900. (1321)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. Juni 1900 tritt der Nachtrag XIV zum Tarifheft Nr. 3 in Kraft. Er enthält u. a. neue Frachtsätze für die Station Mannheim Industriehafen der badischen Staatsbahn, Ergänzung bestehender Ausnahmetarife und einen neuen Ausnahmetarif Nr. 25 für die Beförderung der Abfälle von Baumwolle, von Baumwollengarn und von Twisten im Verkehre von badischen nach sächsischen Stationen.

Die im Ausnahmetarif Nr. 25 enthaltenen Frachtsätze für Mannheim (bad. Bahn) werden vom 1. Juni 1900 an auch für Mannheim (Dir.-Bez. Mainz) im Tarifheft 1 eingeführt.

Abdrücke des Nachtrags XIV sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu erlangen.
Dresden, den 30. Mai 1900. (1322)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarif der Gruppe V.

Am 1. Juni d. J. kommt zwischen Schafstädt und Gohlis-Eutritzsch für die regelmässige Beförderung von Milch und leeren Milchgefässen der Stationstarifsatz von 0,77 ℳ. für 100 kg bei einer Tarifentfernung von 57 km zur Einführung.
Halle a/Saale, den 30. Mai 1900. (1323)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Am 1. Juni d. J. gelangt im Verkehr von der Station Heidelberg Hauptbhf. der Main-Neckarbahn nach Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen ein Ausnahmetarif für Abfälle von Baumwolle, von Baumwollgarn und von Twisten zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 29. Mai 1900. (1324)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. gelangt Nachtrag VI zur Einführung, welcher zahlreiche Aenderungen und Ergänzungen enthält.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, gelten die seitherigen Frachtsätze bis zum 15. August 1900.
München, den 28. Mai 1900. (1325)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Güter-verkehr.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni l. J. werden die Stationen Nürnberg Nordbahnhof und Nürnberg Nordostbahnhof in die Ausnahmetarife 6 (für Palmkernöl und Kokosnussöl), 7 (für Petroleum und Naphta) und 14 (für Harz) für den Frankfurt a/M. etc.-bayerischen Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.
München, den 28. Mai 1900. (1326)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni werden nachgenannte Stationen in den Verband einbezogen:
Spandau des Direktionsbezirks Berlin in die Gruppe Berlin-Westend,
Milspe-Thal des Direktionsbezirks Elberfeld in die Gruppe Breckerfeld-Wetter (Ruhr)
und Kalk Süd des Direktionsbezirks Köln in die Gruppe Deutzerfeld-Köln-Deutz.
Altona, den 30. Mai 1900. (1327)
Namens der Verbandsverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

2. Heft. Elsass-lothringisch-luxemburgisch-württembergischer Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1900 werden die Stationen Azoudange, Hundlingen und Kreuzwald in den Tarif aufgenommen.
Stuttgart, den 28. Mai 1900. (1328)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Direktionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Halle, Hannover, Magdeburg etc.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird die Station Marienborn des Direktionsbezirks Magdeburg in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.
Breslau, den 26. Mai 1900. (1329)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den sächsischen Staatseisenbahnen.

Mit dem 1. Juni d. J. wird die Station Siegmar der sächsischen Staatseisenbahnen in den vorgenannten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 26. Mai 1900. (1330)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Für den direkten Verkehr zwischen Käferthal (Wohlgelegen) und Killwangen (Station der schweizerischen Nordostbahn) treten am 1. Juni l. J. folgende Frachtsätze in Kraft:

Frachtstückgutklasse 1		486
Allgemeine Wagenladungsklasse	A	346
„ „	B	304

Centimes für 100 kg.

Karlsruhe, den 26. Mai 1900. (1331)
Gr. Generaldirektion.

Nordostdeutsch-sächsischer Verbandsgütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag 4 in Kraft. Derselbe enthält neben bereits früher veröffentlichten Tarifänderungen und -Ergänzungen neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Strecke Callies-Falkenburg des Direktionsbezirks Bromberg, für Station Bujaken des Direktionsbezirks Königsberg und für die sächsischen Stationen Bernsbach, Elterlein, Grünhain, Kleinwaltersdorf, Köttwitzsch sowie anderweite theils ermässigte, theils geringfügig erhöhte Entfernungen und Frachtsätze für eine Anzahl preussischer Stationen. Die Frachterhöhungen gelten erst vom 1. August d. J. Von demselben Tage ab treten im Ausnahmetarif 9 (Eisen und Stahl) die Frachtsätze für folgende sächsische Versandstationen: Annaberg i. S., Bockau, Bodenbach, Döbeln, Flöha, Freiberg i. S., Meissen-Cölln, Neustadt i. S., Plauen i. V. (ob. Bhf.), Plauen i. V. (unt. Bhf.), Reichenbach i. V., Reichenbach i. V. (ob. Bhf.), Reitzenhain, Tetschen, Wilkau in Ermangelung eines Verkehrsbedürfnisses ausser Kraft.

Druckstücke des Nachtrages sind durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Bromberg, den 26. Mai 1900. (1332)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die Stationen Gustavsburg Mainz Hpt. und Mannheim D. B. Mainz sind mit Wirkung vom 22. Februar l. J. in den Ausnahmetarif E 2 nach den im nordwestdeutsch-hessischen Gütertarif (Gruppen IV/VI) unter E 1 genannten Stationen aufgenommen worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie die Verkehrsbüreaus in Altona und Mainz.

Mainz, den 30. Mai 1900. (1333)
Namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen:
königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-westdeutscher Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird im Tarif für den ostdeutsch-westdeutschen Güterverkehr vom 1. Mai 1900 die Entfernung Neviges-Kohlfurt von 972 km in 672 km berichtigt.

Elberfeld, den 28. Mai 1900. (1334)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Französisch-deutscher Gütertarif (über Belgien).

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. werden die Sätze der Station Darmstadt Hauptbahnhof (M. N. B.) für Eilstückgut im Hefte 1e des französisch-deutschen Verbands-Gütertarifs (über Belgien) aufgehoben. Ferner wird die Anwendung der Sätze für Stückgut der allgemeinen Stückgutklasse und des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter auf die Fälle des Zusammenladens ungleich tarifirter Güter gemäss I B 12/13 der Allgemeinen Tarifvorschriften (Berechnung eines Theiles einer Wagenladung nach den Stückgutsätzen) beschränkt.

Köln, den 1. Juni 1900. (1335)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-preussisch-südfranzösischer Güterverkehr.

Der in unserer Bekanntmachung vom 2. Januar d. J. angekündigte neue Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Altmünsterol Uebergang, Genf Uebergang, Verrières Uebergang und Delle Uebergang einerseits und Stationen der königlich-sächsischen Staats- und der mitverwalteten sonstigen Eisenbahnen, ferner den Stationen Görlitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, Kamenz, Leipzig-Eutritzsch, Leipzig (Berl.-, Eilenb.-Magdeburger und Thür. Bahnhof), Plagwitz-Lindenau und Schönefeld bei Leipzig des Eisenbahn-Direktionsbezirks Halle, Gera (Reuss) und Zeitz des Direktionsbezirks Erfurt andererseits wird am 1. Juni 1900 eingeführt und ist von den betheiligten Stationen, sowie durch unsere Wirthschaftsverwaltung in Dresden-Neustadt zu beziehen. Durch diesen Tarif werden die in der erwähnten Bekanntmachung unter 1—5 bezeichneten Tarife und Frachtsätze aufgehoben.

Soweit indessen hierdurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Tarife und Frachtsätze noch bis 15. Juli d. J. in Kraft.

Dresden, den 28. Mai 1900. (1336)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-mitteldeutscher und Oldenburg-mitteldeutscher- und Altonaer sowie nordwestdeutsch-bayerischer Güterverkehr.

Am 15. Juli d. J. treten folgende Entfernungserhöhungen in Kraft, und zwar:

a) von 3—4 km im Verkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Hannover und Münster, sowie der oldenburgischen Staatsbahnen einerseits und den an der Strecke Stendal-Wittenberge gelegenen Stationen Düsedau, Eichstedt in Altm., Geest-Gottberg, Goldbeck, Osterburg und Seehausen i. Altm. des Direktionsbezirks Magdeburg andererseits,
ferner zwischen Stationen des Direktionsbezirks Altona einerseits und Stationen der Direktionsbezirke Erfurt, Halle a. d. S. und Magdeburg andererseits;

b) von 8—9 km im Verkehr zwischen den Stationen Bock-Wallendorf, Eichicht (Schwarzb.-Rudolst.), Gräfenthal, Lichtenfels (6 km), Lippelsdorf, Marktgölitz, Probstzella, Taubenbach und Unterloquitz des Direktionsbezirks Erfurt einerseits und Stationen der Direktionsbezirke Hannover und Münster, sowie der oldenburgischen Staatsbahnen andererseits.

Die im nordwestdeutsch-mitteldeutschen und Oldenburg-mitteldeutschen etc. Verkehr für Lichtenfels (Direktionsbezirk Erfurt) eintretenden Erhöhungen werden auf die gleichnamige Station der bayerischen Staatsbahn im nordwestdeutsch-bayerischen Verkehre, soweit im letzteren Verkehre Sätze für Lichtenfels bestehen, zum gleichen Zeitpunkte übertragen.

Ueber den Betrag der Erhöhungen ertheilt unser Verkehrsbüreau Auskunft.

Hannover, den 25. Mai 1900. (1337)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oldenburgisch-hessischer Güterverkehr.

Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag 1 zu dem Tarif für den obengenannten Güterverkehr in Kraft. Derselbe enthält neben Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften, des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife insbesondere Entfernungen für die Stationen der Strecken Lohne-Hesepe der oldenburgischen Staatsbahn und Corbach-Frankenberg des Direktionsbezirks Cassel, sowie für die Stationen Ruppertsburg des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und Hergershausen und Kranichstein des Direktionsbezirks Mainz.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Durch den Nachtrag treten einzelne Tariferhöhungen ein, welche vom 15. Juli d. J. ab Gültigkeit erlangen.

Weitere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 27. Mai 1900. (1338)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichischer Grenzverkehr.
(Ermässigung eines Frachtsatzes.)

Der im Tarife „Theil II“ für die Beförderung von Gütern im österreichischen Grenzverkehre, gültig vom 1. Januar 1900, auf Seite 83 enthaltene Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 27 der Relation Oderberg-Ziegenhals per 36 ₰ wird ab 1. Juni a. c. mit Gültigkeit bis auf weiteres, längstens aber bis Ende Dezember a. c., auf 35 ₰ pro 100 kg ermässigt.

Wien, am 28. Mai 1900. (1339)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Holz des Ausn.-Tar. Nr. 5 des Elbeumschlagstarifes für Westösterreich treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Aschbach	92 ₰
Blindenmarkt . .	95 „
Mauer=Oehling . .	92 „
Mauthausen . . .	87 „
Reichramming . .	95 „
St. Valentin . . .	88 „
Schwertberg . . .	94 „
Ternberg	92 „
Waidhofen a/d. Ybbs	97 „
Weissenbach-St. Gallen . .	99 „
Wels	92 „
Nach Aussig=Landungsplatz	
von Aschbach	97 ₰
Blindenmarkt . .	100 „
Mauer=Oehling . .	97 „
Mauthausen . . .	92 „
Reichramming . .	100 „
St. Valentin . . .	93 „
Schwertberg . . .	99 „
Ternberg	97 „
Waidhofen a/d. Ybbs	102 „
Weissenbach-St. Gallen . .	104 „
Wels	97 „

Für den Verkehr mit Schönpriesen=Umschlag ermässigen sich die Laube-Frachtsätze um 5 ₰ pro 100 kg.

Für den Verkehr mit Dresden = Elbkai sind die Laube-Frachtsätze um 25 ₰ pro 100 kg zu erhöhen.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz und Schönpriesen = Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Für Langholz im Verkehre mit Laube, Tetschen/Bodenbach=Ldgsp. und Schönpriesen=Umschlag beträgt die Schleppbahngebühr nur 6 ₰ pro 100 kg.

Wien, am 28. Mai 1900. (1340)

Oesterr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

An Stelle des Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Theil II, enthalten die Besonderen Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Danzig, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen vom 1. April 1898 tritt am 1. Juni d. J. ein neuer Tarif in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Fahrkartenausgabestellen und das Verkehrsbüreau hierselbst.

Die in dem neuen Tarif enthaltenen Besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter I (3) derselben genehmigt worden.

Danzig, den 25. Mai 1900. (1341)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Verdingungen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Lieferungsausschreibung.

Die Materialverwaltung beabsichtigt, die Lieferung des Bedarfes an Wagendeckplachen für die österr. Linien sicherzustellen, u. z.:

110 Waterproofdecken à 8,75 × 4,40 m
30 „ à 7,40 × 4,00 „ und
190 Kautschukdecken à 7,40 × 4,00 „
lieferbar successive bis Ende Juli, spätestens aber bis Mitte August l. J.

Die Bedingnisse, nach welchen die Lieferung zu erfolgen hat, können nebst der Schiedsgerichtsordnung vom Expedit der Materialverwaltung, Südbahnhof, Administrationsgebäude, Stiege IV, Parterre Nr. 27, behoben beziehungsweise per Post bezogen werden.

Dem Offerenten steht es frei, entweder auf die Lieferung des ganzen oder auch nur auf ein Theilquantum zu reflektiren; in jedem Falle haben die Offerenten aber mit ihrem Offerte 14 Tage über den Einreichungstermin in Wort zu bleiben.

Die Offerten sind mit einer Stempelmarke à 1 Krone versehen, belegt mit dem Erlagschein über das im Sinne des § 13 der Bedingnisse bei der Hauptkassa erlegte Vadium, sowie mit den unterschriftlich anerkannten Bedingnissen und der Schiedsgerichtsordnung, beide versehen mit einer Stempelmarke à 1 Krone, versiegelt, mit der Aufschrift: „Offerte auf Deckplachen" bis spätestens den 6. Juni l. J., 12 Uhr Mittags, im Expedit der Material-Verwaltung abzugeben beziehungsweise per Post der Materialverwaltung einzusenden.

Offerten, welche nach diesem Termin einlangen oder nicht gehörig adjustirt sind, so auch jene, bei welchen die vorgeschriebenen Stoffmuster nicht rechtzeitig vorliegen, werden nicht berücksichtigt.

Wien, am 23. Mai 1900. (1342)

Die Materialverwaltung.

Verdingung der Lieferung und Aufstellung je einer Lokomotivdrehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Lippusch (Neubaustrecke Bütow-Berent) und Bahnhof Marienwerder am 22. Juni 1900, Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude. Zuschlagsfrist 3 Wochen. Angebotbogen, Hauptabmessungen, Gewichtszusammenstellung, Bedingungen und die abgeänderten Zeichnungen Nr. 33 bis 40, sowie die Zeichnungen der Gleisanordnung sind gegen Einsendung von 5,00 ℳ von unserem technischen Büreau anzufordern.

Danzig, den 22. Mai 1900. (1343)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von:

A. 574 000 kg präparirten Holzkohlen zum Heizen der Personenwagen für die Bezirke der königl. Eisenb.-Direktionen Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W. in 14 Loosen.

B. 1 330 000 Stück losen Torf zum Anheizen der Oefen in 5 Loosen,
80 000 kg Torfmull in 3 Loosen,
100 Raummeter Buchenbrennholz in 2 Loosen für den Direktionsbezirk Hannover.

Die Lieferung ist in der Zeit vom 1. Juli (für Torfmull usw.) bezw. vom 1. September d. J. bis Ende Juni 1901 in Theillieferungen nach Maassgabe des Bedarfs auszuführen.

Eröffnung der Angebote Mittwoch, den 13. Juni 1900, Vormittags 11 Uhr, im Rechnungsbüreau, Abthl. M hier, Joachimstrasse 8 A. I Erdgeschoss.

Zuschlagsfrist bis zum 4. Juli 1900.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden getrennt für die Materialien zu A und B für je 50 ₰ von dem oben genannten Büreau abgegeben.

Die Kosten sind von auswärts mittelst Postanweisung **ohne Bestellgebühr** zu überweisen.

Hannover, den 31. Mai 1900. (1344)

Königliche Eisenbahndirektion.

Privileg. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Offertausschreibung.

Die Direktion der privileg. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft beabsichtigt die Lieferung von zusammen:

6 700 t preussisch - oberschlesische Stück- und Würfelkohle und
3 300 t preussisch - oberschlesische Nusskohle

für die Zeit vom 16. Juli 1900 bis 15. Juli 1901 im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz sicherzustellen.

Die Lieferung hat gemäss der diesbezüglichen Offertbehelfe, als: Offertformulare, allgemeine und spezielle Lieferungsbedingnisse zu erfolgen, welche bei der Abtheilung für Materialwesen der privileg. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft in Wien, 10/2. hintere Südbahnstrasse Nr. 1 an Werktagen zwischen 10 und 12 Uhr Vormittags eingesehen und behoben bezw. gegen Vergütung der Kosten bezogen werden können.

Die Preise sind franko Waggon, franko loco Grube resp. franko loco der bezüglichen Abfertigungsstation zu notiren.

Das mit einer Stempelmarke à 1 Kr. versehene und in allen seinen Theilen vollständig ausgefüllte Offertformular ist in dem hierzu bestimmten Kouvert versiegelt, längstens bis zum 12. Juni d. J., 12 Uhr Mittags, beim Einreichungsprotokoll der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, einzubringen.

Offerten, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder besondere von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Die Offerenten haben bis inklusive 16. Juli 1900 im Worte zu bleiben.

Die Direktion behält sich völlig freie Wahl rücksichtlich der eingelangten Offerten vor; sie ist sohin berechtigt, beliebige Theillieferungen einzelnen Offerenten zu übertragen oder auch sämmtliche Angebote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere ihr beliebige Weise zu vergeben.

Wien, im Mai 1900. (1345)

Die Direktion der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

---

4. Verkauf ausrangirter Lokomotiven und Wagen.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Am Montag, den 11. Juni 1900 werden durch Submission 1 Lokomotive, 2 Personenwagen, 52 Güterwagen und 14 Radsätze verkauft werden.

Verkaufsbedingungen sind kostenfrei zu beziehen vom Maschinendienst der Verwaltung in Amsterdam, Centraal Administratiegebouw, Droogbak. (1346)

Der Administrationsrath.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 44 | 9. Juni 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Zur Frage der schweizerischen Ostalpenbahn und der bayerischen Fernpass-Ortlerbahnprojekte.

Bei dem hohen Interesse, das man der Frage einer schweizerischen Ostalpenbahn auch in Deutschland entgegenbringt, wird eine Mittheilung des wesentlichen Inhalts der über sie vor kurzem in der „Neuen Zürcher Zeitung“ veröffentlichten Studie an dieser Stelle willkommen sein.

Es war der Kanton Graubünden, der zuerst die Ueberschienung eines schweizerischen Alpenpasses ins Auge fasste und diese als eine technische Möglichkeit und wirthschaftliche Nothwendigkeit erkannte. Schon im Jahre 1838 hatte Oberst Richard La Nicca, damaliger Kantonsoberingeniör, sich mit der Idee einer bündnerischen Alpenbahn beschäftigt und zu diesem Zwecke vergleichende Vermessungen am Bernhardin, Splügen und Maloja vorgenommen. Das Hauptaugenmerk war auf den Splügen gerichtet. Als man sich aber überzeugt hatte, dass für den letzteren in Oesterreich, dem damals die Lombardei gehörte, mit Rücksicht auf den Brenner keine Geneigtheit vorhanden war, ging man zum Lukmanier über. Dieser Schritt wurde in der Folge den Bestrebungen für eine Ostalpenbahn verhängnissvoll, denn er führte zum Gotthard und es entspann sich der bekannte gewaltige Kampf zwischen diesem und dem Lukmanier, in welchem schliesslich der letztere unterlag.

Auch mit dem Splügenprojekt, das nun wieder aufgegriffen wurde, um den Gotthard zu bekämpfen, konnten die ostschweizerischen Alpenbahninteressenten nicht mehr durchdringen. Zum vorläufigen Abschluss kam jener Eisenbahnkampf formell durch den Beschluss der eidgenössischen Räthe vom 22. August 1878, der einer ostschweizerischen Alpenbahn eine staatliche Beihilfe von 4 500 000 Frcs. zusichert.

Der Verfasser der Studie ist der Ansicht, dass für die heutigen ostschweizerischen Alpenbahnbestrebungen ernstlich nur ein Projekt in Frage kommen könne, das betriebstechnisch dem Gotthard ebenbürtig sei, und zwar das letzte La Nicca'sche Lukmanierprojekt, welches eine Baulänge von 107 km habe, wovon 19 km doppelspurig sind und 39 km auf Steilrampen von 15 ‰ und mehr Steigung fallen. Länge des grossen Alpentunnels 17,4 km, höchster Punkt der Bahn 1 118,6 m über dem Meere, kleinster Krümmungshalbmesser 300 m, grösste Steigung 25 ‰, Stationen horizontal, Baukosten 114 900 000 Frcs.

Letztere liessen sich durch Aenderungen an der Linie bedeutend verringern. Auch falle in Betracht, dass die Kostenberechnung in einer Zeit vorgenommen wurde, in der man über den Bahnbau noch wenig Erfahrung hatte und die technischen Hilfsmittel bei weitem nicht die Vollkommenheit besassen wie heute.

Die virtuelle Entfernung Chur-Biasca wird nach den bei der Gotthardbahn geltenden Vorschriften über die Längenbemessung auf 141 km festgesetzt und auf dieser Grundlage für das deutsche Verkehrsgebiet folgender Entfernungsvergleich angestellt:

Nach und von Biasca und weiter:

	über den Gotthard km	über den Lukmanier km	Abkürzung km
östliche Linie:			
Lindau	329	245	84
München	527	443	84
Eisenstein und weiter	732	648	84
mittlere Linie:			
Friedrichshafen	318	252	66
Würzburg	643	577	66
Leipzig	948	882	66
Berlin und weiter	1 100	1 034	66
westliche Linie:			
Konstanz	311	267	44

Für Karlsruhe, Mannheim, Mainz, Koblenz, Köln, Düsseldorf, Wesel und die dahinter gelegenen Orte ist überall die Gotthardlinie die kürzere.

Der folgende Vergleich wird mit der Brennerbahn gemacht:

Mailand	München	Augsburg	Nürnberg	Regensburg	Hof und weiter	Lichtenfels und weiter
	Kilometer					
1. über den Brenner	659	717	854	774	953	948
2. über den Gotthard	666	638	761	761	927	855
Abkürzung	—	79	93	13	26	93
3. über den Lukmanier	582	554	695	694	861	789
Abkürzung gegenüber dem Gotthard	84	84	66	67	66	66
Abkürzung gegenüber dem Brenner	77	163	159	80	92	159

Hieraus geht hervor, dass die Abkürzungen, welche die Lukmanierbahn gegenüber der Gotthardbahn brächte, für nahezu ganz Bayern und für die anschliessenden norddeutschen Gebiete grösser sind, als die Abkürzungen, welche seinerzeit die Gotthardbahn gegenüber dem Brenner zur Folge hatte. Für München ist beispielsweise die Eröffnung der Gotthardbahn ohne jede Abkürzung verblieben, während die Lukmanierbahn eine solche von nicht weniger als 84 km aufweist. Bedeutend sind auch die Wegabkürzungen des Lukmaniers gegenüber dem Brenner.

Die Fahr- und Frachtpreisverminderungen, die eine Lukmanierbahn mit sich brächte, werden nach den Tarifgrundlagen der Gotthardbahn wie folgt berechnet:

a) Personenverkehr.

Ermässigung für die Person in Francs.

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
Lindau und weiter (84 km)			
Einfache Fahrt	8,75	6,15	4,35
Hin- und Rückfahrt	13,10	8,40	5,45
Friedrichshafen und weiter (66 km)			
Einfache Fahrt	6,85	4,80	3,45
Hin- und Rückfahrt	10,30	6,60	4,30
Konstanz (44 km)			
Einfache Fahrt	4,55	3,20	2,30
Hin- und Rückfahrt	6,85	4,40	2,85

Diese Ermässigungen verstehen sich für das ganze Gebiet von Biasca und südlich davon (Tessin und Italien), während die bei Lindau und Friedrichshafen angesetzten Beträge für das ganze hinterliegende deutsche Gebiet gelten.

b) Güterverkehr in Ladungen von 10 000 kg.

	Güter aller Art	Wein	Baumwolle und Petroleum	Bier
	Francs für die Tonne			
Lindau und weiter	5,46	4,79	4,20	6,22
Friedrichshafen und weiter	4,29	3,76	3,30	—
Konstanz	2,86	2,51	2,20	—

Die Gesammtsumme an Fahrgeldern und Güterfrachten, welche dem deutschen Verkehr durch die Lukmanierbahn erspart bliebe, wird auf rund 260 000 Frcs. für das Jahr berechnet und dazu bemerkt, dass die verhältnissmässig kleine Summe nicht befremden dürfe, da die Berechnung sich nur auf den für 1897 aus dem Lukmaniergebiet über den Gotthard beförderten Verkehr stütze. Nun liege aber der östliche und mittlere Theil des deutschen Lukmaniergebietes tarifarisch günstiger zum Brenner, weshalb auch der grössere Theil des Verkehres über diesen und nicht über den Gotthard gehe. Jene Summe der Ersparungen (260 000 Frcs.) wäre daher um ein sehr Bedeutendes zu erhöhen, vielleicht zu vervielfachen.

Die Fahrzeitverkürzungen werden auf Grund der mittleren Fahrleistungen der Gotthardbahn wie folgt berechnet:

	Stunden	Minuten
Lindau und weiter	3	22
Friedrichshafen und weiter	2	38
Konstanz	1	46

Verfasser geht nun zur Splügenbahn über. Das Bauprogramm für eine solche, welches s. Zt. zwischen der adriatischen Eisenbahngesellschaft und dem Mailändischen und schweizerischen Splügenkomitee vereinbart wurde, ist folgendes: a) der höchste Punkt der Bahn soll nicht höher als 1 200 m über dem Meere liegen; b) die grössten Steigungen sollen auf offener Bahn nicht mehr als 26 ‰ und in den Tunnels von über 600 m Länge nicht mehr als 23 ‰ betragen; c) der kleinste Krümmungshalbmesser darf nicht kleiner als 300 m sein; d) die Steigung bezw. das Gefälle im grossen Alpentunnel soll, wenn immer möglich, 6 ‰ nicht übersteigen; e) die Bahn ist einspurig anzulegen, mit Ausnahme der Strecken zwischen den dem Haupttunnel auf der Nord- und Südseite zunächst gelegenen Stationen, welche, wie der Haupttunnel, doppelspurig zu bauen sind; die Einbiegung der Bahn ins Bergell soll sich der schweizerischen Grenze möglichst nähern. Auf dieser Grundlage machte die adriatische Eisenbahngesellschaft Projektstudien, welche später auf Veranlassung der vereinigten Schweizerbahnen durch Oberingeniör R. Moser in Zürich durchgesehen und neu bearbeitet wurden. Hierbei wurde das obige Bauprogramm nicht nur eingehalten, sondern, soweit es ohne erhebliche Kostenvermehrung möglich war, noch thunlichst verbessert. Das Moser'sche Splügenprojekt hat eine Baulänge von 93 km. Hiervon liegen in Steilrampen von 15 ‰ und mehr Steigung 49,872 km. Der grosse Alpentunnel misst 18,18 km und erreicht den höchsten Punkt — zugleich den höchsten Punkt der Bahn selbst — in einer Höhe von 1 155,6 m über dem Meere. Baukosten 112 554 000 Frcs. oder für das Kilometer 1 208 179 Frcs. Um Ersparungen zu erzielen, wird vorgeschlagen, den grossen Alpentunnel und die nächstliegenden Theile der Zufahrtslinien nicht, wie vorgesehen, doppelspurig, sondern nur einspurig anzulegen und die kleinsten Krümmungshalbmesser von 300 m zu ändern. Was die Entfernungen anbelangt, so werden, soweit deutsches Gebiet in Frage kommt, die vom gleichen Verfasser in einer früheren Arbeit gemachten Angaben, welche auch in Nr. 31, Jahrg. 1898 d. Ztg. gebracht wurden, wiederholt, so dass wir heute auf deren Anführung verzichten können. Dagegen werden folgende Angaben von Interesse sein: Für das Königreich Bayern und die anschliessenden norddeutschen Gebiete (Sachsen und Preussen einerseits und Italien andererseits) wird eine durchschnittliche Abkürzung von 93 km ausgerechnet, für Württemberg-Italien ein solche von 42 km. Von dem Umfang des deutschen Splügengebietes wird gesagt, dass es drei Viertel desjenigen Theiles des deutschen Reiches umfasse, der nicht der österreichischen Linie zufalle. Die wirthschaftliche Bedeutung der Splügenbahn für Deutschland wird durch folgende Zahlen erläutert:

Ermässigung der Fahrpreise in Francs für die Person:

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
Lindau und weiter			
Einfache Fahrt	10,61	7,45	5,30
Hin- und Rückfahrt	15,91	10,20	6,63

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
Friedrichshafen und weiter			
Einfache Fahrt	8,74	6,13	4,37
Hin- und Rückfahrt	13,10	8,40	5,46
Konstanz			
Einfache Fahrt	6,45	4,53	3,22
Hin- und Rückfahrt	9,67	6,20	4,—

Ermässigung der Güterfrachten für Ladungen von 10000 kg in Francs für die Tonne:

	Güter aller Art	Wein	Baumwolle und Petroleum	Bier
Lindau und weiter . .	6,63	5,81	5,10	6,63
Friedrichshafen und weiter	5,46	4,79	4,20	—
Konstanz und weiter .	4,03	3,53	3,10	—

Die Gesammtsumme, welche dem deutschen Verkehr des Splügengebietes aus und nach Italien erspart bliebe, wird auf rund 386 797,85 Frcs. geschätzt und auch hier die verhältnissmässig sehr kleine Summe der Transportkostenersparniss darauf zurückgeführt, dass nur der Gotthardverkehr berücksichtigt werden konnte.

Weiter beschäftigt sich die Studie mit der Engadin-Orientbahn und den Fernpassprojekten. Die Engadin-Orientbahn wird für aussichtslos gehalten, nachdem der schmalspurige Bahnbau ins Engadin beschlossene Sache sei und auch schon begonnen habe. Nur der Umstand, dass in Bayern das Projekt einer Fernpass-Engadinbahn verhandelt werde, lasse diese noch nicht ganz in Vergessenheit gerathen. Wie heute die Engadin-Orientbahn aus sich selbst heraus und ohne starken Antrieb von anderwärts kaum mehr verwirklicht werden wird, so dürfte auch die Bahn Füssen-Fernpass-Engadin-Chiavenna für sich allein nicht gebaut werden. Es scheine, dass diese beiden Projekte mehr oder weniger auf einander angewiesen seien, weil jedes für sich allein im Verhältniss zum Aufwand an Kosten zu wenig Interessen befriedigen würde und zu geringe Aussichten auf Ertrag hätte. Daraus folge, dass, wenn überhaupt etwas erreicht werden solle, die Interessenten beider Projekte sich zu gemeinsamem Handeln zusammen thun müssten. Nun sei aber in der Schweiz seit dem Tode Guyer-Zeller's eigentlich niemand mehr da, der bei den Projekten zu Gevatter stehen möchte, und in Bayern seien mehr Neigungen für eine Ortlerbahn vorhanden, so dass ein derartiges gemeinsames Vorgehen als ausgeschlossen zu betrachten sei.

Das Projekt Füssen-Fernpass-Ortler-Bormio würde sehr grossen technischen Schwierigkeiten begegnen, da nicht weniger als drei Wasserscheiden zu überwinden wären. Die Länge der zu erstellenden neuen Linien betrüge 297 km mit einem Kostenaufwande von wenigstens 175 220 000 Frcs. Dabei käme der weitaus grösste Theil der neuen Linie (201 km) auf österreichisches Gebiet zu liegen. 94 km fielen auf die italienische und nur 2 km auf die bayerische Seite. Naturgemäss hätte also Oesterreich und Italien die Hauptaufgabe zu übernehmen. Es wird aber bezweifelt, dass diese beiden Staaten sie erfüllen könnten und bemerkt, dass, wenn Bayern die Fern-Ortlerbahn haben wolle, es wohl selbst die Initiative ergreifen und das meiste leisten müsse. Vorher werde es sich aber doch noch nach den alten geschichtlichen Projekten umsehen, die über die Schweiz führen. Es werde Vergleiche anstellen und abwägen, welches Projekt am ehesten Aussicht auf Verwirklichung habe, die grösste Summe wirthschaftlicher Interessen befriedige, dem Staate am wenigsten Opfer auferlege und ihm als Besitzer der Eisenbahnen am besten diene. Dieser Vergleich könne nur zu Gunsten eines schweizerischen Projektes ausfallen. Denn die schweizerische Eidgenossenschaft habe bereits ausdrücklich die Verpflichtung übernommen, für eine Ostalpenbahn einzustehen. Daneben bestehe der Beschluss der eidgenössischen Räthe vom 22. August 1878, der einer ostschweizerischen Alpenbahn bereits eine staatliche Beihilfe von 4 500 000 Frcs. zusichert.

Werde das Fern-Ortlerprojekt mit dem Splügen- und dem Lukmanierprojekt in seinen Hauptpunkten verglichen, so ergebe sich folgendes:

	Fern-Ortler	Splügen	Lukmanier
Baulänge . . . km	297	93	107
Baukosten . . Frcs.	175 220 000	112 554 000	114 900 000
Baukosten für das Kilometer . Frcs.	590 000	1 208 179	1 073 831
grosser Tunnel . km	15	18	17
Steilrampen . . „	172	50	39
Entfernung zwischen München und Mailand:			
virtuell . . km	715	554	582
wirklich . . „	603	513	548

Beide schweizerischen Projekte wären hiernach dem Fern-Ortlerprojekt in allen Theilen weit überlegen.

Ein weiterer Grund, der vom bayerischen und zwar besonders vom staatlichen Standpunkte aus sehr für eine schweizerische Alpenbahn spreche, sei der Umstand, dass diese eine viel längere bayerische Strecke in sich begreife, als das Fern-Ortlerprojekt, nämlich 89 km oder, wenn nur die Staatsbahn in Berücksichtigung gezogen werde (München-Lindau gegen München-Biessenhofen), 127 km.

Bei der Prüfung des Projektes einer Engadin-Orientbahn auf seinen inneren Werth kommt der Verfasser zu der Ueberzeugung, dass diese Bahn in der Hauptrichtung Franzensfeste-Pusterthal gar keine Abkürzung brächte, dass sie im Gegentheil im günstigsten Falle noch um 8 km länger wäre, als die bestehende Eisenbahnverbindung Arlberg-Brenner. Anscheinend anders, so wird weiter bemerkt, liegen die Verhältnisse für die Richtung Ala-Verona, denn da sei gegenüber der Arlberg-Brennerlinie ein Entfernungsunterschied bis auf 125 km zu verzeichnen. Doch habe diese Kürzung verhältnissmässig nur eine sehr geringe Bedeutung, weil schon für Zürich-Verona die Gotthardlinie kürzer sei, so dass das Einzugsgebiet der Engadiner Linie verhältnissmässig nur klein hätte ausfallen können. Es hätte daher die Engadin-Orientbahn nicht halten können, was diejenigen, die die Anregung dazu gegeben hatten, sich von ihr versprachen; ihre Bedeutung für den Handel und die von ihr zu erwartenden wirthschaftlichen Folgen würden sehr überschätzt, einen Ertrag würde die Bahn nie geben können.

Weiter wird die Frage untersucht, ob eine ins Tessin (Biasca) ausmündende Bahn oder die Splügenbahn gebaut werden solle. Die Baukosten kämen beim Lukmanier etwas niedriger zu stehen als beim Splügen, immerhin aber nicht in dem Maasse, dass der Minderbetrag wesentlich und ausschlaggebend zu Gunsten des ersteren Projektes sein könnte. Da das Bauprogramm und die klimatischen Verhältnisse beider Projekte ungefähr gleich sind, kann in betriebstechnischer Hinsicht kein nennenswerther Unterschied für das eine oder das andere verzeichnet werden; allerdings hat der Lukmanier 10,5 km weniger Steilrampen und wäre mithin etwas im Vorsprung. Hinsichtlich der Wegabkürzung wird ausgerechnet, dass die Splügenlinie die Lukmanierlinie übertreffe, indem sie bei Mailand um 28 km, bei Genua um 9 km und im Durchschnitt für ganz Italien mit den nördlich der Alpen gelegenen Verkehrgebieten um rund 18 km kürzer ist.

Die Lukmanierbahn werde immer zu sehr von den künftigen Bundesbahnen und der Gotthardbahn abhängig sein und daher aus eigener Kraft und gegen den Willen der Bundesbahnen nicht bestehen können. Anders stehe es in dieser Beziehung mit dem Splügen, der direkt an das italienische Bahnnetz anschliesse, mithin bedeutend mehr Bewegungsfreiheit habe.

Der Unterschied zwischen beiden Projekten in wirthschaftlicher Beziehung wird durch die folgenden Zahlen dargestellt: Die Splügenbahn würde mehr ermässigen: a) die Fahrpreise für die Person: einfache Fahrt I. Klasse 1,87 Frcs., II. Klasse 1,31 Frcs., III. Klasse 0,94 Frcs., Hin- und Rückfahrt

I. Klasse 2,81 Frcs., II. Klasse 1,80 Frcs., III. Klasse 1,17 Frcs.; b) die Vieh- und Güterfrachten: eine Wagenladung von 10 000 kg: Hornvieh 6,84 Frcs., Güter aller Art 11,70 Frcs., Wein 10,80 Frcs., Baumwolle und Petroleum 9 Frcs., Getreide 8,10 Frcs.; c) die Fahrzeiten um 43 Minuten. Insgesammt würde die Splügenbahn — berechnet auf Grund der für 1897 aus dem Splügengebiete über den Gotthard nach Italien und umgekehrt beförderten Transporte — dem Verkehr an Fahrpreisen, Vieh- und Güterfrachten jährlich 302 616 Frcs. mehr ersparen als die Lukmanierbahn. An diesem Mehr betheiligt sich der einschlägige deutsche Verkehr mit 126 798 Frcs.

Wäre, so wird dann weiter ausgeführt, die Frage, welchem Projekte der Vorzug gebühre, rein vom Standpunkte der Ostschweiz und anderer Interessenten (Deutschlands sowie des Unternehmens selbst) zu beurtheilen, so könnte die Entscheidung keinen Augenblick zweifelhaft sein — sie fiele zu Gunsten des Splügens aus. Allein die Sache wolle noch von einem anderen Gesichtspunkte aus betrachtet sein, nämlich von demjenigen der Gesammtschweiz, die mit Rücksicht auf die Eisenbahnverstaatlichung wünschen müsse, die Ostalpenbahnfrage finde ihre Lösung durch Abzweigung der Gotthardbahn in Biasca. Für diese Lösung spreche namentlich auch der Umstand, dass es möglich sei, jene 18 km Mehrlänge der Lukmanierlinie, die im Grunde allein noch gegen den Bau einer Lukmanierbahn spreche, bedeutend zu vermindern. Diese Möglichkeit ergebe sich durch den Bau einer Grainabahn (Richtung Somvix-Graina-Camadra) nach dem Projekte des Ingeniörs Lommel von 1867, verfasst im Auftrage der Vereinigten Schweizerbahnen. Die Hauptpunkte dieses Projektes sind: Länge Chur-Biasca 99,225 km, höchster Punkt 960 m über dem Meere, Länge des grossen Alpentunnels 19,75 km, höchste Steigung 25 ‰, kleinster Krümmungshalbmesser 300 m, Baukosten 116 000 000 Frcs. Der Vergleich mit den übrigen Projekten einer schweizerischen Ostalpenbahn ergibt folgendes:

	Graina	Splügen	Lukmanier
Baulänge . . km	99	93	107
Baukosten . . Frcs.	116 000 000*)	112 554 000	114 900 000*)
höchster Punkt über dem Meere m	960	1 155,6	1 118,6
Steilrampen mit über 15 ‰ Steigung . . . km	25	50	39
Länge des grossen Alpentunnels km	19,75	18,18	17,4
kleinster Krümmungshalbmesser . . . . m	300	300	300

(Die mit *) bezeichneten Zahlen sollen heute, weil veraltet, keine Geltung mehr haben. Neue Berechnungen würden auch bei Einhaltung des ursprünglichen Bauprogrammes erheblich niedrigere Baukosten ergeben.) Die virtuelle Länge der Grainabahn, berechnet nach der bei der Splügen- und der Lukmanierbahn angewendeten Vermessungsmethode (60 % Zuschlag für Steigungen von 15 ‰ und mehr) sowie für den Alpentunnel wie beim Gotthard betrüge 126 km, so dass also die Entfernung Chur-Biasca durch den Graina um volle 15 km kürzer wäre, als durch den Lukmanier. Hieraus ergebe sich dann die weitere und überraschende Thatsache, dass die Grainalinie der Splügenlinie in der Wegabkürzung nur um 3 km nachstünde, also mit dieser nahezu gleiche Handelsbedeutung habe.

Das Schlussergebniss seiner Untersuchungen fasst der Gewährsmann der „Neuen Zürcher Zeitung“ in folgende Sätze zusammen:

„1. Aus der Geschichte der schweizerischen Alpenbahnen sowie aus gesetzlich niedergelegten Bestimmungen erwächst der Eidgenossenschaft die Verpflichtung, dem Osten der Schweiz, gleichwie dem Centrum und Westen, in den Bestrebungen für eine Alpenbahn beizustehen. Sie wird dies thun können, ohne ihre Gotthardinteressen so zu gefährden, dass sie davor zurückschrecken müsste, denn der Verkehr ist immer im Steigen begriffen und es wird ohnehin eine Entlastung der Bergstrecken der Gotthardbahn nöthig werden; auch wird die Zufuhr für die neue Linie mehr dem Brennergebiet entnommen werden können. 2. Die Bestrebungen für den Bau einer Engadin-Orientbahn mit Abzweigung über Maloja und Chiavenna sind aussichtslos. Ernstlich in Frage können heute nur mehr die direkt nach Süden gerichteten Projekte kommen. 3. Was diese letzteren betrifft, wäre vom Standpunkt des Unternehmens selbst jedenfalls die Splügenbahn zu bauen, da eine ins Tessin führende Alpenbahn zu sehr von der Konkurrenz der Gotthardbahn sowie von den Bundesbahnen abhinge, um aus sich selbst lebensfähig zu sein. 4. Aus Rücksichten auf die gesammtschweizerischen Interessen wäre dagegen zu wünschen, die Ostalpenbahnfrage finde ihre Lösung durch Anschluss an die Gotthardbahn in Biasca. 5. Eine Versöhnung der entgegenstehenden Interessen liesse sich in der Weise herbeiführen, dass die Ostschweiz gegen bestimmte Zusicherungen in Bezug auf die Verkehrsbetheiligung auf den Splügen verzichtet und sich mit einer Zufahrt zur Gotthardbahn begnügt. 6. Im letzten Falle wäre danach zu trachten, das Unternehmen des Handelsverkehres wegen dem Splügen thunlichst nahe zu bringen, was durch den Bau einer Grainabahn möglich erscheint.“

Dieses Ergebniss der Untersuchungen wird auf den ersten Blick einigermaassen überraschen, denn seitdem die Gotthardbahn gebaut und im Betriebe ist, hat kaum jemand mehr an eine ins Tessin führende Ostalpenbahn gedacht. Heute taucht das Projekt in veränderter Form wieder auf, wie wir gesehen haben, aus Rücksichten auf die zu verstaatlichende Gotthardbahn und die damit im Zusammenhang stehenden gesammtschweizerischen Interessen. Für Deutschland kann es gleichgültig sein, ob die schweizerische Ostalpenbahn von Chur aus die Richtung gegen Chiavenna oder gegen Biasca einschlägt, vorausgesetzt, dass die Projekte für den Handelsverkehr gleichwerthig seien. Italien dagegen wird den Splügen vorziehen müssen, einerseits, weil er den östlichen Theil des Königreichs, besonders die Gegend des Comersees, besser bedient, und sodann weil er eine längere italienische Zufahrtsstrecke in sich fasst als das andere Projekt. Da in der Grainarichtung nach den mitgetheilten technischen Ausführungen ein Projekt denkbar ist, das eine ähnliche Bedeutung für den Handel wie der Splügen hätte, erhält dieser einen scharfen Mitbewerber, zumal die Schweiz, welche in der Frage naturgemäss den Ausschlag geben dürfte, wohl ein Projekt vorziehen wird, das seiner staatlichen Gotthardlinie am wenigsten weh thut.

Man darf gespannt sein, in welcher Weise die Sache sich weiter entwickelt. Wir werden es uns angelegen sein lassen, den Leser hierüber auf dem Laufenden zu erhalten.

* * *

Im Anschluss an seine Betrachtungen kommt der Verfasser, veranlasst durch einen Aufsatz in der Münchener „Allgemeinen Zeitung“, nochmals auf die Fern-Ortlerbahn zu sprechen, bezüglich welcher der Augsburger Handels- und Gewerbeverein, wie den Lesern dieser Zeitung bekannt ist, unter Vorlegung eines Höhenplans und einer Uebersichtskarte sich an das bayerische Staatsministerium gewendet hat.

Er vergleicht dieses neueste Projekt mit den schweizerischen Projekten und kommt dabei zu folgenden Zahlen:

Die Splügenlinie ist bis Mailand virtuell kürzer als die Fern-Ortlerlinie bei:

Kempten	um	114 km
Memmingen	„	193 „
Kaufbeuren	„	105 „
Neu-Ulm	„	208 „
Augsburg	„	134 „
München	„	108 „
Landshut	„	105 „
Nördlingen	„	154 „
Nürnberg	„	156 „

Die Grainabahn würde nur um 3 km geringere Wegabkürzungen aufweisen.

In den anderen Hauptpunkten zeigt sich folgendes Bild:

		Fern-Ortler*)	Splügen	Graina
Baulänge . .	km	300	93	99
Baukosten . .	Frcs.	268 750 000	112 554 000	116 000 000
" für das Kilometer .	Frcs.	895 833	1 208 179	1 171 717
grosser Alpentunnel	km	15	18	19,75
Steilrampen . .	"	176	50	25

Zu einer Bemerkung des Handels- und Gewerbevereins Augsburg wegen Umgehung Bayerns durch die projektirte Splügenbahn bemerkt der Verfasser, dass bisher alle Welt der Meinung gewesen sei, dass Bayern durch diese Bahn nur gewinnen könne, da sie ja eine starke Verschiebung des Verkehres von Westen nach Osten bewirken müsse. Wenn man aber etwa der Ansicht wäre, eine Fern-Ortlerbahn werde den Fremdenverkehr im bayerischen Gebirge bedeutend mehr heben als eine Splügenbahn, so möge dies für die Gegend um Garmisch-Partenkirchen und Füssen-Pfronten zutreffen, wenngleich es auch dort der Fall sein könnte, dass die Fern-Ortlerbahn den Fremdenstrom rasch ins nahe Tirol ableite. Zum mindesten stehe aber fest, dass bei einer solchen Frage ein paar Tausend Reisende mehr oder weniger den Ausschlag nicht geben können. Für den Handelsverkehr sowohl als auch in technischer und finanzieller Beziehung sei die Ueberlegenheit der schweizerischen Projekte nachgewiesenermaassen so gewaltig, dass ein Punkt, wie der genannte, die Sympathien weiterer Kreise kaum ernstlich von denselben abzuwenden vermöge.

*) Nach den Angaben der Münchener „Allgemeinen Zeitung", also ausgenommen die Strecken Plansee-Füssen und Pfronten, 28 km mit etwa 10 500 000 Frcs. Baukosten.

Eine Sammlung von Uebersichtsplänen wichtiger Abzweigungsstationen der Eisenbahnen Deutschlands

ist gleichzeitig mit der soeben erschienenen neuesten Auflage der im Reichs-Eisenbahnamt bearbeiteten Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands (Maassstab 1 : 1 000 000) erstmalig von diesem Amte herausgegeben und der Verlagsbuchhandlung von Max Pasch, Berlin, Ritterstrasse 50, zum Vertriebe übergeben worden;*) wir machen der besonderen Wichtigkeit dieser Erscheinung halber an dieser Stelle besonders auf sie aufmerksam. Das in Oktavformat erschienene Heftchen enthält auf 1 qm bedruckter Gesammtfläche in 200 Uebersichtsplänen eine deutliche Darstellung der Hauptgleise wichtiger, in dichtverzweigtem Eisenbahnnetz belegener oder bei grösseren Städten und Knotenpunkten sich vereinigender Bahnlinien, ihrer Durchschneidungen, Ueber- und Unterführungen und ihrer Stationen. Innerhalb der einzelnen Bahnhöfe selbst sind in übersichtlicher Weise alle einmündenden Hauptgleise — getrennt nach solchen für den Personen- und den Güterverkehr —, die für die Zusammenführung der einzelnen Bahnlinien wichtigsten Gleiseverbindungen und die Lage der Stationsgebäude zur Darstellung gebracht. Die Uebersichtspläne weisen u. a. die Bahnanlagen von 125 der unter Nr. 753 des Reichskursbuches aufgeführten „Orte mit mehreren Bahnhöfen" nach.

Die Sammlung bietet somit in Ergänzung der bisher erschienenen Eisenbahnübersichtskarten die Möglichkeit, sich in den wichtigsten Bezirken der Eisenbahnen Deutschlands über die dem Zugverkehr dienenden Hauptgleise, ihre gegenseitige Verbindung, ihre Durchführung durch die Bahnhöfe, sowie über die Lage benachbarter Bahnhöfe zu einander ein klares Bild zu machen und wird daher sowohl dem Eisenbahnfachmann, wie dem Reisenden, Speditör usw. nützliche Dienste leisten. Dem Ersteren bietet das Heftchen überdies umfassendes Material zum Studium der Linienführung und der allgemeinen Anordnungen, nach denen auf den Eisenbahnen Deutschlands bei Anlage von Kopfbahnhöfen, Inselbahnhöfen, Durchgangsbahnhöfen, bei Anordnung von Bahnhöfen für Richtungsbetrieb und solchen für Linienbetrieb, bei Abzweigung besonderer Anlagen für den Rangirgüterverkehr u. dergl. verfahren wird.

So unscheinbar das Büchelchen in seiner äusseren Gestalt, so reich und bedeutungsvoll ist sein Inhalt. Durch die einfachsten Mittel in der zeichnerischen Darstellung ist eine Uebersichtlichkeit erreicht, die Berge von Bahnhofsplänen ersetzt und eine leichte Orientirung über Dinge ermöglicht, die bisher überhaupt nirgends veröffentlicht und nur durch umständliche Nachfragen bei den Eisenbahnbehörden selbst zu erkunden waren. Die schwierigsten und verwickeltsten Bahnnetze und Bahnhofspläne sind hier entwirrt und dem Auge in einfachen, den Zweck klar hervorhebenden Linien und Gesammtbildern zur Anschauung gebracht, was natürlich nur dadurch erreicht werden konnte, dass alles für den Zweck nicht unbedingt Erforderliche weggelassen wurde; die Meisterschaft zeigt sich hier in der Beschränkung.

Als einen Hauptzweck der Veröffentlichung glauben wir den zu erkennen, dass aus ihr ersehen werden kann, in welchem Umfange auf den einzelnen Bahnhöfen und Linien die Durchführung direkter Züge sowohl des Personen- wie des Güterverkehres möglich ist. Ausser den Hauptgleisverbindungen ist daher, wie aus der für den Gebrauch unentbehrlichen Vorbemerkung hervorgeht, in den Plänen ersichtlich gemacht, ob Bahnkreuzungen in Schienen oder in verschiedener Höhe stattfinden, welche Bahn unter der anderen hindurch- oder über eine andere hinweggeführt ist, sowie ob die Hauptgleisanschlüsse durch doppelte oder einfache Kreuzungsweichen oder durch einfache Weichen hergestellt sind. Als ein Beispiel für die erstaunliche Uebersichtlichkeit, die auf dem eingeschlagenen Wege erreicht ist, möchten wir den Plan der Berliner Bahnanlagen (letztes Blatt des Heftes) anführen. Auf einem Blatt von nur 580 qcm Grösse sind von Neubabelsberg bis Rummelsburg, von Spandau bis Schmöckwitz, von Grosslichterfelde bis Pankow alle Bahnen und Bahnhöfe zur Anschauung gebracht. Am verwickeltsten ist das Gleisbild zwischen Charlottenburg, aus dessen Bahnhof 15 Hauptgleise in sechs verschiedenen Richtungen auslaufen, Grunewald und Westend. Mit einem Blick übersehen wir hier das grossartige Gesammtbild dieser verschiedenen Bahnhöfe, deren Zahl wenig unter 100 bleibt, mit allen den zahllosen Möglichkeiten direkter Zugüberführungen.

Das Reichs-Eisenbahnamt hat sich durch diese Veröffentlichung, welche von jetzt an alljährlich mit der vorerwähnten allbekannten Uebersichtskarte zugleich erscheinen wird, ein neues Verdienst um das deutsche Eisenbahnwesen erworben.

*) Preis 1 ℳ für das Exemplar.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Regelung der Tarifverhältnisse grösserer Plätze mit mehreren Bahnhöfen.** Die Entfernungen und Frachtsätze für die in Frankfurt a/M. und Hanau vorhandenen Bahnhöfe sind heute in denjenigen Verbindungen, in denen früher ein Wettbewerb der dort einmündenden Bahnen in Betracht kam, im allgemeinen mit dem jeweils niedrigst tarifirten Bahnhof gleichgestellt. Es haben sich hieraus namentlich in Frankfurt a/M. im Laufe der Zeit, da auch nicht immer nach gleichen Grundsätzen verfahren, recht verwickelte und unklare Tarifverhältnisse herausgebildet. Die Sätze der Bahnhöfe sind gegenwärtig zum überwiegend grössten Theile gleich, in zahlreichen und wichtigen Verbindungen auch verschieden. Die Sätze der gleichgestellten Bahnhöfe stehen zu den Sätzen der benachbarten Orte in keinem richtigen Verhältniss. Die Verstaatlichung der hessischen

Ludwigsbahn und Bildung der preussisch-hessischen Betriebs- und Finanzgemeinschaft, welche den Wegfall des Eisenbahnwettbewerbes an den genannten Plätzen mit sich brachte, liess den Wunsch berechtigt erscheinen, einfache und klare Verhältnisse in der Weise zu schaffen, dass die Tarifsätze, wie an anderen Orten mit mehreren Bahnhöfen, genau nach den wirklichen Schienenlängen berechnet würden, so wie dies z. B. hinsichtlich der Bahnhöfe im Ruhrrevier nach der Verstaatlichungsaktion in Uebereinstimmung mit dem Gutachten des Bezirkseisenbahnraths in Köln geschehen ist. Die königliche Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. nahm deshalb in Aussicht, gelegentlich der bevorstehenden Neuherausgabe des Gütertarifes der Gruppe VI der preussisch-hessischen Staatsbahnen (Bezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz) mit der Beseitigung der Unregelmässigkeiten in den Tarifen für Frankfurt a/M. und Hanau zu beginnen, um diese Maassnahme bei sich bietender ähnlicher Gelegenheit auch auf den weiteren Verkehr mit den übrigen preussischen Staatsbahnen, sowie der ausserpreussischen Eisenbahnen allmählich auszudehnen. Die Handelskammern in Frankfurt a/M. und Hanau, welche um Aeusserung ersucht waren, ob und welche Bedenken gegen die Umrechnung der Frachtsätze etwa beständen, insbesondere ob irgend welche Wettbewerbsverhältnisse an den genannten Plätzen nachtheilig beeinflusst werden würden, sprachen sich gegen das geplante Vorgehen aus, indem sie geltend machten, dass die Festsetzung der Frachtsätze nach den wirklichen Entfernungen eine ungleichmässige Behandlung der Interessenten desselben Platzes und eine Verschiebung und Zersplitterung der Güterauflieferung auf den verschiedenen Bahnhöfen zur Folge haben würde. Diese Bedenken werden seitens der Eisenbahnverwaltung nach den Vorgängen an anderen Orten nur bei der Geringfügigkeit der Frachtunterschiede nicht getheilt.

In einer umfassenden, mit zahlreichen Beispielen ausgestatteten Vorlage wurde hiernach der Bezirkseisenbahnrath Frankfurt a/M. um gutachtliche Aeusserung ersucht, ob Bedenken wirthschaftlicher Art dagegen vorliegen, die Tarifentfernungen für die Frankfurter und Hanauer Bahnhöfe allmählich nach Maassgabe der wirklichen Schienenlängen, soweit hiermit noch nicht gerechnet ist, umzurechnen. Der Ansicht der Handelskammern im wesentlichen beitretend, haben sowohl der ständige Ausschuss, als auch der Bezirkseisenbahnrath selbst diese Frage einstimmig bejaht. Von den Vertretern des Handelsstandes wurde bei den Verhandlungen neben dem Hinweis auf die Gewöhnung des Publikums an den heutigen, seit langen Jahren bestehenden Verhältnissen in den Vordergrund gestellt, dass eine Stadt — auch wenn neben einem Centralbahnhof noch andere Bahnhöfe mit ersterem durch Schienenstränge verbunden, bestehen — ein einheitliches Handelsgebiet bilde und dass verschiedene Kalkulationen bei Bezügen und Versendungen für die in den auseinander gelegenen Stadtbezirken wohnenden Geschäftsleute wie bisher ausgeschlossen bleiben müssten, weil alle ein und dasselbe Feld bearbeiteten. Seitens der Eisenbahnverwaltung wurde demgegenüber der Standpunkt aufrecht erhalten, dass die Festsetzung der Tarife nach den wirklichen Entfernungen auch für die verschiedenen Bahnhöfe ein und desselben Platzes die Voraussetzung für eine gerechte und übersichtliche Tarifbildung sein müsse, da jeder Bahnhof in der Hauptsache den Verkehr der in seiner Nähe liegenden Stadttheile zu bedienen habe und Abweichungen von der Regel eine künstliche Verschiebung der durch die geographische Lage gegebenen natürlichen Wettbewerbsverhältnisse hervorrufen müsse. Mit Ausnahme von Magdeburg und Hamburg seien in allen grösseren Orten mit verschiedenen Bahnhöfen die Frachtsätze nach diesem Grundsatz berechnet bezw. nach der Verstaatlichungsaktion in Preussen umgerechnet worden und seien Unzuträglichkeiten hierdurch nicht hervorgetreten. In Magdeburg seien die Sätze eines vorhandenen mittleren Bahnhofes auch für alle übrigen Bahnhöfe eingestellt; in Hamburg — durch lokale Verhältnisse bedingt — direkte Sätze für alle Bahnhöfe überhaupt nicht vorhanden.

Die Entscheidung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten in der Angelegenheit steht noch aus.

— **Sozialdemokratie und Eisenbahnarbeiter.** Unter dieser Ueberschrift schreibt die „Berl. Korr.": „Im ‚Vorwärts' werden die Angestellten der Staatsbahnen wieder einmal zum Anschluss an den sozialdemokratischen Verband der Eisenbahner aufgefordert. Dieser Aufruf wird, wie mit Sicherheit zu erwarten ist, diesmal keinen grösseren Erfolg haben als die früheren gleichen Versuche der Sozialdemokratie, die Eisenbahnarbeiter an sich heranzuziehen. Letztere wissen zur Genüge, dass ihnen bei einer Antheilnahme an den Bestrebungen des Verbandes der Eisenbahner die Strafe der Entlassung droht. Die Eisenbahnverwaltungen werden zweifellos die wiederholt erlassenen Verbote, dem genannten Verbande beizutreten, in aller Strenge aufrechterhalten. Kennzeichnend für die Agitationsmethode der Sozialdemokratie ist die Art ihres Vorgehens, die genau dem Verfahren entspricht, welches vor nicht langer Zeit angewandt wurde, um die Angestellten der Strassenbahnen an den Centralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter anzugliedern. Auch damals wurden die sozialdemokratisch zu organisirenden Angestellten aufgefordert, zunächst zur Aufnahme in den Verband sich zu melden, unter der Zusicherung, dass ihre Mitgliedschaft streng geheim gehalten werden solle. Zugleich wurde den Strassenbahnangestellten zugesichert, dass man späterhin ‚mit den Direktionen ein Wörtchen reden wolle'. In welcher Weise dieses Versprechen eingelöst worden ist, lehrt die Ausstandsbewegung der Strassenbahnangestellten, die in Berlin ihren Anfang genommen hat und gegenwärtig in einer Reihe anderer deutscher Städte in Erscheinung getreten ist.

Dass auch die ‚Eisenbahner', sobald erst ihre Berufsorganisation genügend erstarkt sein wird, zum Streik aufgeputscht werden würden, kann nach den bisherigen Erfahrungen keinem Zweifel unterliegen. Schon aus diesem Grunde sind die sozialdemokratischen Einflüsse rechtzeitig abzuwehren. Unter den Angestellten der Eisenbahnen darf ebensowenig wie unter den Postbeamten die Umsturzpartei Boden gewinnen. Der ‚Vorwärts' wird freilich nach Bebel'schem Muster hinter dem wohlfeilen Vorwande sich zu verschanzen suchen, dass die ‚Eisenbahner' lediglich zu einer unpolitischen Berufsorganisation zusammengeschlossen werden sollen. Aber selbst Bebel hat in seiner kürzlich gehaltenen neuesten ‚Mauserungsrede' zugegeben, dass die Gewerkschaften trotz ihrer ‚Neutralisirung' mit der politischen Parteiorganisation in stetem innigen Zusammenhang bleiben müssten. Wie Bebel die Neutralität der Gewerkschaften proklamirt, um die nichtsozialdemokratischen Arbeiter anzulocken, so ist auch die den Eisenbahnarbeitern in Aussicht gestellte Aufbesserung ihrer materiellen Lage in Wirklichkeit nur der Deckmantel für die Ausbreitung der sozialdemokratischen Herrschaftsgelüste. Die Eisenbahnarbeiter aber werden sich die Frage vorzulegen haben, ob ihren Interessen besser durch ein loyales Verhalten ihren Vorgesetzten gegenüber oder durch heimlichen Anschluss an die Sozialdemokratie gedient ist."

— **Verspätungen auf deutschen Eisenbahnen.** Nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die in den Monaten Januar bis März 1900 auf den grösseren deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich der bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen wurden auf den zur Vergleichung gezogenen 46 Bahngebieten mit einer Gesammtlänge Ende März 1900 von 41 384 km (wovon 15 566 km zweigleisig) zusammen 80 383 Schnellzüge, 816 162 Personenzüge und 378 116 gemischte Züge befördert.

Geleistet wurden:

	im ganzen	im Tagesdurchschnitt	auf 1 km Betriebslänge im Vierteljahrsdurchschnitt
Zugkilometer . . .	56 327 732	625 864	1 361

Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung haben sich verspätet zusammen 7 287 Züge (gegen das Vorjahr + 2 268) und zwar durch Abwarten verspäteter Anschlusszüge 3 665 (+ 908) und durch Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst 3 622 (+ 1 360).

Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf 1 000 000 Zugkm 64 (+ 22). Die Anzahl der versäumten Anschlüsse betrug 4 072 (+ 586).

— **Allgemeine Bedingungen für die Zulassung von Privatanschlüssen im Bereiche der preussischen Staatsbahnen.** Das „Eisenb.-Verordn.-Blatt" vom 31. Mai veröffentlicht diese durch den Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 6. Dezember 1899 eingeführten Bedingungen, deren wesentlichen Inhalt wir in Nr. 30 S. 457 d. Ztg. mitgetheilt haben.

— **Bezeichnung der zum Bau und Betriebe bestimmter Kleinbahnen zu gründenden Gesellschaften.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat in einem an die Regierungspräsidenten gerichteten, den Eisenbahndirektionen zur Kenntniss mitgetheilten Erlass darauf hingewiesen, dass die Firma einer Aktiengesellschaft nach den §§ 20 und 18, Absatz 2 des Handelsgesetzbuches vom 10. Mai 1897 in der Regel von dem Gegenstande des Unternehmens zu entlehnen sei und keinen Zusatz erhalten dürfe, welcher geeignet ist, eine Täuschung über die Art und den Umfang des Geschäfts herbeizuführen. Es sei Werth darauf zu legen, dass im Sinne dieser Bestimmungen der Unterschied, welcher zwischen den nach dem Gesetze vom 3. November 1838 genehmigten Eisenbahnen und den Kleinbahnen nach der preussischen Gesetzgebung bestehe, auch dadurch berücksichtigt werde, dass Gesellschaften, welche zum Bau und Betriebe bestimmter Kleinbahnen gegründet werden, sich nicht Eisenbahngesellschaften nennen. Da solche

Fälle bereits vorgekommen seien, so ersucht der Minister die zur Genehmigung von Kleinbahnen zuständigen Behörden, für die Folge die erforderliche Einwirkung hinsichtlich der in Rede stehenden Firmirung rechtzeitig vor der Gründung der Gesellschaft eintreten zu lassen.

— **Ueber die Behandlung der ausbesserungsbedürftigen Güterwagen** hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten an die nachgeordneten Eisenbahndirektionen eine eingehende Verfügung erlassen, die von dem Grundsatz der Freizügigkeit der gewöhnlichen Güterwagen innerhalb der preussischen Staatsbahnen ausgeht und weitere Vereinfachungen zum Zwecke der Verminderung der Leerläufe und der beschleunigten Wiederherstellung beschädigter Güterwagen bezweckt. Insbesondere soll eine gleichmässige Beschäftigung aller Werkstätten je nach ihrer Leistungsfähigkeit erreicht werden. Diese „erfordert zunächst die zweckentsprechende Abgrenzung des Zuführungsgebietes für die einzelnen Werkstätten und würde alsdann sicher gestellt sein, wenn die Verkehrsschwankungen in allen Bezirken gleichmässig vor sich gehen würden. Da dies jedoch nicht der Fall ist, so muss, abgesehen von der bei dauernder Verschiebung der Verkehrsbeziehungen vorzunehmenden Aenderung der Zuführungsgebiete im Benehmen zwischen den benachbarten Direktionen, ein direkter Ausgleich bei plötzlich eintretendem Bedarf vorgenommen werden. Dieser Ausgleich scheint zwar bisher, wie vorgeschrieben, dann ausgeführt zu werden, wenn die einzelne Werkstätte nicht mehr imstande ist, ausbesserungsbedürftige Güterwagen aufzunehmen, worauf diese aus dem Zuführungsgebiet der betreffenden Werkstätte in das einer anderen des eigenen oder benachbarten Direktionsbezirks abgegeben werden; es ist indess nicht bekannt, ob etwa auch dann ein solcher Ausgleich vorgenommen wird, wenn die Leistungsfähigkeit einer Werkstätte zwar nicht erschöpft, dagegen aus irgend welchen Ursachen die Belastung anderer Werkstätten, sei es im eigenen oder in einem benachbarten Direktionsbezirk, so herabgegangen ist, dass erheblicher Arbeitsmangel vorliegt. Ebenso ist nicht bekannt, ob für den Fall einer Ueberschreitung der Aufnahmefähigkeit einer Werkstätte von vornherein einzelne Stationen ihres ständigen Zuführungsgebietes bestimmten anderen Werkstätten zugetheilt sind, so dass es nur der telegraphischen Meldung des Wagenüberflusses bedarf, um die diesen Stationen zulaufenden beschädigten Güterwagen ohne weiteres nach den Aushilfswerkstätten abzulenken, oder ob etwa die Wagen nach wie vor der Werkstätte zulaufen und erst von dieser ausgesondert und abgeschoben werden, was meistens mit erheblichem Zeitverlust verbunden ist." Der Minister ordnet über alle diese Punkte eine eingehende Berichterstattung an, welche sich auch darauf erstrecken soll, ob und mit welchem Erfolg fliegende Kolonnen — nicht nur während der Zeit eines Wagenmangels, sondern auch zu anderen Zeiten — eingerichtet sind, um Güterwagen mit unbedeutenden Schäden auf den Stationen wiederherzustellen und ihre Ueberführung in die Werkstätten zu vermeiden, die in der Regel mit erheblichen Zeitverlusten verbunden ist.

— **Bezirkseisenbahnrath Berlin.** In der am 31. Mai d. J. unter dem Vorsitze des Eisenbahn - Direktionspräsidenten Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsraths Kranold stattgehabten Sitzung des Bezirkseisenbahnraths für die Bezirke der königlichen Eisenbahndirektionen Berlin und Stettin wurde, nachdem über die Durchführung in früheren Sitzungen gefasster Beschlüsse und über die im Personen-, Vieh- und Güterverkehre sowie im Personenzugfahrplane eingetretenen wichtigeren Aenderungen und über die für den Winter 1900/1901 in Aussicht genommenen Aenderungen des Personenzugfahrplans Mittheilung gemacht worden war, zunächst über einige Fahrplanangelegenheiten verhandelt. Der Antrag des Direktors van den Wyngaert zu Berlin, auf der Strecke Fürstenberg i/M.-Britz-Eberswalde in jeder Richtung einen neuen Zug einzulegen, wurde vom Bezirkseisenbahnrath nicht befürwortet. Dagegen wurde der Antrag des Konsuls Schiemann zu Swinemünde, behufs Verbindung Swinemündes und der Stationen der Swinemünde-Ducherower Strecke mit dem 6.15 die Station Pasewalk passirenden D-Zuge während der Zeit vom 1. Oktober bis 1. Mai einen Vorzug von Swinemünde bezw. Heringsdorf zum Anschlusse an den Anklamer Vorzug, der um 5.13 Ducherow nach Pasewalk passirt, einzulegen, befürwortet.

Dem Antrag des Oberst a. D. von Saldern, von der Station Stargard i/P. Sommerfahrkarten nach den schlesischen Bädern und Kurorten zu verausgaben, wurde nicht zugestimmt. Ein von ihm infolge dessen eingebrachter erweiterter Antrag wird in der nächsten Sitzung verhandelt werden. Der Antrag des Herrn von Arnim zu Güterberg, die Herstellung des telephonischen Anschlusses sämmtlicher Güterabfertigungsstellen an die mit telephonischem Betriebe versehenen benachbarten Postanstalten in wohlwollende Erwägung zu ziehen, wurde befürwortet. Der vom Kommerzienrath Lange zu Sommerfeld gestellte Antrag, den Frachtsatz für leere Säureballons in Körben auf die Hälfte der Stückgutfracht zu ermässigen, wurde als erledigt betrachtet, weil bereits in der ständigen Tarifkommission der gleiche Antrag eingebracht worden ist.

— **Verschiebung der preussischen Kanalvorlage.** In Bezug auf diese erklärte der Minister der öffentlichen Arbeiten in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 7. d. Mts., dass die Staatsregierung, so schwer es ihr auch fiele, die erweiterte Kanalvorlage dem Landtage erst in seiner nächsten Session, dann aber auch so frühzeitig unterbreiten werde, dass die Berathung dieser für das wirthschaftliche Gedeihen des Landes so hochwichtigen Vorlage in aller Ruhe und Gründlichkeit erfolgen könne.

— **Zum Eisenbahnunfall bei Demmin.** Die Verkehrsstörung auf der Peenebrücke ist durch die Fertigstellung der provisorischen Brücke (vergl. Nr. 42 S. 646 d. Ztg.) beseitigt. Der Durchgangsverkehr ist seit dem 3. d. Mts. in vollem Umfange wieder aufgenommen.

— **Eisenbahnunfall in Homburg v. H.** Am 6. d. Mts. ereignete sich auf dem Bahnhofe in Homburg dadurch ein Eisenbahnunfall, dass ein von Frankfurt einlaufender Zug wegen zu starken Gefälles über die Drehscheibe hinaus in die Mauer fuhr, welche die höher gelegene Luisenstrasse vom Bahnhofe trennt. Durch den Anprall wurden drei Personen schwer, sieben leicht verletzt. Der Materialschaden ist nicht bedeutend.

— **Brölthaler Eisenbahn.** Die ordentliche Generalversammlung der Gesellschaft findet am 27. d. Mts. in Köln statt. Die Tagesordnung enthält u. a. folgende Punkte: Aufhebung und Abänderung von Beschlüssen der Generalversammlung vom 19. Mai 1897, soweit sie den Bau der Eisenbahnlinie Herresbach-Scheid, die Verwendung des vermehrten Grundkapitals, die Umwandlung der Heisterbacher Thalbahn in eine Eisenbahn nach dem Gesetz vom Jahre 1838 und den Umbau und Anschluss derselben nach Herresbach an die Brölthaler Eisenbahn betreffen. Beschlussfassung über einen neuen Konzessionsantrag bezüglich der Erweiterung des Unternehmens, des Erwerbes der Heisterbacher Thalbahn und der Vermehrung des Grundkapitals. („B. B.-Ztg.")

— **Betriebsunfall in Staffelbach bei Bamberg.** Zufolge vorzeitigen Umstellens der für die Einfahrt des Zuges 28 richtig gestellten Weiche in Station Staffelbach ist dieser Zug am 5. d. Mts. auf den dort stehenden Zug 1767 aufgefahren. Zugführer von letzterem sowie Heizer von ersterem Zuge sind schwerer, jedoch nicht lebensgefährlich, 5 Reisende leichter verletzt; Maschinen und Packwagen beider Züge und 2 Personenwagen wurden stark beschädigt, ebenso ein mit Vieh beladener Güterwagen, von welchem 1 Stück getödtet und 15 Stück theils mehr, theils weniger beschädigt wurden; leichter beschädigt sind ausserdem 3 Personenwagen.

— **Ermsthalbahn.** Nach dem Rechenschaftsbericht der Nebenbahn Metzingen-Urach (Ermsthalbahn) über das Betriebsjahr 1899 haben die Betriebseinnahmen 146 917,45 ℳ, die Betriebsausgaben 54 456,42 ℳ, der Betriebsüberschuss 92 461,03 ℳ betragen. Es gelangt eine Dividende an die Aktien von 5 % wie im Vorjahre zur Vertheilung.

— **Nürtingen-Neuffen.** Die am 1. d. Mts. eröffnete 8,86 km lange Eisenbahn von Nürtingen nach Neuffen ist seit einer Reihe von Jahren wieder die erste Privatbahn von grösserer Bedeutung in Württemberg. Die Bahn benutzt von Bahnhof Nürtingen aus auf eine Länge von 550 m das zweite und dritte Gleis der Staatsbahn. Sodann zweigt die Nebenbahn ab, mit einem Krümmungshalbmesser von 200 m an die Lehne des Neuffener Thales übergehend. Kurz vor Frickenhausen überschreitet sie die Steinach. Unmittelbar vor der Haltestelle Linsenhofen erfolgt die Kreuzung der von Linsenhofen nach Beuren führenden Strasse, die zugleich als Zufahrtsstrasse der Haltestelle gilt. Am Fuss der Berglehne weiterlaufend, erreicht die Bahn die Station Neuffen. Die Bahn war ursprünglich als Schmalspurbahn gedacht, in Anbetracht der Erfahrungen jedoch, die man mit den schmalspurigen Bahnen gemacht hat, und der günstigen Bodenverhältnisse entschloss man sich später, die Bahn normalspurig auszubauen. Die Bahn liegt fast ohne Unterbrechung in der Steigung, die Steigungen wechseln zwischen 1:100 und 1:50. Der kleinste Krümmungshalbmesser = 200 m ist nur zweimal angewendet, das erste Mal an der Abzweigung von der Staatsbahn, das andere Mal unmittelbar vor der Station Neuffen. Die neue Bahn bietet bequeme Gelegenheit, die Ruine der Festung Hohen-Neuffen, von der aus man eine herrliche Aussicht über das Schwabenland hat, zu besuchen.

— **Der Pfingstverkehr** hat infolge des wundervollen Wetters und der überall günstigen Erwerbsverhältnisse der Bevölkerung diesmal auf den deutschen Eisenbahnen einen Umfang erreicht, wie nie zuvor. Namentlich aus Berlin und München werden erstaunliche Einzelheiten über die Zahl der

verkauften Karten, den Zudrang der Vergnügungsreisenden, die Grösse der Züge gemeldet. Im Centralbahnhof München sollen am Pfingstsonntag mehr als 150000 Personen ein- und ausgefahren sein. In Berlin musste der Vorortverkehr, der sonst bald nach Mitternacht schliesst, bis gegen 3 Uhr Morgens aufrecht erhalten werden, um die Masse der Ausflügler wieder hereinzuschaffen. Schon am Freitag vor Pfingsten war der Nachtpersonenzug von Köln und Hannover auf dem Lehrter Bahnhof in nicht weniger als vier Theilen angekommen. Die Fernzüge mussten zum Theil in der höchsten zulässigen Stärke von 60 Achsen abgelassen werden. Natürlich hatte der Zudrang der Reisenden und die Ueberfüllung der Züge überall vielfache Zugverspätungen, Anschlussversäumungen und andere Unregelmässigkeiten zur Folge. Das Betriebspersonal musste ebenso wie das Betriebsmaterial weit über das gewöhnliche Maass hinaus angestrengt werden. Dennoch ist auf den deutschen Bahnen in diesen Tagen kein Unfall vorgekommen, der mit dem ungewöhnlichen Verkehr direkt in Zusammenhang gebracht werden könnte.

— **Berliner Strassenbahnen als städtische Unternehmung.** Der Berliner Magistrat hat vor einigen Tagen einem Antrage der städtischen Verkehrsdeputation entsprechend beschlossen, in Zukunft grundsätzlich neue Strassenbahnlinien nur für Rechnung der Stadtgemeinde zu bauen und in Betrieb zu setzen. Der Antrag lautete:

„Der Magistrat möge sich damit einverstanden erklären und dazu auch die Zustimmung der Stadtverordnetenversammlung erwirken, dass in Zukunft grundsätzlich neue Strassenbahnlinien für Rechnung der Stadtgemeinde gebaut und betrieben werden, und dass die Verwaltung des städtischen Strassenbahnwesens einer besonderen Deputation nach § 59 der Städteordnung mit folgenden Befugnissen und Obliegenheiten übertragen wird: a) Die Deputation hat alle diejenigen Befugnisse, welche auch anderen städtischen Verwaltungsdeputationen zustehen, insbesondere das Recht der Prozessführung und die Vertretung der Stadtgemeinde nach aussen vor Gerichten und anderen Behörden und zwar auch beim Erwerb und der Veräusserung von Grundstücken, hier jedoch mit der Einschränkung, dass die Deputation den Gemeindebehörden gegenüber an deren verfassungsmässige Mitwirkung gebunden ist. b) Die beim Bau und Betriebe der städtischen Strassenbahnen zu beschäftigenden Personen werden, und zwar soweit sie nicht etwa aus ihrer bisherigen Thätigkeit in der städtischen Verwaltung die Beamteneigenschaft besitzen oder nach den Gesetzen erhalten müssen, auf Grund eines Privatdienstvertrages von der Deputation angenommen oder entlassen und mit den erforderlichen Dienstanweisungen versehen. Dasselbe gilt für den oder die Leiter des Betriebes mit der Maassgabe, dass sie vom Magistrat nach Anhörung der Stadtverordnetenversammlung angenommen werden. Wieweit den Angestellten der städtischen Strassenbahn Pensionen zu gewähren sind, insbesondere die Errichtung einer Pensionskasse nach den Grundsätzen des § 39a des mit der Grossen Berliner Strassenbahn und der Neuen Berliner Pferdebahngesellschaft abgeschlossenen Vertrages vom 2. Juli 1897/19. Januar 1898, bleibt der Beschlussfassung der Gemeindebehörden vorbehalten. c) Die Deputation ist befugt, über die Annahme der von den zuständigen Staatsbehörden bei Ertheilung der staatsbehördlichen Genehmigung gestellten Bedingungen innerhalb der von den Gemeindebehörden bewilligten Mittel zu beschliessen. d) Sie hat die Befugniss, die speziellen Bauentwürfe zu genehmigen, deren Ausführung anzuordnen und die fertiggestellten Bauten abzunehmen. e) Sie ist berechtigt zum Abschluss von Verträgen aller Art, welche Bau und Betrieb der städtischen Strassenbahnen mit sich bringen, auch wenn sich ihre Wirkung über das laufende Etatsjahr hinaus erstreckt. f) Sie ist zuständig zur Feststellung der Fahrpläne. g) Für jede ununterbrochene Fahrt ist ein Einheitspreis von 10 ₰ zu erheben. Es sind Abonnements-, Schüler- und Arbeiterfahrkarten einzuführen, deren Preise nur der Beschlussfassung der Deputation unterliegen. h) Die Deputation ist berechtigt, einzelne ihrer Befugnisse und Obliegenheiten ständig oder vorübergehend Unterkommissionen oder an den oder die Direktoren der städtischen Strassenbahn zu übertragen. An ihren Sitzungen nehmen der oder die Direktoren und ihre Vertreter mit berathender Stimme theil. i) Die Verwaltung der städtischen Strassenbahn hat rechnungsmässig im Verhältniss zu den übrigen Zweigen der städtischen Verwaltung, insbesondere hinsichtlich der Pflasterung und Pflasterunterhaltung, dieselben Lasten zu tragen, welche den fremden Strassenbahngesellschaften vertragsmässig auferlegt sind.

Nach Vortrag des Stadtsyndikus Meubrinck hat das Magistratskollegium nach eingehender mehrstündiger Berathung den Antrag der Verkehrsdeputation genehmigt und beschlossen, der Stadtverordnetenversammlung eine entsprechende Vorlage zur Zustimmung zu unterbreiten.

— **Berlin-Stettiner Grossschiffahrtsweg.** Wie aus Stettin mitgetheilt wird, haben sich dort Magistrat und Stadtverordnetenversammlung, die Korporation der Kaufmannschaft, sämmtliche politische, gewerbliche und Arbeitervereine vereinigt, um an die königliche Staatsregierung eine Petition zu richten, in welcher sie darum ersuchen, die Vorlage, betreffend den Grossschifffahrtsweg Berlin-Stettin, unverweilt an den Landtag zu bringen und ihre sofortige Erledigung dort zu betreiben, sowie nach erfolgter Bewilligung den Bau dieser Wasserstrasse ohne Verzug in Angriff zu nehmen und mit allen verfügbaren Mitteln so sehr wie irgend möglich zu beschleunigen. Ein Satz der Petition lautet folgendermaassen: „Freilich ist die Staatsregierung mit der Vertiefung des Fahrwassers Stettin-Swinemünde den Wünschen Stettins entgegengekommen; freilich hat Stettin selber Hand angelegt und unter Hingabe vieler Millionen seinen Hafen zeitgemäss erweitert und ist zu ferneren Opfern hierfür bereit; aber auch diese Unternehmungen, von denen wir uns Hilfe erwarten durften, drohen zu unserem Unheil auszuschlagen, was uns Segen sein sollte, sich in Fluch zu verkehren! Denn im einen wie im anderen Falle haben wir Lasten übernommen, übernehmen müssen, die ohne den Grossschifffahrtsweg unfruchtbar bleiben, im Gegentheil zu einer schweren Bürde werden, die uns zu Boden drückt, die finanzielle Leistungsfähigkeit unseres Gemeinwesens zum Erliegen bringt. Je länger uns der Grossschifffahrtsweg vorenthalten wird, desto näher rückt für uns diese Gefahr, desto schlimmer, desto drohender sind die Aussichten, die sich unserm Platze eröffnen. Kommt die in der Thronrede versprochene Vorlage über den Grossschifffahrtsweg jetzt nicht mehr an den Landtag, so geht auch das laufende Jahr für die Ausführung des Kanals abermals verloren und Stettins Martyrium wird zwecklos abermals um ein Jahr verlängert. Die jedenfalls nicht kurze Bauzeit des Kanals hinzugerechnet, würde Stettin mindestens noch eine Reihe von Jahren der erst durch die Mittel des Reiches und Preussens geschaffenen übermächtigen Konkurrenz Hamburgs und Lübecks schutzlos preisgegeben sein. Es ist aber für jeden Kenner des Handelslebens ohne weiteres klar, dass, je länger diese unglückliche Lage Stettins andauert, die verdrängende Kraft seiner Konkurrenzhäfen in steigender Progression zunehmen, seine eigene Widerstandsfähigkeit dagegen im selben Verhältniss erlahmen und zuletzt erlöschen muss. Wir müssen daher leider voraussehen, dass Stettin eine Prüfungszeit von so langer Dauer nicht überstehen würde; wird sie ihm wirklich zugemuthet, so ist — traurig genug, es aussprechen zu müssen — die Wahrscheinlichkeit nur zu gross, dass es nach dieser Frist seine Rolle als Seehandelsplatz ausgespielt habe und dass dann auch kein Grossschifffahrtsweg mehr imstande sein werde, dies Schicksal abzuwenden. Jedenfalls würden die Wunden, die Stettin durch die Verzögerung der Hilfe auch nur um ein weiteres Jahr davontragen müsste, so gross und so schwer sein, dass sie auch durch die Arbeit von Jahrzehnten nicht wieder geheilt werden könnten."

— **Hauptversammlung der Deutschen Kolonialgesellschaft.** In der Sitzung des Vorstandes und auf der Hauptversammlung der Deutschen Kolonialgesellschaft, welche in der Zeit vom 31. Mai bis 2. Juni d. J. in Koblenz stattfanden, wurden mehrere für das Eisenbahnwesen in den deutschen Kolonien bedeutungsvolle Beschlüsse gefasst. Der Vorstand beschloss zunächst, der deutschen Reichsregierung 100000 ℳ zur Bestreitung der Vorarbeiten für die ostafrikanische Centralbahn aus den Mitteln der Gesellschaft zur Verfügung zu stellen, und in der Hauptversammlung wurde folgender Antrag der Abtheilung Metz einstimmig angenommen: „Die Hauptversammlung der Deutschen Kolonialgesellschaft beschliesst, den Ausschuss der Deutschen Kolonialgesellschaft zu beauftragen, dass derselbe in einer dringlichen Eingabe dem Herrn Reichskanzler von neuem die Nothwendigkeit des Baues von Eisenbahnen im Interesse der wirthschaftlichen Erschliessung unserer mittelafrikanischen Kolonien darlege. Gleichzeitig soll die Forderung erhoben werden, dass die Reichsregierung im nächstjährigen Etat entweder die ersten Raten für den Bau der sogenannten ostafrikanischen Centralbahn und einer Eisenbahn von Kilwa Kisiwani nach Wiedhafen einstelle oder durch Uebernahme einer ausreichenden Zinsgarantie auf eine längere Reihe von Betriebsjahren die Ausführung derselben durch deutsches Privatkapital erleichtere. Gleichzeitig soll der Wunsch erhoben werden, dass die Regierung im nächstjährigen Etat die Mittel einstelle zu den Vorarbeiten für eine Togobahn in der Richtung Lome-Palimebezirk-Atakpame."

Diesem Antrag war eine Rede des Pater Acker vorhergegangen, in der dieser den Antrag derselben Abtheilung auf Förderung der Besiedelung Deutsch-Ostafrikas als verfrüht bezeichnet hatte. Erst müsse die Frage der Verkehrsmittel gelöst, insbesondere die Centralbahn gebaut werden. Er begrüsste mit besonderer Freude den Beschluss des Vorstandes der Deutschen Kolonialgesellschaft, welcher für die Vorarbeiten zum Bahnbau 100000 ℳ zur Verfügung gestellt habe. Auf Grund seiner 18 jährigen Missionsthätigkeit sei er zu der Ueberzeugung gekommen, dass ohne die Bahn mit Ostafrika nichts wird gemacht

werden können. Sei diese erst gebaut, dann werde die Ansiedelung schon von selbst kommen.

— **Personalnachrichten.** Ernannt sind: der Regierungsrath Reuleaux, Mitglied der Eisenbahndirektion in Kattowitz, zum Oberregierungsrath, der grossherzoglich hessische Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Geibel, Vorstand der Betriebsinspektion in Worms, zum Regierungs- und Baurath und die Regierungsbaumeister Kraus in Katzhütte und Rudow in Bielefeld zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren. Die nachgesuchte Entlassung aus dem preussischen Staatseisenbahndienste ist ertheilt: dem Regierungs- und Baurath Scheidtweiler, seither Vorstand der Betriebsinspektion in Elberfeld (zur Uebernahme der Stelle eines besoldeten Beigeordneten der Stadt Köln), ferner dem Regierungsbaumeister des Hochbaufaches Bolte in Magdeburg sowie dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Günthel in Charlottenburg und dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Nöldecke in Karlsruhe. — Versetzt sind: der Eisenbahndirektor Seidl, bisher in Kattowitz, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Stettin, der Regierungs- und Baurath Bachmann, bisher in Breslau, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Kattowitz, der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Wendenburg, bisher in Altona, nach Neumünster zur Leitung des Bahnhofsumbaues daselbst und der Eisenbahnbauinspektor Karitzky, bisher in Insterburg, als Vorstand der Maschineninspektion 2 nach Breslau. — Verliehen ist dem Regierungsassessor Wilhelm in Posen die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst und dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Labes in Nordhausen die Stelle des Vorstandes der Betriebsinspektion 2 daselbst. — Dem Eisenbahnbauinspektor Epstein in Breslau ist die Leitung einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte 1 daselbst übertragen worden.

Im Bereich der württembergischen Staatseisenbahnen ist auf die Stelle des Eisenbahnbauinspektors in Calw der Vorstand der Eisenbahnbausektion Schorndorf, Abtheilungsingeniör, tit. Bauinspektor Ernst befördert worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Eisenbahnprojekte der österreichischen Regierung.** Es wurde kürzlich über die vom Eisenbahnministerium angeordnete kommissionelle Amtshandlung bezüglich des Bahnprojekts Görz-St. Andrae, welche das südlichste Glied der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest zu bilden bestimmt ist, berichtet (vergl. Nr. 31 S. 472 d. Ztg). Die Linienfeststellung hat ein anstandsloses Ergebniss geliefert. Nun kommt die Tauenbahn Schwarzach-St. Veit-Gastein-Obervellach-Möllbrücken bezw. Spittal an der Drau an die Reihe. Die Linienfeststellung für diese Strecke, welche sich wohl als eine der wichtigsten in der Gruppe der Triester Linien darstellt, wird noch in diesem Monat durchgeführt werden. Dabei dürften wohl einige Wünsche wegen der Stationsanlagen in Hofgastein und Wildbad-Gastein, sowie auch auf kärntnerischem Gebiete zur Erörterung gelangen. Aber auch hier lässt sich mit Rücksicht auf die eingehenden, den Rahmen gewöhnlicher Vorarbeiten weit überschreitenden Studien und Aufnahmen ein anstandsloses Ergebniss ziemlich sicher voraussagen. Einer eingehenden Erwägung wird die Frage des Anschlusses an die Südbahnlinie Villach-Lienz zu unterziehen sein, und wird es hauptsächlich von der Opferwilligkeit der zunächst in Betracht kommenden Betheiligten abhängen, ob die von denselben angestrebte Einmündung statt in Möllbrücken in Spittal an der Drau in Antrag gebracht werden kann. Gleichfalls noch in diesem Monat soll die kommissionelle Amtshandlung der Pyhrnbahn, deren Projekt ebenfalls von staatlichen Organen aufgestellt wurde, durchgeführt werden. Das Projekt für die Wocheiner Linie Assling-Görz hat ebenfalls bereits die Ueberprüfung seitens des Eisenbahnministeriums hinter sich, und sind die kommissionellen Amtshandlungen für die erste Juliwoche in Aussicht genommen. Für das letzte Stück der Triester Eisenbahnverbindung, das ist die Karawankenbahn Klagenfurt- oder Villach-Assling, dürfte die Linienfeststellung in der zweiten Julihälfte stattfinden, so dass also Ende Juli die kommissionellen Amtshandlungen für alle die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest darstellenden Projektlinien zum Abschlusse gelangen. Bei der Sorgfalt und Genauigkeit, mit welcher die Aufnahmen für alle diese Projekte durchgeführt wurden, würde es sonach — die parlamentarische Genehmigung der Regierungsvorlage vorausgesetzt — keinem Anstande unterliegen, mit den Bauarbeiten an den grossen, die Bauzeit beeinflussenden Wasserscheidentunnels noch im Laufe des Sommers zu beginnen. Auch für das Projekt der ebenfalls in der Regierungsvorlage enthaltenen böhmischen Eisenbahnlinie Rakonitz-Laun wurde bereits die Richtungslinie abgesteckt und konnte hinsichtlich des hauptsächlichsten Theiles der Linie eine Einigung erzielt werden.

— **Betriebsleitung der österreichischen Staatsbahnen in Czernowitz.** Der Wirkungskreis dieser Betriebsleitung erfährt mit Wirksamkeit vom 1. Juli d. J. eine nahmhafte Erweiterung. Diese Kompetenzerweiterung, durch welche zugleich langjährigen, auf eine grössere Selbständigkeit der genannten Betriebsleitung gerichteten Bestrebungen der maassgebenden politischen und kommerziellen Kreise der Bukowina ein thunlichstes Entgegenkommen bewiesen wird, erstreckt sich unter grundsätzlicher Aufrechterhaltung des bisherigen Verhältnisses der Unterordnung der Betriebsleitung unter die Staatsbahndirektion Stanislau in ihren wesentlichsten Punkten auf die Bearbeitung des Personalwesens, ferner die Materialbeschaffung und den Verkehrsdienst. Auf dem Gebiete des Personalwesens wird der Betriebsleitung, soweit es sich um die wichtigsten Maassnahmen der Neuaufnahme, der Beförderung, der Versetzung und der Dienstesentheburg der Beamten, Unterbeamten und Diener handelt, derselbe Wirkungskreis eingeräumt, wie derselbe gegenwärtig den Staatsbahndirektionen zusteht. In Ansehung des Materialbeschaffungsdienstes wird der Betriebsleitung in Hinkunft die Beschaffung des jährlichen Bedarfes an Betriebsmaterialien obliegen, soweit dieselben in der Bukowina erzeugt und von dort bezogen werden können und soweit sie nicht ihrer Natur nach zur Einlagerung in einem Materialmagazine bestimmt sind, wofür derzeit in der Bukowina die Voraussetzungen mangeln. In kommerzieller Beziehung endlich wird die Betriebsleitung zu einer selbständigen kommerziellen Vertretung der Staatsbahnen für die Bukowina ausgestaltet und als solche unmittelbar dem Eisenbahnministerium unterstellt, dergestalt, dass in dieser Richtung jener Zustand wieder hergestellt wird, welcher diesfalls schon in einem früheren Zeitpunkte, bis zum Jahre 1896, bestanden hat.

— **Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft.** In der am 28. Mai d. J. abgehaltenen Generalversammlung gab der Präsident des Verwaltungsrathes auf die Anfrage eines Aktionärs rücksichtlich der Verhandlungen wegen Aufnahme eines Investitionsanlehens sowie wegen der Einlösung der Bahn folgende Erklärungen ab:

In Angelegenheit der Investitionsanleihe ist seit dem vorigen Jahre nichts geschehen. Es ist schon im Vorjahre der Generalversammlung mitgetheilt worden, das anlässlich des Ansuchens um die staatliche Genehmigung zur Ausgabe einer Prioritätsanleihe auch verschiedene andere Angelegenheiten und Fragen der Staatseisenbahngesellschaft von Seiten der Regierungsvertreter zur Sprache gebracht worden sind, und es ist diesen vorgebrachten Anregungen gegenüber in einer im Juli v. J. abgehaltenen Konferenz seitens der Vertreter der Staatsbahn der Standpunkt der Gesellschaft erörtert worden. Seit den im Vorjahre stattgehabten Erörterungen haben irgendwelche offizielle Verhandlungen nicht stattgefunden. Auch private, indirekte, unoffizielle Verhandlungen haben bis vor einigen Wochen nicht stattgefunden und die Angelegenheit hat vollständig geruht. Erst in den letzten Wochen hat zwischen den betheiligten Ressortministern einerseits und der Verwaltung anderseits ein Gedankenaustausch stattgefunden, bei welchem über die ganze Sachlage und über die verschiedenen Wege, die zu einer Ordnung der Sachlage geeignet erscheinen mögen, gesprochen worden ist. Bei dem vollständig vertraulichen Charakter, den eine derartige, für alle Theile unverbindliche, nur zur gegenseitigen Information dienende Besprechung gehabt hat, lassen sich über diese Besprechung Einzelheiten nicht mittheilen. Davon, dass es zu irgend welchen Abmachungen bereits gekommen wäre, kann keine Rede sein und lässt sich heute noch nicht mit Bestimmtheit erklären, ob sich aus den erwähnten vertraulichen Erörterungen irgend welche offizielle Verhandlungen ergeben werden, geschweige, ob dieselben zu einem Einverständnis führen werden oder nicht. Nach dem Eindrucke des Präsidenten der Verwaltung kann wohl festgestellt werden, dass auf beiden Seiten der gute Wille besteht, die unleugbar vorhandenen grossen sachlichen Schwierigkeiten unter Wahrung der beiderseitigen Standpunkte und unter Wahrung der beiderseitigen Interessen einer befriedigenden Lösung entgegenzuführen. Ob das auch gelingen wird, lässt sich im Augenblicke nicht beurtheilen, geschweige feststellen.

Was insbesondere die Angelegenheit der Investitionsanleihe anlangt, so wurde bereits im Vorjahre der Generalversammlung die Mittheilung gemacht, dass das nicht eine Angelegenheit sei, an welche sich irgend ein brennendes Interesse der Staatsbahn knüpft. Das Ansuchen um Genehmigung zur Ausgabe einer Investitionsanleihe schliesst viel weniger das Anstreben irgend eines Vortheiles für die Gesellschaft als die Erfüllung einer Pflicht bezw. als die Schaffung der Voraussetzung für die Erfüllung der der Gesellschaft obliegenden

Pflicht, diejenigen Investitionen auszuführen, die in erster Linie im öffentlichen Interesse, in zweiter Linie vom Standpunkte einer fürsorglichen und gewissenhaften Verwaltung als angezeigt und geboten erscheinen, in sich. Ein materielles Interesse der Gesellschaft knüpft sich an diese Frage in keiner Weise. Die Investitionsanleihe, welche im vorigen Jahre von der Generalversammlung beschlossen wurde, ist zwei Zwecken gewidmet: zum einen Theile der Sicherstellung der bereits in den vorausgegangenen Jahren gemachten schwebenden Schuld und zum andern Theile der Vorsorge bezw. der Beschaffung der für künftige Erfordernisse nöthigen Mittel. Was den ersteren Theil anbelangt, ist die Frage, ob es im materiellen Interesse der Aktionäre liegt, eine solche Sicherstellung vorzunehmen, eine doppelte, vom geschäftspolitischen und, wenn der Ausdruck gestattet ist, vom geschäftsmoralischen Standpunkte. Vom Standpunkte einer richtigen Verwaltung ist gewiss der Bestand einer schwebenden Schuld nicht das Richtige und die Sicherstellung einer solchen eine zweckmässige Maassregel. Vom finanziellen materiellen Standpunkte löst sich die Angelegenheit eigentlich in eine Zinsenfrage auf. Die Aufnahme einer Prioritätsanleihe wäre unter den gegenwärtigen, kaum als vorübergehend zu bezeichnenden Verhältnissen an und für sich mit einer verhältnissmässig grossen Belastung für die Aktionäre verbunden. Andererseits ist darauf Rücksicht zu nehmen, dass bei der gegenwärtigen Steuergesetzgebung die Zinsen von schwebenden Schulden von dem steuerpflichtigen Einkommen einer Gesellschaft in Abzug gebracht werden können, die Zinsen von sichergestellten Schulden nicht; dadurch stellt sich die Zinsenlast einer Prioritätsanleihe um rund 20 % höher als die Zinsenlast einer schwebenden Schuld. Das berücksichtigt, wird sich wohl ein nennenswerther Unterschied zwischen den finanziellen Lasten, die der Gesellschaft aus dem Fortbestande der schwebenden Schuld oder aus der Sicherstellung dieser schwebenden Schuld und Ausgabe einer Prioritätsanleihe erwachsen, gewiss nicht ergeben. Ein materielles Interesse an der Sicherstellung der schwebenden Schuld liegt für die Gesellschaft nicht vor. Dagegen ist eine Einschränkung der Investitionen vom Standpunkte einer fürsorglichen Verwaltung nicht wünschenswerth. Für die Aktionäre wäre indess eine Einschränkung der Investitionen zur Zeit nicht nachtheilig. Eine Verzögerung der Erledigung der Angelegenheit ist also kein Nachtheil der Aktionäre. Unverhältnissmässige Opfer für diese Investitionsanleihe zu bringen, hat die Gesellschaft keinen Grund.

Auf eine weitere Anfrage, welchen Einfluss das Verstaatlichungsübereinkommen der ungarischen Regierung auf die Gültigkeit des Uebereinkommens vom Jahre 1882 bezw. des darin eingeräumten Einlösungsrechtes hat, erklärte der Präsident des Verwaltungsrathes, dass dies eine Frage sei, zu der Stellung zu nehmen die Staatsbahn bisher weder für nothwendig, noch für zweckmässig gefunden habe. Die Gesellschaft stehe ohnehin auf dem Standpunkte, eine Verstaatlichung nicht grundsätzlich zu bekämpfen; sie lege der Frage, ob das in dem Uebereinkommen vom Jahre 1882 der Regierung eingeräumte grundsätzliche Einlösungsrecht unter gewissen Umständen, nämlich dem Fall, dass von Seite der ungarischen Regierung die ungarischen Linien auch im Sinne des Uebereinkommens vom Jahre 1882 übernommen werden, das durch den Wegfall dieser Voraussetzungen hinfällig geworden ist, praktisch keinen entscheidenden Werth bei. Zu einer Stellungnahme in dieser Angelegenheit habe die Verwaltung bisher keine Veranlassung gehabt, weil sie ja ohnehin, wenn sie auch dazu nicht verpflichtet wäre, gegenüber dem Wunsche der Staatsverwaltung eine Verstaatlichung durchzuführen, sich nicht ablehnend verhalten könne und es auch nicht zweckmässig wäre, das zu thun. Wohl aber bestehen gewisse Differenzen bezüglich der Auslegung der im Uebereinkommen vom Jahre 1882 bezüglich der Verstaatlichung enthaltenen Bestimmungen, und von einem Einverständniss über diese Frage hänge es ab, ob zur anderen Frage, ob das Uebereinkommen überhaupt noch zur Anwendung zu kommen habe oder nicht, Stellung genommen wird. Was das Uebereinkommen vom Jahre 1882 anbelange, so stehe die Verwaltung auf dem Standpunkte, dass durch dasselbe wesentliche Aenderungen in den meritorischen und materiellen Einlösungsbestimmungen gegenüber den Konzessionsbestimmungen nicht getroffen sind und nicht beabsichtigt waren. Es stütze sich diese Anschauung der Verwaltung vor allem darauf, dass s. Zt. im Jahre 1882 davon nicht die Rede war, weder in der Oeffentlichkeit, noch in der Generalversammlung, und soweit die diesbezüglichen Akten der Gesellschaft zugänglich sind, findet sich kein Anhaltspunkt dafür, dass zur Zeit des Uebereinkommens vom Jahre 1882, welches der Gesellschaft ohnehin ungeheure Opfer auferlegt habe, die Absicht bestanden habe, materielle Verschiedenheiten gegenüber den konzessionsmässigen Einlösungsbestimmungen walten zu lassen, mit Ausnahme des einen Umstandes, dass bis zum Jahre 1882 die Konzession nur ein Gesammtnetz umfasste und dass nur für dieses Gesammtnetz ein Einlösungsrecht festgestellt wurde, wobei noch zu berücksichtigen sei, dass für die Brünn-Rossitzer Linie überhaupt ein konzessionsmässiges Einlösungsrecht nicht bestanden habe. Hinsichtlich der Opfer, welche die Staatsbahn damals übernommen hat, sei nur an den heute noch nicht im Ertrag befriedigenden Bau der Lokalbahnen zu erinnern. Da die Gesellschaft der ungarischen Regierung sofort das Recht eingeräumt hat, das ungarische Netz selbständig einzulösen, wurde ein paralleles Einlösungsrecht logischerweise auch der österreichischen Regierung eingeräumt und der letzteren das Einlösungsrecht, welches sich konzessionsmässig nur auf das Gesammtnetz erstreckt, besonders nur auf die österreichischen Linien zugestanden. In Bezug auf den Zeitraum ist also durch das Uebereinkommen vom Jahre 1882 eine neue Rechtsgrundlage, ein neues Verhältniss geschaffen worden. Dass jedoch damals die Absicht bestanden haben soll, auch die materiellen Einlösungsbedingungen zu ändern, dafür finde sich kein Anhaltspunkt, wenigstens für die Gesellschaft nicht. Wenn eine derartige Absicht bestanden hätte, wäre sie wohl klar zum Ausdruck gekommen. Die Verschiedenheit der Anschauungen bezieht sich also auf die materiellen Bestimmungen des Uebereinkommens vom Jahre 1882, und nur in zweiter Linie steht die Frage, ob dieses Uebereinkommen auch noch heute angewendet werden kann. In dem Punkte, dass die Gesellschaft jederzeit bereit ist, über die Frage der Einlösung mit der Regierung ein den Verhältnissen Rechnung tragendes, beiden Theilen entsprechendes Uebereinkommen zu schliessen oder darüber in Verhandlungen zu treten, bestehe seitens der Verwaltung keine Schwierigkeit, und deswegen verliere auch die Frage der Gültigkeit oder Ungültigkeit des Uebereinkommens vom Jahre 1882 infolge der Verstaatlichung ihre Hauptbedeutung.

Eine Erklärung, durch welche die Verwaltung die Rechtsgültigkeit der im Uebereinkommen vom Jahre 1882 enthaltenen und zu streitigen Auslegungen Anlass gebenden Einlösungsbedingungen anerkannt hätte, sei von der Verwaltung nicht abgegeben worden.

— **Generalversammlung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Von Interesse sind die in der am 31. Mai d. J. abgehaltenen Versammlung gemachten Mittheilungen über die Verhandlungen der Gesellschaft mit der Regierung, welche mit der Verpflichtung der ersteren zur Herabsetzung der Tarife und zur Dotirung von 900 000 fl. zu Lasten des Baureservefonds schlossen. Ueber diese Angelegenheit berichtete die Verwaltung folgendes: Durch den Umstand, dass der Reingewinn unseres Hauptbahnnetzes für das Betriebsjahr 1897 in dem von uns seiner Zeit aufgestellten Geschäftsberichte mit einer den Betrag von 100 fl. für die Aktie um 1 991 728,08 fl. übersteigenden Summe ausgewiesen war, sah sich das Eisenbahnministerium veranlasst, das ihm nach dem Gesetze vom 6. September 1885 und der Konzessionsurkunde vom 1. Januar 1886 zustehende Tarifherabsetzungsrecht neuerlich auszuüben. In den in dieser Angelegenheit zwischen 26. November 1898 und 16. Januar 1899 stattgehabten Konferenzen wurde zunächst der Verwaltung mitgetheilt, dass das Eisenbahnministerium beabsichtige, von dem vorbezeichneten Rechte in so weitem Umfange Gebrauch zu machen, dass der Reinertrag auf höchstens 100 fl. für jede ganze Aktie herabgedrückt werde. Während die Verwaltung diesem im weiteren Verlaufe der Verhandlungen immer wiederkehrenden Gedanken mit Rücksicht auf die angeführten Gesetzes- und Konzessionsbestimmungen grundsätzlich nicht entgegentreten konnte, hat dieselbe nicht verfehlt, in gründlicher Erörterung der einzelnen von dem Eisenbahnministerium geplanten Maassregeln nachzuweisen, dass mehreren derselben jene Kriterien abgehen, welche in dem angeführten Gesetze als maassgebend bezeichnet sind, nämlich die Berücksichtigung der konkurrirenden Interessen und die Befriedigung allgemeiner volkswirthschaftlicher Bedürfnisse. Auch ermangelte die Verwaltung nicht, darzuthun, dass die fortschreitende Steigerung des Ausgabenetats durch die stetige Vermehrung des Personals und die Erhöhung der Bezüge desselben die Betriebsergebnisse ohnehin ungünstig beeinflusse. Unter Würdigung aller dieser Umstände und der Thatsache, dass die für Investitionen des Hauptbahnnetzes erforderlichen Ausgaben jenes Maass überschreiten, welches dem für das Anlehen vom Jahre 1898 aufgestellten Voranschlage zu Grunde lag, kam eine Vereinbarung zustande, indem das Eisenbahnministerium den Umfang der zur Zeit durchzuführenden Tarifherabsetzungen gegenüber dem ursprünglichen Plane wesentlich einschränkte, jedoch unter der Bedingung, dass sich die Gesellschaft verpflichtete, aus den Betriebseinnahmen des Hauptbahnnetzes für 1899 eine Summe von 900 000 fl. zur Bestreitung von Bauauslagen dieses Netzes bezw. zur Ausstattung des zugehörigen Baureservefonds, welcher die Kosten von Erweiterungsbauten im allgemeinen zu tragen hat, zu verwenden. Da der Verwaltung die Annahme dieser Vereinbarung nach genauer Prüfung der Sachlage unvermeidlich erschien, hat sie derselben zugestimmt und die Rechnung demgemäss aufgestellt.

— **Prag-Duxer Bahn.** In der vor kurzem abgehaltenen Generalversammlung der Gesellschaft brachte der Verwaltungs-

rath den folgenden Erlass des Finanzministeriums vom 21. Mai d. J. zur Verlesung: „In Erledigung der Eingabe vom 12. April d. J. wird dem Verwaltungsrathe auf Grund eines mit dem Eisenbahnministerium gepflogenen Einvernehmens eröffnet, dass die Staatsverwaltung keinen Anlass hat, von der mit Erlass des Eisenbahnministeriums vom 13. Oktober 1899 dem Verwaltungsrathe bereits bekanntgegebenen Stellung zur Frage der Ausübung des Optionsrechtes auf Umwandlung der Einlösungsrente der Prag-Duxer Bahn in eine einmalige Kapitalzahlung bei gleichzeitiger Uebernahme der gesellschaftlichen Prioritäten zur Selbstzahlung abzugehen und die neuerlich vorgelegten, gegenüber den früheren theilweise geänderten Anträge zur Grundlage weiterer Verhandlungen zu machen."

— **In der Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahnen** traten dieser Tage 450 Brückenbauer und 96 Schmiede in den Ausstand. Der Ausstand wurde indessen bald beendet, da die Direktion der Maschinenfabrik von einer Maassregelung der an dem Ausstand betheiligten Arbeiter abgesehen und eine Lohnaufbesserung zugesichert hat.

— **Strassenbahnunfall bei Budapest.** Infolge einer Entgleisung stürzte ein aus Auwinkel zurückkehrender, mit Ausflüglern vollbesetzter Strassenbahnwagen um. Vier Personen wurden getödtet, neun verwundet. Die Entgleisung ist folgendermaassen herbeigeführt worden: An der Endstation, wo Schaffner und Wagenführer abgestiegen waren, stürmte die Menge den Wagen. Im Gedränge wurde die Bremse gelöst, so dass der Wagen ohne Strom, lediglich durch sein Eigengewicht, das steilabfallende Gleise hinabrollte, bevor Schaffner und Wagenführer sich durch die Menge den Weg zum Wagen bahnen konnten. Bei der ersten scharfen Kurve stürzte der Wagen um und begrub die Passagiere unter sich.

Vereinsausland.

— **Die europäische Fahrplankonferenz** für den Winterfahrplan 1900/1901 tagt in Paris am 13. und 14. Juni im Hôtel du Palais d'Orsay in der Nähe des Orléansbahnhofes.

— **Gesammteinnahmen der französischen Bahnen im Jahre 1899.** Das „Journal officiel" hat soeben die Gesammteinnahmen der französischen Eisenbahnen während des verflossenen Jahres veröffentlicht, welche eine erhebliche Steigerung gegen 1898 aufweisen. Die Ziffer der Gesammteinnahmen sämmtlicher Bahnen im Jahre 1899 im Betrage von 1 406 603 000 Frcs. vertheilt sich folgendermaassen auf die einzelnen Netze: Die grossen Gesellschaften 1 347 809 000 Frcs., die Staatsbahnen 47 552 000 Frcs., die Nebenbahnen 9 542 000 Frcs., die nicht konzessionirten Bahnen 1 699 000 Frcs. Die Gesammteinnahmen im Jahre 1898 betrugen dagegen 1 361 049 000 Frcs., folglich weist das Jahr 1899 ein Mehr von 45 554 000 Frcs. auf.

Die gesammte Betriebslänge der französischen Hauptbahnen betrug am 31. Dezember 1899 37 923 km, also 352 km mehr als im Jahre 1898; von diesem Mehr entfallen 178 km auf die Orléansbahn, 45 km auf die Mittelmeerbahn, 43 km auf das Staatsbahnnetz, 25 km auf die Gesellschaft der Departementsbahnen und 4 km auf die Nordbahn. Die Mehreinnahme des Jahres 1899 ist hauptsächlich auf Rechnung der grossen Gesellschaften zu setzen, deren Einnahmen allein eine Steigerung von 43 348 000 Frcs. aufweisen. Mit Ausnahme der Südbahn, deren Einnahmen um 500 000 Frcs. gesunken sind, sind alle Eisenbahnnetze an dieser Steigerung betheiligt, und zwar die Mittelmeerbahn mit 11 415 000 Frcs., die Nordbahn mit 9 606 000 Francs, die Orléansbahn mit 9 549 000 Frcs., die Ostbahn mit 7 978 000 Frcs., die Westbahn mit 4 483 000 Frcs., die Gürtelbahn mit 545 000 Frcs. und die grosse Gürtelbahn mit 271 000 Frcs.

Bezogen auf das Kilometer der Betriebslänge, hat den verhältnissmässig grössten Zuwachs die grosse Gürtelbahn zu verzeichnen, nämlich 17 044 Frcs. oder 6,60 %. Hierauf folgen: die Gürtelbahn mit einer Steigerung von 1 919 Frcs. oder 4,93 %, die Ostbahn mit einer solchen von 1 703 Frcs. oder 4,79 %, die Nordbahn mit 2 567 Frcs. oder 4,44 %, die Orléansbahn mit 946 Frcs. oder 3,15 %, die Westbahn mit 702 Frcs. oder 2,29 %, die Mittelmeerbahn mit 1 070 Frcs. oder 2,26 %, die Staatsbahnen mit 622 Frcs. oder 3,28 %. Die Mindereinnahme der Südbahn beträgt nur 145 Frcs. oder 0,46 % auf das Kilometer.

Die kilometrische Gesammteinnahme stieg von 39 122 Frcs. im Jahre 1898 auf 40 160 Frcs. im Jahre 1899, weist also eine Zunahme von 1 038 Frcs. oder 2,65 % auf. Die durchschnittliche kilometrische Einnahme sämmtlicher Hauptbahnen im Jahre 1899 beträgt bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 37 670 km 37 340 Frcs., ist also gegen 1898 um 995 Frcs. oder 2,47 % gestiegen.

Nach den kilometrischen Einnahmeziffern folgen die Bahnen so aufeinander: Gürtelbahn 275 387 Frcs., Nordbahn 60 431 Frcs., Mittelmeerbahn 48 342 Frcs., grosse Gürtelbahn 40 866 Frcs., Ostbahn 37 285 Frcs., Westbahn 31 361 Frcs., Südbahn 31 123 Frcs., Orléansbahn 30 931 Frcs., Staatsbahnen 16 892 Frcs.

Die Nebenbahngesellschaften sind fast sämmtlich der allgemeinen Bewegung gefolgt, besonders die südfranzösische, deren Einnahmen 170 000 Frcs. betragen. Die kilometrische Gesammteinnahme des gesammten Nebenbahnnetzes beträgt 10 024 Francs, zeigt also eine Steigerung von 245 Frcs. oder 2,51 % gegen 1898.

— **Eisenbahnunfall bei Jussy (Frankreich).** Der Nordexpress, der zwischen Paris und Petersburg über Köln-Berlin verkehrt, ist am 30. Mai auf der französischen Nordbahn einige Kilometer von St. Quentin das Opfer eines schweren Unfalls geworden. Bei einer Gabelung auf offener Linie bei Jussy wurde der wegen grossen Andranges von Reisenden doppelt gefahrene Nordexpress von einem Güterzug in der Seite gefasst. Die Riesenmaschine des Eilzuges warf die Maschine des Güterzuges in den Kanal von St. Quentin, so dass nicht nur der Bahnverkehr, sondern auch der Kanalverkehr gestört war, und stellte sich selber quer über beide Gleise. Die Schlaf- und Gepäckwagen sind nur entgleist, einige Reisende leicht beschädigt. Dagegen wurde der eine Maschinenführer getödtet, der andere und die beiden Heizer schwer verwundet. Alle Züge der Linie Paris-Brüssel und Paris-Köln mussten den Weg über Laon und Hirson nehmen. Eine noch schlimmere Katastrophe verhütete der Zugführer des Güterzuges, indem er sofort einem anderen von St. Quentin kommenden Eilzug entgegenlief und es ihm gelang, diesen rechtzeitig aufzuhalten. Der Weichensteller bei der Gabelung, der am Unglück schuld sein soll, ist geflüchtet.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Das eidgenössische Parlament hat die Arbeiten zur Verstaatlichung der Hauptbahnen wieder aufgenommen, und zwar zunächst in den Kommissionen. Die Kommission des Nationalrathes für den Gesetzentwurf, betreffend die Besoldungen der Beamten und Angestellten der künftigen Bundesbahnen, hat mit nicht bedeutenden Abänderungen — so die Erhöhung der zweitletzten Besoldungsklasse um 100 Frcs. — den Beschlüssen des Ständeraths zugestimmt. Ein angenommener Zusatz besagt, dass die Bundesbahnverwaltung darauf Bedacht nehmen solle, nach und nach die Tagelohnarbeiter der hierzu geeigneten Dienstzweige zu Angestellten zu machen. Der Gesetzentwurf soll in der jetzt beginnenden Sommertagung von beiden Räthen endgültig erledigt werden. Auch der Entwurf, betreffend die Tagegelder und Reiseentschädigungen der Mitglieder des Verwaltungsrathes der Bundesbahnen und der Kreiseisenbahnräthe, ist von der genannten Kommission erledigt. Die Kommission empfing zwei Abordnungen, deren eine unter Führung des bekannten Generalsekretärs Dr. Sourbeck die Wünsche der Beamten vertrat, die sich in mässigen Grenzen halten sollen. Die andere Abordnung der Arbeiterunion der schweizerischen Transportanstalten stellte dagegen sehr weitgehende Forderungen. Ferner hat die Kommission des Ständerathes, der das Tarifgesetz der Bundesbahnen überwiesen war, dessen Wortlaut fertiggestellt, so dass es gleichfalls in der jetzigen Tagung endgültig erledigt werden kann.

— **Legung zweiter Gleise auf den schweizerischen Eisenbahnen.** Nicht nur bei den Bahngesellschaften stösst die Anordnung des Bundesrathes wegen Legung zweiter Gleise auf Schwierigkeiten, sondern es wird auch die Eifersucht der verschiedenen Verkehrsinteressenten dadurch wachgerufen. So ist man im Kanton Thurgau erfreut über die Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Winterthur-Romanshorn, umgekehrt aber im Kanton St. Gallen unzufrieden, weil die Linie Winterthur-St. Gallen Rorschach nicht wie Winterthur-Romanshorn ein zweites Gleise erhalten soll, obwohl Bundesrath Zemp vor der Bundesversammlung zugegeben habe, dass für beide Linien das gleiche Bedürfniss vorliege.

— **Simplontunnel.** Die italienische Mittelmeerbahn hat durch Vertrag mit der italienischen Regierung die Bauausführung der Zufahrtslinie zum Simplontunnel zwischen Domodossola und Iselle für 16 500 000 L. übernommen und verhandelt mit den Provinzen Mailand und Turin zwecks Gewährung von Anschlüssen zur Herstellung verschiedener neuer Verbindungen mit dem Simplonnetz.

— **Italienische Mittelmeerbahn.** Der Bericht der Gesellschaft für 1899 hebt u. a. hervor, dass wegen des sich erfreulich entwickelnden Verkehres die Erneuerung des rollenden Materiales immer dringlicher würde und die Regierung eingewilligt hat, dass die drei grossen Betriebsgesellschaften für Rechnung des Staates solches für 28 000 000 L. in Auftrag geben.

Nach langen Bemühungen sei es auch gelungen, die Zustimmung der Regierung zu einem ausgedehnteren Versuche betreffs Einführung des elektrischen Betriebes auf der Linie Lecco-Colico mit Abzweigungen nach Sondrio und Chiavenna zu erhalten. Die Roheinnahmen übersteigen mit rund 126 000 000 L. um 9 000 000 L. die des Vorjahres. Die Gesammtdividende beträgt wiederum 33 %.

— **Eisenbahnplatzkarten in Russland.** Wie verschieden ein und dieselbe Einrichtung in den verschiedenen Ländern aufgefasst wird, zeigt die nachfolgende Mittheilung der „St. Petersburger Zeitung“. Danach soll das Reglement der Eisenbahnplatzkarten von einem am 12./25. Mai d. J. in Warschau zusammengetretenen Kongress der Vertreter russischer Eisenbahnen abgeändert werden. Das Reglement hat sich für kurze Fahrten als unpraktisch erwiesen. Die Möglichkeit für den Reisenden, sich einen bequemen, auch zum Schlafen ausreichenden Platz zu sichern, kann nur dann einen thatsächlichen Zweck haben, wenn er eine längere Reise macht und daher wirklich der Ruhe und Erholung bedarf. Auf einer kurzen, etwa zwei bis drei Stunden dauernden Reise kann der Reisende die Bequemlichkeiten, die ihm die Platzkarte gewährt, entbehren, und zahlreiche Reisende der Kurier- und Schnellzüge würden auf die Platzkarten verzichten, wenn das zulässig wäre. Die Platzkarte kostet 1 R. 50 Kop., d. i. auf kurzen Fahrten schon eine lästige Zuzahlung, um so mehr, wenn die dadurch erworbene Vergünstigung dem Reisenden werthlos ist. Die Fahrpreise der Kurier- und Schnellzüge sind ohnehin theurer als die der gewöhnlichen Post- und Passagierzüge. Eine künstliche Vertheuerung sollte daher nicht eintreten. Welche Abänderungen der Kongress beschliessen wird, lässt sich natürlich nicht im Voraus beurtheilen. Auf ganz kurzen Fahrten wäre der Preis der Platzkarten entsprechend zu ermässigen oder, was noch besser wäre, die Verpflichtung, eine Platzkarte zu kaufen, aufzuheben. Jetzt suchen Reisende, die kurze Reisen machen, die Kurier- und Schnellzüge möglichst zu vermeiden und benutzen gewöhnliche Züge. Es wäre daher eine geeignete Reform des Platzkartenreglements entschieden auch zur Vergrösserung des Personenverkehrs in den schneller fahrenden Zügen anzustreben.

Soweit das Petersburger Blatt. Vergleicht man die Bestrebungen im benachbarten Russland mit denjenigen in Deutschland, so findet man bald, wie grundverschieden die Auffassung darüber ist, welchem Zwecke die Platzkarten dienen sollen.

Während sie in Deutschland ursprünglich eingeführt wurden, um den Nahverkehr von den D-Zügen fernzuhalten und das auch zum grössten Theil erreicht worden ist, hält man in Russland diese Wirkung für schädlich. Andererseits fasst man die Platzkartengebühr als eine Entschädigung für die Benutzung eines auch zum Schlafen geeigneten Platzes auf. Auch hier zeigt sich ein Unterschied zwischen Deutschland und Russland. Kurz man sieht, die deutsche Einrichtung einer Platzkarte hat bei ihrer Uebertragung auf russische Verhältnisse ein ganz anderes Aussehen erhalten.

— **Eisenbahnprojekt Moskau-Kreuzburg.** Die Frage, wie die grosse Eisenbahn von Moskau nach Kreuzburg, Station der Riga Orelbahn, weitergeführt werden soll, ist noch immer nicht entschieden, obgleich der Bau der Bahn bis Kreuzburg seiner Vollendung mit grossen Schritten entgegen geht. Auch gegenwärtig liegt wiederum aus sonst nicht schlecht unterrichteten Kreisen die Nachricht von einem ablehnenden Beschlusse vor. Es soll nämlich die Eisenbahnkommission des Finanzministeriums das Projekt der Windau-Moskauer Eisenbahngesellschaft, die Bahn bis Riga zu führen und hier auf dem linken Ufer der Düna einen neuen Ausfuhrhafen anzulegen, abgelehnt haben. Infolge dessen wird die Bahn wahrscheinlich von Kreuzburg ab auf das linke Dünaufer abzweigen und durch Kurland direkt auf Tuckum weitergeführt werden. Es scheint also hiernach, dass der Plan einer selbständigen Verbindung zwischen dem neuen Hafen von Windau und Moskau in den maassgebenden Kreisen die Oberhand gewinnt.

— **Eisenbahnbau in Deutsch-Südwestafrika.** Oberleutnant Kecker ist am 28. März d. J. in Swakopmund eingetroffen und übernimmt die genauere Feststellung der Bahnlinie vorwärts Karibib. Der Gleis- und Telegraphenbau hat Ende März Kilometer 163,1 erreicht. Er hätte noch weiter vorgetrieben werden können, da die Herstellung des Unterbaues noch weiter vorgeschritten ist; der Wassermangel im Laufe des März verhinderte jedoch einen geregelten Nachschub von Gleismaterial. Das Stauwerk bei Kilometer 180 ist fertig gestellt. („D. Kol.-Bl.“)

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 41,373 km lange Strecke Stryj-Chodorów der k. k. österreichischen Staatsbahnen, welche am 22. Dezember 1899 dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Die an der Bahnstrecke Grünau-Königs-Wusterhausen gelegene Station Beeskow wird am 15. Juni d. J. auch für die Annahme und Auslieferung von grösseren Fahrzeugen eröffnet.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1659 vom 5. Juni 1900 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung des § 5 des Vereinswagenübereinkommens (abgesandt am 6. Juni 1900).

Nr. 1562 vom 29. Mai 1900 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Protokoll Nr. 68 des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, Wiesbaden, am 10/11. Mai 1900 (abgesandt am 1. Juni 1900).

Nr. 1563 vom 29. Mai 1900 an sämmtliche Herren Mitglieder des Preisausschusses, betreffend das Protokoll der am 23/24. Mai 1900 in Lindau abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 5. Juni 1900).

Nr. 1566 vom 30. Mai 1900 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Uebersendung von Drucksachen (abgesandt am 30. Mai 1900).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung des Betriebes auf der Theilstrecke Misdroy bis zum vorläufigen Haltepunkt Ostswine der Nebenbahn Wollin-Swinemünde.

Am 15. Juni d. J. wird von der Nebeneisenbahn Wollin-Swinemünde die Theilstrecke Misdroy bis zum vorläufigen Haltepunkt Ostswine mit den Stationen Liebeseele und Pritter für den Gesammtverkehr, vorläufiger Haltepunkt Ostswine für den Personenverkehr eröffnet. Mit demselben Tage werden diese Stationen in die Gruppen- und Gruppenwechseltarife der preussischen und oldenburgischen Staatsbahnen, sowie in den Staatsbahnviehtarif einbezogen. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist in Liebenseele und Pritter ausgeschlossen. Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, im Juni 1900. (1347)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Die Neubaustrecke Oberrottenbach - Köditzberg - Katzhütte gelangt während der Dauer des gegenwärtigen Sommerfahrplanes in ihrer gesammten Länge nicht zur Eröffnung.

Es wird deshalb am 27. Juni d. J. die Neubautheilstrecke Köditzberg-Sitzendorf dem Betriebe übergeben und der am 1. Mai d. J. auf Blatt 2 Abth. 22 des diesseitigen Aushangfahrplanes bekannt gegebene Fahrplan der Personenzüge Nr. 921 bis 930 vom 27. Juni d. J. ab für die Strecke Oberrottenbach-Sitzendorf wie folgt von neuem festgesetzt:

921 2—4	923 2—4 (Nur Mittwochs, Sonn- u. Festtags)	925 2—4	927 2—4	929 2—4	Zug Nr. Kl.	Stationen	Zug Nr. Kl.	922 2—4	924 2—4	926 2—4 (Nur Mittwochs, Sonn- u. Festtags)	928 2—4	930 2—4
8.08	10.30	12 20	5.13	10 31	ab	Oberrottenbach	an	7.30	10.10	12.00	3.46	8.39
8.19	10.39	12 32	5 22	10.40	an	Köditzberg . .	ab	7.21	9.59	11.51	3.33	8 30
8 22	10.40	12 37	5 23	10 41	ab		an	7 19	9.56	11.50	3.28	8.29
8.35	10.49	12.49	5.32	10.50	ab	Bechstedt-Trippstein .	ab	7.11	9.45	11.42	3.16	8.21
8.49	10.59	1.06	5.42	11.00	↓	Schwarzburg .	↑	7.01	9.31	11.32	3.04	8.11
9.03	11.10	1.20	5.53	11.11	an	Sitzendorf . . .	ab	6.49	9.15	11.20	2.48	7.59

Erfurt, im Juni 1900. (1348)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Am 15. Juni d. J. wird die an der Bahnstrecke Grunow - Königs - Wusterhausen gelegene Station Beeskow auch für die Annahme und Auslieferung von grösseren Fahrzeugen eröffnet.

Halle a. Saale, den 30. Mai 1900. (1349)
Königliche Eisenbahndirektion.

Erweiterung des Seehafen - Ausnahmetarifs A (Frachtstückgut zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern).

Der in den Gruppen- und Gruppenwechseltarifen der preussisch-hessischen Staatsbahnen, in den Wechseltarifen der preussisch - hessischen mit den oldenburgischen Staatsbahnen und deren Verkehr mit der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn enthaltene Seehafenausnahmetarif A (Frachtstückgut zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern) wird mit Gültigkeit vom 5. Juni d. J. auch auf „Stückgut des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern“ ausgedehnt.

Altona, den 1. Juni 1900. (1350)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf trans.

Am 15. Juni tritt zu dem vorbezeichneten Tarife vom 1. März 1897 der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält Ergänzungen der Besonderen Tarifvorschriften und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Aufnahme neuer Stationen in den Tarif, Einführung neuer Ausnahmetarife für Petroleum, Ackergeräthe und landwirthschaftliche Maschinen aller Art und Schafwolle, sowie Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 3. Juni 1900. (1351)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutscher Privatbahn - Kohlenverkehr.

Am 1. Juni d. J. treten ermässigte Frachtsätze für Steinkohlen etc. von Unna - Königsborn und Wickede - Asseln nach den Stationen der Eisern - Siegener Bahn in Kraft. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 30. Mai 1900. (1352)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch - nordwestdeutscher und oldenburg - ostdeutsch - Berlin - Stettiner Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni d. J. werden die Stationen Löbau in Wstpr und Weissenburg in Wstpr. der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn für den unbeschränkten Güterverkehr in die Tarife der vorbezeichneten Verkehre aufgenommen und gleichzeitig in den Ausnahmetarif 1 (Holz) und 10 (Getreide) einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Hannover, den 30. Mai 1900. (1353)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1900 wird zum badischen Binnengütertarif der Nachtrag X ausgegeben. Er enthält u. a. ermässigte Frachtsätze der Klassentarife für Wagenladungsgüter der Station Kehl transit nach und von Basel bad. Bahn und Leopoldshöhe sowie ermässigte Frachtsätze für Getreide aller Art im Verkehr von Kehl nach der badischschweiz. Uebergangsstationen Konstanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut. Ausserdem sind in dem mit Gültigkeit vom 1. Mai 1900 eingeführten Nachtrag IX zum badischen Gütertarif einige Berichtigungen und Ergänzungen durchgeführt worden. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen und das diesseitige Gütertarifbüreau. Die besondere Zusatzbestimmung zu § 68 der Verkehrsordnung ist gemäss Ziffer I (3) genehmigt worden.

Karlsruhe, den 2. Juni 1900. (1354)
Gr. Generaldirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Die in den Nachträgen IX und X zum Heft I A, II und III zum Heft I B der südwestdeutsch - schweizerischen Gütertarife, sowie im Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. Südwestdeutschland - Mittel- und Westschweiz enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der schweizerischen Seethalbahn treten mit dem 31. August l. J. ausser Kraft. Bezüglich der neu einzuführenden höheren Frachtsätze wird später besondere Bekanntmachung erlassen werden.

Karlsruhe, den 2. Juni 1900. (1355)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-sächsischer Kohlenverkehr.

Am 1. Juli d. J. tritt der Tarifnachtrag VIII in Kraft. Er enthält abgeänderte und neue Frachtsätze für die Verkehrsstellen Affalter, Dofchemnitz b. Zwönitz, Zwönitz, Beierfeld, Bernsbach, Elterlein und Grünhain der sächsischen Staatseisenbahnen, Münchhof und Stupno-Bras der k. k. österreichischen Staatsbahnen, sowie für Deutsch-Kralupp und Smecna-Sternberg der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, ferner die Aufhebung der Beschränkung bei Abfertigung nach der Verkehrsstelle Kőttwitzsch und ein anderweites Verzeichniss der Schleppbahngebühren.

Der Nachtrag kann durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen bezogen werden.

Dresden, den 7. Juni 1900. (1356)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-westdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1900 wird im Tarif für den ostdeutsch-westdeutschen Güterverkehr vom 1. Mai 1900 die Entfernung Finnentrop-Lissa i. P. von 671 km in 771 km berichtigt.

Elberfeld, den 1. Juni 1900. (1357)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 15. Juni d. J. treten im nordostdeutsch-sächsischen Thiertarif direkte Frachtsätze zwischen Pritzig, Station der königl. Eisenbahndirektion Danzig, einerseits und den Stationen Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt, Dresden-Neustadt (Leipzig. u. Schles. Bhf.) der sächsischen Staatsbahnen andererseits in Kraft, die bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren sind.

Bromberg, den 1. Juni 1900. (1358)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit sofortiger Gültigkeit werden für die an das Hilfskomitee für die Ueberschwemmten in Labiau gerichteten Kartoffelsendungen von den Stationen der Strecke Rawitsch bis Kobylin der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn in der Zeit bis zum 31. Juli 1900 die Frachtsätze um 50 % ermässigt. Die ermässigte Fracht wird sogleich bei der Abfertigung berechnet.

Königsberg i/Pr., den 6. Juni 1900. (1359)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1900 wird der im Heft 5 des Verbandsgütertarifs vorgesehene Ausnahmetarif Nr. 26 (für Steinkohlen usw.) auf den Verkehr von Kehl nach sämmtlichen Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburgbahn ausgedehnt.

Strassburg, den 1. Juni 1900. (1360)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Badisch-bayerischer Güterverkehr.

Für den Verkehr zwischen der Gemeinschaftsstation Aschaffenburg und badischen Stationen ergeben sich nach dem Tarifheft A 3 für den Frankfurt a/M.-hessisch-südwestdeutschen Güterverkehr theilweise, insbesondere für Steine des Sp.-T. III, billigere Frachtsätze als nach dem Tarif für den badisch-bayerischen Güterverkehr. Diese billigeren Frachtsätze haben auch für die im badischbayerischen Güterverkehr zur Abfertigung

gelangenden Sendungen Anwendung zu finden.

München, den 2. Juni 1900. (1361)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Vom 10. Juni cr. ab treten für die regelmässige Beförderung von Milch besondere Bedingungen in Kraft, welche bei unseren Stationen zu haben sind.

Danzig, den 4. Juni 1900. (1362)
Die Direktion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil IV, Heft 1 vom 1. Januar 1894.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. gelangen für die Beförderung von Holz ab Kapfenberg und Zeltweg nach Ansbach, Forchheim, Marktbreit, Mittersendling, Ochsenfurt und Steinach b/Ansb. direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 2. Juni 1900. (1363)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über den Brenner.

Die für die Beförderung von Erdbeeren und frischen Blumen aus Italien nach Leipzig bayer. Bhf., München Centralbhf. und Reichenbach i/V. (oberer Bhf.) mit den Nord-Süd-Expresszügen in der Nr. 27 vom 4. April l. J. (Seite 418) veröffentlichten Schnittsätze treten am 20. Juli l. J. ausser Kraft.

München, den 5. Juni 1900 (1364)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Am 15. Juni d. J. tritt für den Verkehr zwischen Leipzig (bayer. und Dresdn. Bhf.) einerseits und Kirchheim b. Würzburg andererseits direkte Frachtberechnung auf Grund der Entfernung von 341 km ein.

Dresden, den 6. Juni 1900. (1365)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch - südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Tarifheft 2.

Am 15. Juni d. J. werden die Artikel Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks, mit Ausnahme von Gaskoks (siehe diesen im Rohstofftarif), Steinkohlenkoksasche, sowie Steinkohlenbriketts im Versande von den Stationen Dresden-Altstadt und Tharandt (für Sendungen aus dem Plauenschen Grunde), sowie von Lugau, Oelsnitz i/Erzgebirge und Zwickau in den Ausnahmetarif 22 für Beförderung von Braunkohlen usw. aufgenommen.

Dresden, am 2. Juni 1900. (1366)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarife der Gruppe V und III/V.

Die zwischen den Stationen Bagens, Brand, Cottbus, Hähnichen, Halbe, Horka, Kodersdorf, Kunersdorf bei Cottbus, Lübben, Lübbenau, Muskau, Neuhausen bei Cottbus, Rietschen, Schleife, Schönewalde, Spremberg, Uhsmannsdorf, Vetschau und Weisswasser, sowie von Cottbus nach Königswusterhausen bestehenden Ausnahmefrachtsätze für gebrannte Steine werden vom 1. Oktober 1901 ab aufgehoben.

Halle a/S., den 31. Mai 1900. (1367)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der Berliner Wollmarkt findet in diesem Jahre am 19., 20. und 21. Juni in der Rinderhalle des städtischen Centralviehhofes statt.

Für die eisenbahnseitige Beförderung von Wollsendungen nach und von dem Centralviehhofe wird neben der tarifmässigen Fracht für diese Station eine Anschlussgebühr von 7,20 ℳ für jeden beladenen Wagen erhoben. Die Sendungen müssen an die Verwaltung des städtischen Centralviehhofes oder an Interessenten, denen die Beförderung nach und von dieser Station gestattet ist, gerichtet oder von denselben aufgegeben sein.

Berlin, den 2. Juni 1900. (1368)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband. (Verkehr mit Süddeutschland.)

Einbeziehung der Station Cernavoda in den Ausnahmetarif Nr. 14 und 15 für Rohpetroleum etc., raffin. Petroleum, Petroleumnaphta u. Petroleumbenzin.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1900 wird die Station Cernavoda der kgl. rumänischen Staatseisenbahnen in den vom 1. April 1900 gültigen Tarif, Theil II Heft 1, für den oben bezeichneten Verkehr mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

Nach dem Schnittpunkte von Theilfrachtsätze b)	Ausnahmetarif Nr. 14				Ausnahmetarif Nr. 15	
	Schnitttafel I		Schnitttafel II		Schnitttabelle	
	Abtheilung					
	I	II	I	II	I	II
	in Centimes pro 100 kg					
Cernavoda	—	145	94	—	145	145

Wien, am 26. Mai 1900. (1369)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.

(Einbeziehung von Stationen in den Ausnahmetarif für Getreide etc. Theil II, Heft 2 vom 1. August 1898.)

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1900 werden in den vom 1. August 1898 bestehenden Tariftheil II, Heft 2 für den oben bezeichneten Verkehr in die Schnitttafel I b, Seit 21 bis 34 nachstehende Stationen mit Frachtsätzen für Getreide und Kleie aufgenommen:

Schnitttafel Ib

Kilometer	Vom Schnittpunkte nach	Eigenthumsbahn	A und B a Getreide etc.	A und B b Kleie etc.
			in Pfennige für 100 kg	
569	Egidien St.	S. Stb.	219	150
429	Grossharthau	„	177	119
445	Grossröhrsdorf	„	177	123
592	Lössnitz Bahnhof	„	229	155
597	Lössnitz Haltestelle	„	232	156
483	Meissen-Triebischthal	„	187	131
566	Raguhn	Halle a/S.	246	150

Wien, am 28. Mai 1900. (1370)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich - Lindau - Vorarlberger Eisenbahnverband.

Beschränkung der Gültigkeit der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 25 für Petroleum etc. im Verkehre nach Lindau, Buchs und St. Margrethen, bezw. Einführung von Frachtsätzen für Bregenz transit.

Die im Tarife Theil II, Heft 2, gültig vom 1. März 1896, bezw. im Nachtrage II und V zu demselben, gültig vom 1. Oktober 1897, resp. 1. April 1900 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 25 für die frachtgutmässige Beförderung von Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl etc. nach Lindau, Buchs und St. Margrethen haben ab 20. Juli 1900 nur für derlei Transporte nach diesen Stationen selbst oder transit derselben nach dem Auslande Gültigkeit.

Die für Lindau gültigen Frachtsätze gelangen unter den gleichen Bedingungen auch im Verkehre nach Bregenz transit, d. i. nur für Sendungen zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete zur Anwendung.

Insofern die Frachtberechnung zu den Frachtsätzen für Lindau, Buchs und St. Margrethen bezw. Bregenz transit erfolgt, ist die Umkartirung bezw. Rückkartirung der Sendungen in diesen Stationen nach den Vorarlberger oder anderen österreichischen Stationen ausgeschlossen.

Bei nachträglicher Anweisung, wonach eine Sendung nach Vorarlberger oder anderen österreichischen Stationen rückzubefördern ist, wird die nach den vorbezeichneten Frachtsätzen vorgenommene Frachtberechnung annullirt und die Frachtgebühr nach den allgemein gültigen Tarifbestimmungen erhoben.

Wird eine Sendung, für welche die Fracht nach diesen Frachtsätzen berechnet wurde, mittelst eines neuen Frachtbriefes wieder nach einer innerhalb des österreichisch-ungarischen Zollgebietes gelegenen Station mit der Begünstigung der zollfreien Wiedereinfuhr zurückbefördert, so wird die Differenz zwischen der bezahlten Fracht und jener, welche sich nach den allgemeinen Tarifbestimmungen ergibt, nachträglich eingehoben.

Wien, am 25. Mai 1900. (1371)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Inhaltsangabe in den Frachtbriefen für Holz zu Grubenzwecken beim Exporte aus Oesterreich-Ungarn.

In Ergänzung der Kundmachung im Verordnungsblatte Nr. 31 vom 17. März 1900 sub [254], wonach die sub Absatz III für Stamm- (Rund-) Holz zu Grubenzwecken bestehenden Frachtbegünstigungen unter den bisherigen, die Abgabe an eine Grube sicherstellenden Modalitäten auch beim Exporte aus Oesterreich-Ungarn angewendet werden, wenn der grösste Durchmesser des Querschnittes dieser Stamm- (Rund-) Hölzer am stärkeren Ende nicht mehr als 30 cm beträgt, wird zur Kenntniss gebracht, dass die betreffende Frachtbegünstigung für derlei zur Ausfuhr aus Oesterreich-Ungarn gelangende Grubenhölzer nur in dem Falle Anwendung findet, wenn vom Absender ausser der Inhaltsangabe der grösste Durchmesser des Querschnittes im Frachtbriefe angeführt wird.

Wien, am 30. Mai 1900. (1372)

K. k. österr. Staatsbahnen.

Schweizerisch-österreich.-ungarischer Transitverkehr.

Einführung direkter Frachtsätze für die Beförderung von roher animalischer Wolle von Genf transit nach Granica transit.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, treten im obenbezeichneten Güterverkehre für die Beförderung von roher, animalischer Wolle bei Einhaltung der nachstehenden Bedingungen folgende Frachtsätze in Kraft:

	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg, für den Frachtbrief und Wagen, in Francs Gold pro 1 000 kg	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg, für den Frachtbrief und Wagen, in Francs Gold pro 1 000 kg
von Genf nach Granica trans.	67,80	57,40

Diese Frachtsätze finden nur Anwendung für Sendungen mit Herkunft von den französischen Stationen der Linie Culoz-Ambérieu-Lyon-Tarare-Roanne-St. Germain-des-Fosses-Moulins s./A.-Montluçon-Guéret-Bersac-Montmorillon-Poitiers-Niort-La Rochelle und südlich hiervon nach russischen Stationen nördlich und östlich der Linie Sdolbunowo-Kiew-Kursk-Woronesch-Lisski-Poworino-Balachow (diese Linie, sowie die nördlich derselben gelegenen Seitenlinien Berditschew-Shitomir, Kruty-Tschernigow-Konotop-Pirogowka, Woroshba-Seredinaja-Buda und Korenewo-Rylsk ausgenommen).

Diese Frachtsätze finden unter Beobachtung der vorstehenden Bestimmung auch auf solche Sendungen Anwendung, welche an eine Mittelsperson in Genf adressirt sind und von dieser mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung aufgegeben werden, sofern die neuen Frachtbriefe ab Genf eine Vorschrift über die Herkunft der Wolle aus Frankreich tragen und letzteres durch Vorlage der französischen Originalfrachtbriefe bis Genf nachgewiesen wird.

Die Sendungen selbst dürfen in keinem Falle den Bahnhof Genf bis zu ihrer Weiterbeförderung verlassen.

Sind die vorstehenden Bedingungen nicht erfüllt, so werden die für Genf loco sich ergebenden Frachtsätze berechnet.

Diese Bestimmungen beziehen sich auch auf die in den Magazinen der „societé d'exploitation des Ports-Francs de Genève-cornavin" zeitweise eingelagerten Sendungen und sind diese Magazine als zum Bahnhofe Genf gehörend zu betrachten.

Wien, am 3. Juni 1900. (1373)

K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Petroleum etc. im Verkehre nach den Stationen in Vorarlberg.

An Stelle der laut Kundmachung Nr. 698 in Nr. 23 bezw. Nr. 1060 in Nr. 34 dieses Blattes mit 31. Mai 1900 ausser Kraft gesetzten Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 25 gelangen mit Gültigkeit vom 1. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, für die frachtgutmässige Beförderung von:

a) Petroleum, roh und raffinirt, Petroleumnaphta (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen, Asphaltkoks und Petroleumkoks bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der bezüglichen allgemein gültigen Tarifbestimmungen;

b) leeren, gebrauchten Petroleum- und sonstigen Mineralölfässern, bei Einhaltung der für Petroleum- und sonstige Mineralölfässer im Ausnahmetarif Nr. 25 des vorbezeichneten Tarifes Theil II, Heft 2 enthaltenen Bestimmungen

nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung:

Von	nach Bludenz	Bregenz und Lochau	Dornbirn	Feldkirch	Götzis	Hard-Fussach	Hohenems	Lustenau	Nenzing	Rankweil	Schwarzach	Strassenhaus
	Heller für 100 kg											
1. Stationen der k. k. priv. K. F. N. B.												
Dzieditz	281	294	291	284	289	294	289	294	283	286	291	283
M. Ostrau	269	282	279	272	277	282	277	282	271	274	279	271
Oderberg	271	284	281	274	279	284	279	284	273	276	281	273
Trzebinia	290	303	300	293	298	303	298	303	292	295	300	292
2. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen.												
Boryslaw	388	403	—	393	—	—	—	—	—	—	—	—
Drohobycz	386	398	—	391	—	—	—	—	—	—	—	—
Gleboka	369	384	—	374	—	—	—	—	—	—	—	—
Gorlice	339	354	—	344	—	—	—	—	—	—	—	—
Grybów	332	347	—	337	—	—	—	—	—	—	—	—
Iwonicz	352	366	—	357	—	—	—	—	—	—	—	—
Jaslo	344	359	—	349	—	—	—	—	—	—	—	—
Krechowice	406	420	—	410	—	—	—	—	—	—	—	—
Krosno	349	364	—	354	—	—	—	—	—	—	—	—
Lemberg	381	396	—	388	—	—	—	—	—	—	—	—
Lemberg-Podzanice	384	398	—	388	—	—	—	—	—	—	—	—
Marcinkowice	339	354	—	344	—	—	—	—	—	—	—	—
Neu-Sandec	342	357	—	347	—	—	—	—	—	—	—	—
Olszanica	366	381	—	371	—	—	—	—	—	—	—	—
Peczeniczyn-Szczepanowski	458	473	—	463	—	—	—	—	—	—	—	—
Posada-Chyrowska	366	381	—	371	—	—	—	—	—	—	—	—
Przemysl	359	374	—	364	—	—	—	—	—	—	—	—
Rymanów	354	369	—	359	—	—	—	—	—	—	—	—
Sambor	374	388	—	379	—	—	—	—	—	—	—	—
Skolyszyn	342	357	—	347	—	—	—	—	—	—	—	—
Stróze	332	347	—	337	—	—	—	—	—	—	—	—
Ustrzyki	371	386	—	376	—	—	—	—	—	—	—	—
Wola-Luzánska	335	349	—	339	—	—	—	—	—	—	—	—
Zagórz	361	376	—	366	—	—	—	—	—	—	—	—
Zagórzany	337	352	—	342	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Stationen der k. k. priv. Oe. N. W. B. und priv. österr.-ung. St. E. G.												
Pardubitz	227	241	239	232	—	—	287	—	—	—	—	—

Gelangen weniger als 60 Stück leere Fässer zur Aufgabe, so ist die Frachtberechnung zu den vorstehenden Frachtsätzen unter Zugrundelegung des Rechnungsgewichtes für 60 Fässer, welches für Holzfässer mit 2 160 kg und für eiserne Fässer mit 3 000 kg per Frachtbrief und Wagen festgesetzt wird, nur im Falle der ausdrücklichen Vorschrift dieser Frachtberechnungsweise am Frachtbriefe durch den Absender zulässig.

Wien, am 22. Mai 1900. (1374)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Grenzverkehr.
Tarif, Theil II, vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1900 finden in sämmtlichen Relationen des Tarifes, Theil II, für den österreichischen Grenzverkehr, gültig vom 1. Januar 1899, für den Artikel „Wolle, animalische" bei Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen die Frachtsätze des Ausnahmetarifes No. 3 im Kartirungswege Anwendung.

Wien, am 2. Juni 1900. (1375)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

An Stelle des Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Theil II, enthaltend die besonderen Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen zwischen den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen, gültig vom 15. Mai 1898, tritt am 1. Juli 1900 ein neuer Tarif in Kraft.

Nähere Auskunft über die mit demselben eintretenden Aenderungen und Ergänzungen ertheilt das Verkehrsbüreau hier, Lindenstrasse 18.

Die in dem neuen Tarif enthaltenen besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter 1 (3) derselben genehmigt worden.

Stettin, den 1. Juni 1900. (1376)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Verdingung
der Lieferung von:

A. 574 000 kg präparirten Holzkohlen zum Heizen der Personenwagen für die Bezirke der königl. Eisenb.-Direktionen Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W. in 14 Loosen.

B. 1 330 000 Stück losen Torf zum Anheizen der Oefen in 5 Loosen,
80 000 kg Torfmull in 3 Loosen,
100 Raummeter Buchenbrennholz in 2 Loosen für den Direktionsbezirk Hannover.

Die Lieferung ist in der Zeit vom 1. Juli (für Torfmull usw.) bezw. vom 1. September d. J. bis Ende Juni 1901 in Theillieferungen nach Maassgabe des Bedarfs auszuführen.

Eröffnung der Angebote Mittwoch, den 13. Juni 1900, Vormittags 11 Uhr, im Rechnungsbüreau, Abthl. M hier, Joachimstrasse 8 A. I Erdgeschoss. Zuschlagsfrist bis zum 4. Juli 1900.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden getrennt für die Materialien zu A und B für je 50 ₰ von dem oben genannten Büreau abgegeben.

Die Kosten sind von auswärts mittelst Postanweisung **ohne Bestellgebühr** zu überweisen.

Hannover, den 31. Mai 1900. (1377)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von Telegraphenstangen und Streben aus Kiefernholz, und zwar:

120 Stück je 10,0 m lang
170 „ „ 8,5 „ „
200 „ „ 7,0 „ „ und
110 „ „ 5,0 „ „

soll vergeben werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin am 19. Juni 1900, Vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bahnhofstrasse 23, wo dieselben auch zur Einsicht offen liegen, gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ in baar, nicht in Marken, zu beziehen.

Zuschlagsfrist: 14 Tage.

Erfurt, den 21. Mai 1900. (1378)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von 6 eisernen zweigleisigen Brückenüberbauten von je 31,3 m Stützweite auf der Strecke Oldenburg-Bremen und von 2 eisernen Dachbindern von je 16,4 m Stützweite auf Bahnhof Delmenhorst mit zusammen etwa 638 t Flusseisen, 8,5 t Gussstahl und 9 t Gusseisen, sowie der Abbruch und Verkauf von 6 vorhandenen eingleisigen Brückenüberbauten aus Schweisseisen von 160 t Gewicht soll öffentlich vergeben werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind verschlossen bis zum 25. Juni an das unterzeichnete Büro postfrei einzusenden. Zeichnungen, Bedingungen und Verdingungsanschlag können vom unterzeichneten Büro gegen postfreie Einsendung von 3 ℳ bezogen werden.

Zuschlagfrist 4 Wochen. (1379)
Bautechnisches Büro der grossherzoglichen Eisenbahndirektion zu Oldenburg.

Die Ausführung der Erd-, Maurer-, Steinmetz- und Pflasterarbeiten etc. einschliesslich Lieferung aller Materialien für die am Ostende des Bahnhofs Stallupönen zu erbauende Wegeunterführung in Stat. 500 + 44 der Neubaustrecke Goldap-Stallupönen (etwa 600 m vom Bahnhof Stallupönen entfernt) soll am 27. Juni 1900, Vormittags 10 Uhr, im Amtszimmer der unterzeichneten Betriebsinspektion in öffentlicher Pauschalverdingung vergeben werden. Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem Eröffnungstermin an dieselbe einzureichen. Daselbst sind auch Angebotsmuster gegen postfreie Baarsendung von 1,50 ℳ zu haben. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Insterburg, den 5. Juni 1900. (1380)
Königl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Verdingung von 850 Stück Rohrdecken in einem Loose, 4 251 Stück Cocosdecken in 7 Loosen, 750 Stück Cocosvelourdecken in 5 Loosen für den Direktionsbezirk Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 22. Juni 1900, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst Zimmer Nr. 420 eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 14. Juli 1900.

Berlin, den 5. Juni 1900. (1381)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung.

Die Ausführung der Weissbinder- und Anstreicherarbeiten in den Dienst- und Wohngebäuden in dem Bezirke der Betriebsinspektion 1 zu Frankfurt a/M. sollen öffentlich in 2 Loosen verdungen werden. Das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6, eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ (baar) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin, am Montag, den 11. Juni l. J., Vormittags 11½ Uhr, gebührenfrei einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Frankfurt a/M., den 31. Mai 1900. (1382J)
Königl. Eisenb.-Betriebsinspektion 1.

Verdingung.

Das Anstreichen von 210 Signalmasten mit 208 Flügel, 87 Wegeschranken, 63 Warnungstafeln und 105 Läutetafeln in dem Bezirke der Betriebsinspektion 1 zu Frankfurt a/M. soll öffentlich in 2 Loosen verdungen werden. Das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion 1, Poststrasse 6, eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ (baar) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin, am Montag, den 11. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr, gebührenfrei einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen. (1383J)

Frankfurt a/M., den 31. Mai 1900.
Königl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Verdingung
der Lieferung und betriebsfähigen Aufstellung von 8 eisernen Schranken am 13. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr, im Zimmer Nr. 14 der unterzeichneten Betriebsinspektion, von wo auch die Unterlagen gegen Einsendung von 30 ₰ in Marken durch die Post bezogen werden können.

Zuschlagsfrist 14 Tage. Vollendungsfrist 15. August 1900.

Wiesbaden, den 29. Mai 1900. (1384)
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 2.

Verdingung.

Die Arbeiten und Lieferungen zur Erweiterung des Güterschuppens auf Bahnhof Offenbach-Neu sollen öffentlich verdungen werden. Die Zeichnungen, das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6, eingesehen, auch von dort mit Ausnahme der Zeichnungen gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ (baar) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin, Dienstag, den 12. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr, gebührenfrei einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen. (1385J)

Frankfurt a/M., den 31. Mai 1900.
Königl. Eisenb.-Betriebsinspektion 1.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 45. | 13. Juni 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 11 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Die Berliner elektrische Hoch- und Untergrundbahn.

Soeben geht uns der dritte Jahresbericht der Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin zu, der eine Reihe interessanter Mittheilungen über den Fortgang der Arbeiten während des Jahres 1899 und den baulichen Zustand am Ende dieses Jahres enthält. Wir benutzen die Gelegenheit, über das bedeutsame Werk der Firma Siemens & Halske, das nunmehr auf der östlichen Hälfte, dem Abschnitt vom Potsdamer Bahnhof bis zur Warschauer Brücke, mehr und mehr der Vollendung entgegenreift, nach dem neuesten Stande wiederum zu berichten. Eine ausführlichere Beschreibung des Unternehmens befindet sich im Jahrgang 1897, S. 859 und 874 d. Ztg. Der bei dieser Beschreibung befindliche Lageplan ist auch jetzt noch zutreffend. Damals konnte eigentlich nur von einer Hochbahn gesprochen werden, denn der durchgehende Linienzug der Bahn vom Zoologischen Garten nach der Warschauer Brücke war ein fortlaufender Viadukt und von der Abzweigung nach dem Potsdamer Bahnhof sollte nur das letzte Ende, das den vorläufigen Endbahnhof an der Königgrätzerstrasse enthält, unterirdisch als Unterpflasterbahn angelegt werden. Es handelte sich um nur 0,35 km Tunnellinie gegenüber 10,4 km Gesammtlänge der Bahn.

Dem Leser ist aus der Tages- und Fachpresse bekannt, dass in diesem Punkte eine Aenderung eingetreten ist. Als Werner von Siemens zuerst mit dem Gedanken an die Stadtgemeinde Berlin herantrat, ihr ein städtisches Schnellverkehrsmittel zu bauen, war es eine Hochbahn, die er in Vorschlag brachte. Der Entwurf kam jedoch zu Falle. London war damals mit seinen Untergrundbahnen noch vorbildlich und so sagte sich der praktische Mann, dass vielleicht besserer Erfolg erhofft werden könne, wenn er die Bahn u n t e r den Erdboden verlege. Kaum ausgesprochen, stellt sich eine Gegnerschaft ein, die Siemens keinen Zweifel lässt, dass dieser gegenüber die Untergrundbahn keine Aussicht auf Verwirklichung hat. Also wieder zurück zur Hochbahn, die das unterirdische Berlin mit seinen Abwässerkanälen und sonstigen Leitungen, die den Strassengrund massenhaft durchziehen, in Ruhe lässt. Und thatsächlich: nach vielen Jahren mühsamen Ringens um die schier unzähligen Genehmigungen, die für einen Bahnbau im städtischen Gebiet nothwendig sind, kann der Bau als Hochbahn begonnen werden.

Auf einmal während des Baues entdeckt die grossstädtische Bevölkerung, wenn dies die richtige Bezeichnung für die Widersacherschaft ist, dass eine Stadtbahn denn doch schliesslich richtiger im Tunnel geführt werde. Bietet auch vorübergehender Aufenthalt in einem Keller, selbst wenn er einigermaassen erleuchtet ist, nicht allzuviel Annehmlichkeiten, so hat der Tunnel doch den Vortheil, dass ihn die Stadtbewohner nicht sehen. Die Hochbahn aber sieht man und der Sinn für eine solche Anlage hat seit dem Baubeginn der elektrischen Bahn wieder abgenommen, wenngleich Berlin in der Stadteisenbahn ein ausgesprochenes Muster einer solchen Anlage schon besitzt. Die Freunde unterirdischer Bauweise wissen allerhand Neues gegen Hochbahnen im allgemeinen und gegen solche aus Eisen im besonderen vorzubringen. Man verbreitet die irrthümliche Meinung, dass das Ausland in Städten nur noch Tiefbahnen baue usw. Mit dem Gedanken, dass man die kostspielige unterirdische Bauweise zweckmässigerweise zu beschränken habe auf die engeren Strassenzüge und die unregelmässig gebaute Innenstadt, mag man sich nicht befreunden. Wirklich tritt denn auch die Bewohnerschaft mit der Forderung heran, dass abermals eine Aenderung des Entwurfs vorgenommen werden solle, während ganze Viaduktstrecken bereits fertig dastehen. Was thuts: diese kann man doch niederreissen und so würde man ja schon östlich vom Halleschen Thor mit dem Einreissen beginnen und den ganzen Theil der Bahn westwärts in Tunnel legen können. Und wirk-

lich ist die arme Erbauerin gezwungen, die ganze Frage mit der ernstesten Miene von der Welt noch einmal durchzuprüfen.

Zum Einreissen der Bauten ist es nun zwar nicht gekommen, aber die widerstrebenden Einflüsse finden ihren Ausdruck doch in einer wesentlichen Aenderung des ursprünglichen Planes, wie er früher in dieser Zeitung beschrieben wurde, und zwar auf der Weststrecke. Die Bahn wird nicht als Hochbahn bis zum Zoologischen Garten durchgeführt werden, vielmehr bereits am Nollendorfplatz auf fallender Rampe unter den Strassenboden geführt. Auf diese Weise werden am westlichen Bahnende etwa 1,4 km Hochbahn in Untergrundbahn verwandelt. Diese Aenderung ist gewissermaassen ein Kompromiss, von dem Charlottenburg in der Weise Nutzen hat, dass es eine Untergrundbahn statt der Hochbahn, dazu die ganze Rampe, auf der sich der Uebergang von der einen zur anderen vollzieht, erhält, während es auf Berliner und Schöneberger Gebiet bei der Hochbahn bewendet, die aber einen mit besonderer Rücksicht auf ansprechende Formgebung durchgebildeten Eisenkörper und besonders schöne Bahnhöfe erhält. Beiläufig bemerkt, hat Schöneberg an dem ganzen Unternehmen nur einen ganz kleinen Antheil von 180 m.

Eine viel tiefgreifendere Aenderung sollte dem Unternehmen von anderer Seite drohen. Während der Bau der Hochbahn bereits erhebliche Fortschritte machte, blieb die Erbauerin der Bahn, die Firma Siemens & Halske — der wir, beiläufig bemerkt, auf dem europäischen Festlande die erste elektrische Strassenbahn, die erste elektrische Untergrundbahn und nun auch die erste elektrische Hochbahn verdanken — eifrig bemüht, das Berliner Unternehmen, das vom Standpunkte einsichtiger Verkehrspolitik natürlich nur als ein Torso angesehen werden konnte, weiter auszugestalten, um allmählich für Grossberlin ein einheitliches Schnellverkehrsunternehmen herauszubilden, das, weit über die Bedeutung der heutigen Stadtbahn hinaus, den öffentlichen Interessen auch im bebauten Stadtgebiet ähnlich zu dienen vermöchte, wie — um andere Beispiele anzuführen — etwa die Newyorker Hochbahnen oder die im Bau befindliche Pariser Stadtbahn. Sie hatte wohl erkannt, dass die Schnellverkehrsaufgabe darin gipfeln müsse, die Linien nicht lediglich im äusseren Stadtgebiet, sondern gerade auch im inneren vielmaschig zu verzweigen. In diesem Sinne wurden zweckmässige Erweiterungen der im Bau befindlichen Bahn vom Potsdamer Bahnhof nach dem Spittelmarkt und nach dem Schlossplatz geplant, von denen auch im Jahrgang 1897 bereits die Rede war. Die Behörden stellten sich diesen Entwürfen wohlwollend gegenüber, bis auf die Stadt Berlin, die, wie bekannt, inzwischen selbst die Ausführung städtischer Schnellbahnen in die Hand zu nehmen beschlossen hat. Der erste praktische Erfolg dieses städtischen Vorgehens war, dass nun die ganze Angelegenheit vorerst einmal auf Jahre hinaus ins Stocken gekommen ist. Rühriger war die Stadt Charlottenburg, die die Verlängerung des Unternehmens in westlicher Richtung bis ins Herz von Charlottenburg genehmigte und damit einen ausserordentlich bedeutsamen Schritt zur Förderung ihrer kommunalen Interessen gethan hat.

Zu der Frage, ob die Wahrnehmung der Schnellverkehrsangelegenheiten, die Verwaltung und Betriebsleitung der Schnellbahnen durch eine Privatgesellschaft besser gewahrt sei, als durch einen vielköpfigen Verwaltungskörper, wie er in den Städten ein schwerfälliges Regiment führt, politischen Einflüssen verschiedenster Art ausgesetzt ist und gerade da, wo Initiative am Platze ist, so leicht versagt, sollen hier keine Beiträge geliefert werden.*) Was die Berliner Verhältnisse betrifft, so schien es, dass damit der Anfang gemacht werden sollte, dass schwere verkehrspolitische Fehler begangen wurden, die niemals hätten gebessert werden können, und die die Nachwelt der jetzigen Generation übel denken würde. Berlin war auf dem Wege, einen derartigen Fehler zu begehen, als es davon ausging, dass, wenn es selbst fernerhin die Schnellverkehrsanlagen baue, das Siemens & Halske'sche Unternehmen isoliren, ihm am Potsdamer Bahnhof den Weg versperren, ihm die Möglichkeit des Anschlusses an die noch ferner zu erbauenden Schnellverkehrsmittel nehmen müsse. Der Reisende der Siemens'schen Bahn wäre also, um in das Stadtinnere zu gelangen, am Potsdamer Platz auf die Strasse gesetzt worden, hätte den Weg zur Station der städtischen Bahnen über diesen Platz zurücklegen müssen, und die Folge wäre gewesen, dass das ohnehin schon lebensgefährliche Gedränge an dieser Stelle durch die unnöthigerweise auf die Strasse getriebenen Fahrgäste nur noch unabsehbar vermehrt worden wäre. Die Staatsbehörden haben denn auch einen solchen Schritt nicht zugelassen. Der vorliegende Geschäftsbericht lässt durchblicken, dass auf eine Weiterführung der gegenwärtigen Bahn ins Stadtinnere nunmehr wohl gerechnet werden dürfte, wie denn auch der jetzige Ausbau der Haltestelle Potsdamer Bahnhof glücklicherweise die Möglichkeit lassen wird, die Linie ohne zu erhebliche Umbauten späterhin ins Innere der Stadt fortzusetzen.

*) Anm. d. Schriftl. Wir sind trotz gewisser unzweifelhafter Schattenseiten städtischer Verwaltungen doch der Ueberzeugung, dass eine Verstadtlichung der wichtigsten Bahnen für den städtischen Verkehr sehr wohl im öffentlichen Interesse liegen kann.

Die Einrichtung des Endbahnhofes muss nämlich, um eine möglichst schnelle Zugfolge zu gewährleisten — wird man doch mit Rücksicht darauf, dass die an den Potsdamer Bahnhof anschliessende Bahnstrecke doppelt so stark mit Zügen belastet ist, wie die übrige Bahn, späterhin mit Zugabständen von weniger als einer Minute rechnen müssen — unter allen Umständen zweckmässig so getroffen werden, „dass die einfahrenden Züge den Ankunftsbahnsteig sogleich in der Zugrichtung verlassen und in einem besonderen Ausziehgleis hinter dem Bahnhof in die umgekehrte Fahrrichtung umsetzen können, ohne den nachfolgenden Zug aufzuhalten oder vom nachfolgenden Zuge behindert zu werden“. Es soll mit anderen Worten die Schwierigkeit des schnellen Uebersetzens der Züge von einem Gleis ins andere dadurch behoben werden, dass dieser Uebergang an die den Fahrgleisen abgewendete Seite der Station gelegt wird; jedenfalls die zweckmässigste und unter den vorliegenden Verhältnissen einzig mögliche Lösung der Aufgabe unbeschränkt schneller Zugabfertigung. Das Problem tritt bei grossstädtischen Schnellverkehrsaufgaben häufiger auf und hat in ähnlicher Weise, wie hier, mehrfach seine Lösung gefunden. Das bekannteste Beispiel dieser Art boten ja die früheren Bahnhofsanlagen der Newyorker Hängebrückenbahn.

Wie der Anschluss an die städtischen Schnellverkehrslinien im übrigen stattfinden soll, ist aus dem Geschäftsbericht nicht ersichtlich. Erscheint ein unmittelbarer Wagenübergang bis zum Schlossplatz und Spittelmarkt wohl gesichert, so will doch die Stadt, wenn den vielfachen Zeitungsberichten gefolgt wird, von einem Mitbetriebsverhältniss, wie es sich beispielsweise zwischen den Bahnen in London für die allgemeinen Interessen als so segensreich erwiesen hat und wie es im allgemeinen Interesse nothwendig wäre, nicht oder doch nicht in nennenswerthem Umfang Gebrauch machen. Dies scheint damit zusammenzuhängen, dass die Stadt ihre eigenen Linien unter ausgiebiger Anwendung von sogen. „Thurmstationen“ ausbauen will. Sie schlägt mit anderen Worten die Unbequemlichkeiten des Umsteigens der Fahrgäste so wenig hoch an, dass sie nur auf einigen wenigen Hauptlinien durchgehenden Verkehr herstellen will, eine Einrichtung, die zwar in systematischer Durchführung nicht im Interesse des Publikums liegen kann, aber für die Bau- und Betriebsweise Annehmlichkeiten bringt. Das Umsteigen geschieht dann im allgemeinen von einer Linie in eine darunter oder darüber hergeführte selbständige andere Linie; daher der Name „Thurmstation“, der ohne weiteres andeutet, dass es ohne ein treppauf oder treppab beim Umsteigen in diesen Stationen nicht abgeht. Bisher war das System solcher mit vielfachem Umsteigen verbundenen Fahrgelegenheiten nicht üblich. London und Berlin zeigen, dass man immer versucht hat, in möglichst vielseitiger Weise zwischen wichtigen Punkten durchgehende Verkehrsmittel laufen zu lassen, was freilich eine

weitgehende Verflechtung der Fahrkurse mit sich bringt, die für den Betrieb nicht bequem ist.

Das Bestreben der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn, sich zu erweitern, findet ferner Ausdruck in der Angliederung einer am östlichen Ende an die Bahn anschliessenden 2 km langen Strassenbahn, die als selbständige Linie vom Endbahnhof Warschauerbrücke nach dem Centralviehhof führen wird. Die Bahn soll mit der Schnellbahn gleichzeitig in Betrieb genommen werden.

Dies sind die wesentlichsten Aenderungen, von denen im verflossenen Berichtsjahre die Rede war.

(Schluss folgt.)

Von der Weltausstellung zu Paris.

II.

Wenn die Ausstellung auch bis heute noch nicht soweit fertig geworden ist, dass sie sich in allen ihren Einzelheiten übersehen und studiren lässt, so ist sie es doch jetzt wenigstens soweit, dass man ein Gesammtbild derselben geben kann, wobei ich nach wie vor denjenigen Standpunkt einnehme, den mir diese Blätter, für welche meine Berichte bestimmt sind, von selbst vorschreiben.

Das Eisenbahnwesen käme für die Weltausstellung auch dann in Betracht, wenn es von der Vorführung auf der Ausstellung ausgeschlossen wäre, denn eine Weltausstellung fusst von vornherein auf dem modernen Verkehrs- und vor allem auf dem Eisenbahnwesen; erst die Eisenbahnen haben derartige gewaltige Schaustellungen möglich gemacht; ohne sie wäre aber ebenso wenig der gewaltige Verkehr, den sie veranlassen, zu bewältigen. Bevor daher noch der erste Spatenstich geschah, galt es, zu überlegen: 1. wie die zu erwartenden Ströme von Besuchern am besten zur Ausstellung heranzuleiten wären; 2. wie diese Ströme innerhalb des Ausstellungsgeländes zu vertheilen und zu leiten wären? Man kann gerade nicht behaupten, dass das Gebiet der Ausstellung von vornherein günstig liegt, um diese beiden Aufgaben leicht zu machen. Von Vortheil ist lediglich der Umstand, dass das Gebiet der Ausstellung durch einen so verkehrsreichen Strom, wie es die Seine ist, der vollen Länge nach durchschnitten wird. Auf diese Weise wird ein erheblicher Theil der ankommenden und abgehenden Besucher auf dem Wasserwege abgefertigt. Dagegen ist es ein grosser Nachtheil, dass das Gebiet der Ausstellung so gut wie gar nicht in unmittelbarer Berührung mit den vorhandenen grossen Eisenbahnlinien ist.

Paris ist in viel höherem Maasse als jede andere Landeshauptstadt ein Eisenbahnknotenpunkt erster Ordnung, da nirgendwo in der Welt die Hauptstadt alle Interessen des Landes in solchem Maasse anzieht, wie es mit Paris und Frankreich der Fall ist; aber dieser hervorragende Eisenbahnknotenpunkt leidet daran, dass er im Grunde kein Knotenpunkt, sondern eine Knotenkette darstellt, indem sich die einzelnen Mündungsstellen der Eisenbahnlinien gleich einer Kette um Paris herum lagern und nur ziemlich locker mit einander verbunden sind. Dazu kommt noch, dass alle diese Eisenbahnen selbständige Gebilde sind, die mit einander nichts zu thun haben, ja einander sogar Wettbewerb bieten. Schliesslich liegt das Gelände der Ausstellung noch in einem Theile der Stadt, wo die Hauptbahnhöfe derselben nicht liegen. Alles dies sind Gründe genug gewesen, um von vornherein die Einfügung der Ausstellung in das Eisenbahnnetz zu erschweren, und thatsächlich haben sich schon während der Herrichtung der Ausstellung nicht unerhebliche Schwierigkeiten und sogar Stockungen ergeben, welche zum Theil soweit gingen, dass Sendungen, die für die Ausstellung bestimmt waren, nur mit grossen Verspätungen ankamen.

Der Hauptbahnhof, welcher der Ausstellung am nächsten liegt, ist derjenige der Westbahn, gare St. Lazare; immerhin liegt er von der nächsten Ausstellungspforte noch 1200 m ab. Ein wenig weiter liegt schon der andere Bahnhof der Westbahn, gare Mont Parnasse; dagegen liegen die beiden wichtigsten Bahnhöfe, der Nord- und Ostbahnhof, etwa 3000 m und der Bahnhof der Orléansbahn sowie der Vincenner Bahnhof der Ostbahn gar 4000 m ab. Allerdings besteht seit Jahrzehnten die Ringbahn, die sich unmittelbar hinter der Stadtumwallung rings um Paris zieht, und dieselbe streckt sogar — vom Point du jour aus — eine Zweiglinie bis in das Ausstellungsgebiet hinein; aber für die Bewältigung eines so grossen Verkehres, wie er für die neue Ausstellung in Aussicht genommen war, konnte ein so mangelhafter Eisenbahnanschluss unmöglich genügen. Es wurden deshalb zwei neue Ausmündungsstellen für diesen zu erwartenden Eisenbahnverkehr vorgesehen, nämlich erstens eine solche in der Verlängerung des erwähnten Zweiges der Ringbahn, zweitens eine solche in der Verlängerung der Gleise des Orléansbahnhofes bis an die Pforten der Ausstellung. Die erstere ist rechtzeitig fertig geworden, die letztere nicht; erst vor wenigen Tagen gestattete das Ministerium der Orléansbahn, „versuchsweisen“ Personenverkehr ohne Gepäck auf der neuen Strecke vom alten Bahnhofe am Boulevard de l'Hospital bis zum neuen Bahnhofe am Quai d'Orsay zu eröffnen. Für die Bewältigung des Ausstellungsverkehres wird somit diese letztere Strecke kaum mehr recht in Betracht kommen. Beide Neubaustrecken sind übrigens hochinteressante Anlagen; diejenige, die sich als eine Abzweigung der Ringbahn darstellt, ist zum Theil unterirdisch angelegt und mündet auch im Ausstellungsgebiete in einem unterirdischen Bahnhofe, während die neue Strecke der Orléansbahn auf ausgedehnten Pfeilerstellungen am Seineufer entlang geführt worden ist. Vom Bahnhofe St. Lazare gehen viertelstündlich besondere Ausstellungszüge ab (Preis: I. Klasse 55 Cts., II. Klasse 30 Cts.), welche anstatt des Luftlinienweges von hier bis zur Ausstellung, 1200 m, in 25 Minuten einen solchen von 13500 m zurücklegen. Es ergibt sich aus dieser einzigen Thatsache, wie wenig vortheilhaft die Eisenbahnen zu Gunsten der Ausstellung arbeiten.

Wenn hier aber immer nur von der Ausstellung, soweit sie sich um den Eiffelthurm und dessen nähere Umgebung gruppirt, die Rede ist, so erklärt sich dies daraus, dass nur dieser Theil — als Haupttheil der ganzen Anlage — für den grossen Verkehr in Betracht kommt. Was dagegen den sogenannten „Annexe-Vincennes“ betrifft, so liegt hier die Sache noch schlimmer; aber sie wird weniger wahrgenommen, weil sich nur solche Besucher dort hinaus begeben, welche ein sachverständiges Interesse an diesem Zweige der Ausstellung haben. Hier liegen die Verkehrsverhältnisse aber noch viel schlimmer! Das Gehölz-Vincennes erfreut sich zwar — gleich der Hauptausstellung — des Vorzuges, Wasserverbindung vermittelst der Seine zu besitzen; aber immerhin fährt man vom Pont Royal bis Charenton mehr als eine volle Stunde, und von da aus muss man noch eine Trambahn benutzen, um zur Ausstellung zu gelangen. Benutzt man also die Trambahn, die vom Palais Royal nach Vincennes hinausgeht, so braucht man noch mehr Zeit; am raschesten kommt man mit einer Droschke hinaus, welche unverhältnissmässig mehr kostet, als Trambahn und Dampfboot.

Die Verkehrsverhältnisse lassen somit, was das Zubringen und Abführen der Weltausstellungsbesucher betrifft, zu wünschen übrig; die Eisenbahnen trifft aber dabei keine besondere Schuld; die ganze Lage der Dinge erlaubte es nicht, sie besser zu gestalten, und man muss sich einmal wohl oder übel damit abfinden. Eine andere Stadt als Paris dürfte es sich aber nicht erlauben, so unzureichende Vorkehrungen zu treffen, um eine Weltausstellung damit zu versorgen. Der Fremde, der hinkommt, muss sie in Kauf nehmen; der Einheimische — vor allem aber der Pariser — bemerkt deren Mängel nicht; denn es kann und muss gesagt sein: trotz seines grossartigen Verkehres ist Paris in den Verkehrsmitteln — sich selbst unbewusst — stark zurückgeblieben, und niemals zeigte sich uns dies klarer, als bei dieser Weltausstellung, wo die grosse Masse der Besucher darauf angewiesen ist, stundenlang auf einem leeren Platz einen vorsintfluthlichen Omnibus zu erwarten, wenn sie es nicht vorzieht, zu Fuss zu gehen oder 1,5 Frcs. für eine Droschke zu opfern. Es macht beinahe den Eindruck, als ob hier politische Gründe obwalten, welche eine gedeihliche Entwickelung der Verkehrsmittel

bisher behindert haben. Die mehr als 20000 Droschkenlenker und die mindestens ebenso zahlreichen Bediensteten der Omnibusanstalten stellen eine gewaltige Masse von Wahlstimmen dar, die sowohl bei den allgemeinen, als namentlich auch bei den Stadtrathswahlen stark in Betracht kommen. Die Besorgniss, die Interessen dieser Stimmträger zu verletzen, dürfte zweifellos diese sonst wünschenswerthen Aenderungen auf dem Gebiete der Personenbeförderung bis jetzt hintangehalten haben — gewiss nicht zum Vortheile der neuen Weltausstellung.

In welcher Weise die fernere Aufgabe — nämlich die Bewältigung des Verkehres innerhalb des Ausstellungsgebietes selbst — gelöst worden ist, darüber gedenke ich im nächsten Briefe zu berichten.

Paris, Juni 1900. Franz Woas.

Die Haftung der Schlafwagengesellschaften.

In Nr. 10 der „Deutschen Juristenzeitung" veröffentlicht Herr Rechtsanwalt Dr. Fuld zu Mainz einen interessanten Aufsatz über die Frage, ob die Schlafwagengesellschaften ihren Fahrgästen in gleicher Weise für Schäden und Verluste haftbar sind, wie dies durch die §§ 701 bis 704 des Bürgerlichen Gesetzbuches für die Gastwirthe angeordnet und vorgeschrieben ist. Wir ersehen daraus, dass sich über diesen Punkt unter den französischen Juristen gegenwärtig eine scharfe Meinungsverschiedenheit entsponnen hat, die in der Fachpresse auf das Lebhafteste erörtert wird. In Frankreich haben sich die Untergerichte und Appellhöfe in wiederholten Fällen dahin ausgesprochen, dass auch den Schlafwagengesellschaften die strenge Haftpflicht für Schäden und Verluste ihrer Gäste zur Last falle, wie sie durch die Art. 1952 ff. des code civil den aubergistes und hôteliers auferlegt wird. Diese Urtheile sind aber regelmässig in der Revisionsinstanz durch den Pariser Kassationshof aufgehoben worden, da dieser die Ansicht vertritt, dass der zwischen Fahrgast und Schlafwagengesellschaft abgeschlossene Vertrag ein Transportvertrag sei, dessen Durchführung die letzteren sich durch ihr Abkommen mit den Eisenbahnen ermöglicht und gesichert haben, und dass den Schlafwagengesellschaften nur die — mildere — Haftpflicht des Frachtführers und nicht die — strengere — Haftpflicht des Gastgebers obliege. Die einschlägigen Artikel des code civil über den Beherbergungsvertrag besagen folgendes:

„Die Inhaber von Herbergen und Gasthöfen sind für die Sachen des Reisenden, der bei ihnen einkehrt, in gleicher Weise verantwortlich, als wenn diese Sachen bei ihnen hinterlegt wären. Sie sind verantwortlich für Diebstähle und Schäden, die den Sachen des Reisenden widerfahren, sei es, dass ein solcher Diebstahl verübt und ein Schaden zugefügt wird durch die Dienstleute und Beamten der Gastwirthschaft oder auch durch die in derselben verkehrenden Fremden. Sie sind jedoch nicht verantwortlich für Diebstähle, die mit bewaffneter Gewalt oder sonstiger höherer Gewalt verübt werden."

Demgegenüber bestimmt der § 701 des deutschen Bürgerlichen Gesetzbuches:

„Ein Gastwirth, der gewerbsmässig Fremde zur Beherbergung aufnimmt, hat einem im Betriebe dieses Gewerbes aufgenommenen Gast den Schaden zu ersetzen, den der Gast durch den Verlust oder die Beschädigung eingebrachter Sachen erleidet. Die Ersatzpflicht tritt nicht ein, wenn der Schaden von dem Gaste, einem Begleiter des Gastes oder einer Person, die er bei sich aufgenommen hat, verursacht wird, oder durch die Beschaffenheit der Sachen oder durch höhere Gewalt entsteht.

Als eingebracht gelten die Sachen, welche der Gast dem Gastwirthe oder Leuten des Gastwirthes, die zur Entgegennahme der Sachen bestellt oder nach den Umständen als dazu bestellt anzusehen waren, übergeben oder an einen ihm von diesen angewiesenen Ort oder in Ermangelung einer Anweisung an den hierzu bestimmten Ort gebracht hat.

Ein Anschlag, durch den der Gastwirth die Haftung ablehnt, ist ohne Wirkung."

Eine Vergleichung der hier einander gegenüber gestellten französischrechtlichen und deutschrechtlichen Bestimmungen ergibt, dass die Frage „ob Transportvertrag, ob Beherbergungsvertrag?" für das deutsche Reichsgebiet von verhältnissmässig geringer Bedeutung ist. Während in den Ländern des französischen Rechts der aubergiste und hôtelier für die Sachen seines Gastes von dem Augenblicke an haftet, wo dieser mit seinem Gepäck bei ihm eingekehrt ist, trifft eine solche Haftung den deutschen Gastwirth erst dann, wenn die Sachen ihm oder seinen Leuten übergeben oder aber in einem zur Aufbewahrung etwa besonders bestimmten Ort untergebracht sind. Einer solchen Haftpflicht aber wird sich auch der Schlafwagenbesitzer nur selten entziehen können, selbst wenn der zwischen ihm und dem Fahrgast abgeschlossene Vertrag als Transportvertrag zu beurtheilen und nicht als ein unter den § 701 des Bürgerlichen Gesetzbuches fallender Beherbergungsvertrag anzusehen ist. Rechtsanwalt Dr. Fuld spricht sich nun unbedingt dafür aus, dass die Verträge der Schlafwagenbesitzer als Beherbergungsverträge zu betrachten sind. In dieser Beziehung aber ist doch folgendes zu bedenken: In Deutschland werden nicht wie in Frankreich die Schlafwagen durchweg von besonderen Gesellschaften gestellt, sondern — abgesehen von einzelnen Ausnahmen — stellen die Bahnverwaltungen selbst auch die Schlafwagen den dazu geeigneten Zügen bei. Sollte sich da nun der Vertrag, welchen der Fahrgast zunächst durch Lösung einer Fahrkarte mit der Bahn als einen Transportvertrag geschlossen hat, durch die Zulösung einer Schlafwagenkarte in einen Beherbergungsvertrag umwandeln? Sollte die Verwaltung, die dem Fahrkarteninhaber zunächst lediglich als Transportunternehmerin gegenübergestanden hat, nach dem Verkauf einer Schlafwagenkarte in ihrem Verhältnisse zum Fahrgast als Gastgeberin zu beurtheilen sein? U. E. ändert die Zulösung einer Schlafwagenkarte in dem Rechtsverhältnisse zwischen Bahnverwaltung und Fahrgast weiter nichts, als dass letzterer, der bisher nur Anspruch auf einen Sitzplatz hatte, jetzt einen zum Liegen vorgerichteten Schlafplatz verlangen kann. Wollte man der Lösung der Schlafwagenkarte auch weitere Rechtsfolgen zusprechen, die sich bis auf eine veränderte Haftung der Bahnen für das Handgepäck der Reisenden erstrecken würden, so widerspräche das der einfachen und natürlichen Auffassung des betr. Sachverhaltes und würde dem unbefangenen Beurtheiler schwerlich verständlich sein. H.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ständige Eisenbahn-Tarifkommission.** Die am 7. und 8. d. Mts. in Hohenschwangau unter dem Vorsitz des Präsidenten der Eisenbahndirektion Berlin Wirkl. Geh. Ober-Reg.-Rath Kranold abgehaltene Sitzung der Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten gelangte zu folgenden Beschlüssen:

1. § 35 Abs. 1 der Allgemeinen Tarifvorschriften (Privatkesselwagen) erhält folgenden Zusatz: „Ist indessen das Eigengewicht des verwendeten Wagens höher als das hiernach frachtpflichtige Gewicht, so ist ein Drittel des überschiessenden Gewichts dem frachtpflichtigen Gewichte des Gutes zuzuschlagen."

2. Der § 10 der Allgemeinen Tarifvorschriften (Zusammenladen verschiedenartiger Güter) wird wie folgt gefasst: „Wagenladungen können aus verschiedenartigen Gütern, auch verschiedener Hauptklassen gebildet werden, soweit nicht Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung entgegenstehen (vergl. § 52, 7 der Eisenbahnverkehrsordnung)." — Die Eingangsworte des § 11 werden geändert in: „Wenn aus ungleich tarifirten Gütern eine Wagenladung gebildet wird, so wird usw."

3. Ziffer (2) 2 des § 40 der Allgemeinen Tarifvorschriften (lebende Fische) wird wie folgt ergänzt: „Der Raumgehalt . . . . betragen; die Gefässe müssen mit umlegbaren Handhaben, und zwar Gefässe mit mehr als 250 l Inhalt mit vier umlegbaren Handhaben oder mit zwei umlegbaren Handhaben von solcher Weite, dass das Angreifen von vier Personen ermöglicht wird, versehen sein."

4. Im Absatz 8 des § 18 der Allgemeinen Tarifvorschriften

des Thiertarifs (Bescheinigungen bei Zuchtviehsendungen) sind in der zweiten Zeile hinter „Bescheinigung" die Worte: „einer Landwirthschaftskammer" einzufügen.

5. Im Nebengebührentarife (Abschnitt c) des Thiertarifs, Theil I wird bei Ziffer 1 (Desinfektionsgebühren) hinter der Gebührenbemessung für einen mehrbödigen Wagen als dritte Position eingeschaltet: „für 1 Geflügelspezialwagen mit fester Einrichtung, d. i. Käfigen und Futtertrögen . . . . 8 ℳ." Beschluss wird für dringlich erklärt.

6. Spezialtarif I erhält folgende neue Position: „Kohlenwasserstoffe, leichte, folgende: 1. Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphta, rohes Petroleumnaphta); 2. leichte Steinkohlentheeröle (Benzol, Toluol, Xylol usw.), welche bei 20 ° C. ein spezifisches Gewicht von mindestens 0,850 aber weniger als 0,950 haben; 3. Kohlenwasserstoffe (Karbüre, Hydrokarbüre) von der Oelgasfabrikation."

Gleichzeitig wurde beschlossen, unter der Position „Steinkohlentheeröle" des Spezialtarifs III statt „14 ° R." „20 ° C." zu setzen.

7. Calciumkarbid wird in den Spezialtarif I und in das Verzeichniss der deckungsbedürftigen Güter verwiesen.

8. Gerstenschalen werden in den Spezialtarif III unter die Position „Spreu usw." aufgenommen.

9. Hochöfen-Flugstaub: 1. im Spezialtarif II, Position „Zinkstaub usw." hinter „zinkischer Flugstaub" wird zugesetzt: „der Zinkhütten"; 2. im Spezialtarif III wird als neue Position aufgenommen: „Flugstaub der Eisenhochöfen".

10. Klauen und Hufe: 1. die Position „Klauen und Hufe, entfettete" des Spezialtarifs III wird geändert in: „Klauen, Hufe, auch entfettet, und deren Abfälle; 2. a) die Position „Klauen und Hufe" des Spezialtarifs II wird gestrichen; b) in der Position „Abfälle von Horn usw." des Spezialtarifs III sind die Worte „Abfälle von Klauen und Hufen" und die Anmerkung gestrichen.

11. Akkumulatoren: 1. unter Ablehnung des Antrags auf Versetzung der neuen Akkumulatoren in den Spezialtarif I wird in der Position „Blei" des Spezialtarifs I hinter den Worten „alte Bleikugeln" eingeschaltet: „alte unbrauchbare Akkumulatoren"; 2. deklaratorisch wird beschlossen, dass Akkumulatoren unter die Position 13 c des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter fallen, und das in der Position befindliche Verzeichniss von Beispielen ordinärer Metallwaaren durch Einschaltung von „Akkumulatoren" ergänzt.

12. Lampentheile. Deklaratorisch wird beschlossen, dass unter Ziffer 13 c des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter nur solche Lampentheile fallen, die aus den unter b genannten Metallen und deren Mischungen hergestellt sind oder deren Hauptbestandtheile aus den angegebenen Metallen und Mischungen bestehen.

Abgelehnt wurden die Anträge:

13. Margarine in den Eilgut-Spezialtarif aufzunehmen;

14. Holzstoffgefässe nach Spezialtarif I und dem Spezialtarif für bestimmte Stückgüter zu verweisen;

15. „Rohen Russ zur Fabrikation von Beleuchtungskohlen" nach Spezialtarif II zu versetzen;

16. Kaliphosphat unter die Düngemittel des Spezialtarifs III zu verweisen und

17. eine beantragte Abänderung der Ziffer 5 des Eilgut-Spezialtarifs „Muschel- und Schalthiere" usw.

Vertagt werden die Anträge über:

18. Watte;

19. Brennstoffsparer.

— **Verkauf von Platzkarten.** Auf Grund einer im Abgeordnetenhause gegebenen Anregung hatte der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten, wie wir s. Zt. mittheilten, die ihm nachgeordneten Eisenbahndirektionen zum Bericht aufgefordert, ob Bedenken bestünden, bei den sogen. D-Zügen die Ausgabe und Durchlochung der Platzkarten sowie die Einziehung der Geldbeträge dafür im D-Zuge durch einen Beamten bewirken zu lassen. Nach den nunmehr eingegangenen Berichten bestehen bei der Mehrzahl der Direktionen solche Bedenken nicht. Einzelne Direktionen haben dagegen geltend gemacht, dass eine solche Einrichtung bei den regelmässig stark besetzten D-Zügen ihres Bezirkes unausführbar sein würde. Der Minister hat es nun durch Verfügung vom 28. Mai d. J. dem Ermessen der Eisenbahndirektionen überlassen, die D-Züge zu bestimmen, bei denen sich die vereinfachte Einrichtung durchführen lässt.

— **Mitwirkung der preussischen Eisenbahndirektionen in Kleinbahnangelegenheiten.** Da die Mitwirkung der königlichen Eisenbahndirektionen bei der Berichterstattung zu Anträgen auf Zulassung von Kleinbahnen, bei der Genehmigung und staatlichen Unterstützung von Kleinbahnen nicht immer mit der wünschenswerthen Beschleunigung erfolgt, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten Veranlassung genommen, einen dieserhalb ergangenen früheren Erlass zur genauesten Beachtung in Erinnerung zu bringen und dazu bemerkt, dass die Mitwirkung der Eisenbahndirektionen bezüglich der Staatsunterstützung von Kleinbahnen schon bei der Vorbereitung der Anträge seitens der Oberpräsidenten beginnt und dass etwaigen bezüglichen Ansuchen der Oberpräsidenten oder Regierungspräsidenten zu entsprechen ist, ohne dass es eines besonderen Auftrages vom Minister hierzu bedarf. Diese Mitwirkung vor der Gewährung der Staatsunterstützung erstreckt sich auf die Prüfung der Entwürfe aus dem Gesichtspunkte nicht zu hoher und nicht unwirthschaftlicher Veranschlagung. Fehlende Unterlagen sind hierbei unmittelbar vom Unternehmer auf dem kürzesten Wege einzufordern; bei Behebung von Anständen haben die Eisenbahndirektionen selbst thunlichst fördernd einzugreifen.

— **Freie Fahrt für Bahnärzte zum Bahnärztetag.** Am 23. und 24. d. Mts. wird in Baden-Baden ein deutscher Bahnärztetag abgehalten werden, auf dem auch die Frage der Bekämpfung der Tuberkulose eingehend behandelt werden wird. Da hiernach für die preussische Staatseisenbahnverwaltung ein besonderes dienstliches Interesse an den Verhandlungen des Bahnärztetages vorliegt, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die königlichen Eisenbahndirektionen und die Direktion der Main-Neckareisenbahn ermächtigt, aus jedem Bezirk einem der Bahnärzte zur Erleichterung der Theilnahme am Bahnärztetage auf Antrag freie Fahrt in II. Wagenklasse für die Hin- und Rückreise zu bewilligen. Den Bahnärzten dürfen, einer Mittheilung der grossherzoglich badischen Regierung zufolge, unter Benutzung der den königlichen Eisenbahndirektionen von der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen überlassenen Freikartenblanketts Freikarten zugleich auch für die badische Staatsbahnstrecke ausgefertigt werden.

— **Eröffnung der Theilstrecke Misdroy bis zum vorläufigen Haltepunkt Ostswine.** Am 15. d. Mts. wird von der Nebeneisenbahn Wollin-Swinemünde die Theilstrecke Misdroy bis zum vorläufigen Haltepunkt Ostswine mit den Stationen Liebeseele und Pritter für den Gesammtverkehr und dem vorläufigen Haltepunkt Ostswine für den Personenverkehr eröffnet.

— **Die Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft** hat soeben den Geschäftsbericht für das Jahr 1899 veröffentlicht. Ausweislich der Bilanz beläuft sich der Rohertrag für das Jahr 1899 auf 839 753 ℳ. gegen 677 399 ℳ. im Vorjahre. Von dem Rohertrage sind zunächst Obligationenzinsen, Geschäftsunkosten einschl. Steuern, Abschreibungen usw. zusammen 431 400 ℳ. abzusetzen, und es würde danach ein Ueberschuss von 408 356 ℳ. gegen 292 217 ℳ. im Vorjahre verbleiben. Nun haben sich aber bezüglich des Bahnbaues Jablonowo-Riesenburg mit einer Abzweigung von Freystadt nach Marienwerder die in dem vorigen Berichte ausgesprochenen Erwartungen nicht erfüllt. Es haben sich bei der Bauausführung wesentliche Abweichungen von dem zur Ausführung überwiesenen Projekte ergeben, so dass dieses Baugeschäft, obschon noch nicht abgerechnet, voraussichtlich einen Verlust bringen wird. Der Vorstand wird das im Vertrage vorgesehene Schiedsgerichtsverfahren einleiten. Es ist indessen das Ergebniss dieses Schiedsgerichtsverfahrens nicht vorauszusehen. Bei dieser Sachlage hält der Vorstand es im Interesse der ferneren gesunden Entwickelung des Unternehmens für seine Pflicht, der Generalversammlung vorzuschlagen, von dem vorbezeichneten Reingewinn in Höhe von 408 356 ℳ. eine ausserordentliche Rückstellung von 250 000 ℳ. zu beschliessen, so dass der verfügbare Reingewinn sich auf 159 356 ℳ. ermässigen würde. Der Vorstand schlägt vor, eine Dividende von 2 % zu gewähren (gegen 4 % im Vorjahre). Für das laufende Jahr befindet sich die Gesellschaft in regelmässiger Beschäftigung. Die in diesem Jahre zur Abwickelung gelangenden Bahnbauten (Nauendorf - Gerlebogk, Polkwitz-Raudten, Kosten-Gostyn und Ergänzungsbauten der Harz-Querbahn) versprechen den erwarteten Baunutzen. Ueber die einzelnen Bahnstrecken der Gesellschaft wird berichtet, dass bei der Harz-Querbahn die Thätigkeit der Gesellschaft nunmehr lediglich auf den Betrieb der Bahn auf Grund des abgeschlossenen zehnjährigen Betriebs- und Garantievertrages beschränkt ist. Die Einnahmen für das erste Geschäftsjahr vom 1. April 1899 bis zum 31. März 1900 betrugen rund 570 000 ℳ. Infolge des Vergleiches tritt eine wesentliche Vermehrung der Betriebsmittel sowie eine Ergänzung der Stationsanlagen und der Hochbauten im Gesammtbetrage von 1 130 000 ℳ. ein, deren Ausführung von der Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft gegen Berechnung der Selbstkosten zuzüglich 10 % für Bauleitungs- und Verwaltungskosten bewirkt wird. Diese Erweiterungen werden im wesentlichen im Jahre 1900 vollendet und erwartet man davon eine nicht unerhebliche Erhöhung der Bahneinnahmen. Die Bahnstrecke von Jablonowo nach Riesenburg wurde am 1. Oktober 1899, die Abzweigung von Freystadt nach Marienwerder am 15. Januar 1900 dem Betriebe übergeben.

Die Restarbeiten werden voraussichtlich Ende Juni 1900 vollendet sein. Die 6 km lange, auf 100 Jahre konzessionirte Kleinbahn von Marienborn nach Beendorf dient im wesentlichen dem Transport der Produkte der Kaligewerkschaft Burbach. Der Betrieb wurde am 17. September 1899 eröffnet. Das abgelaufene Geschäftsjahr hat pro rata temporis die Vertheilung einer Dividende von 5 % des Nominalbetrages ermöglicht. Die Betriebseröffnung der 16 km langen Nebenbahn von Nauendorf nach Gerlebogk wird zum 1. Juni, spätestens zum 1. Juli erwartet. Die 17,5 km lange Bahn Polkwitz-Raudten ist am 15. April 1900 dem Betriebe übergeben worden. Bei der Kleinbahn Kosten-Gostyn wurde die gesammte Bauausführung von der Gesellschaft übernommen. Die Betriebseröffnung ist zum 1. Oktober 1900 geplant. Für die Harz-Gürtelbahn (meterspurige Nebenbahn von Wernigerode über Blankenburg nach Quedlinburg mit einer Abzweigung von Blankenburg nach Thale) sind von den beiden betheiligten Staatsregierungen die nachgesuchten Konzessionen ertheilt und die Verhandlungen wegen der Durchführung des Unternehmens im Gange. Die Verhandlungen wegen der brandenburgischen Städtebahn zur Verbindung der Städte Treuenbrietzen, Belzig, Brandenburg a. H., Rathenow und Neustadt a. D. sind noch nicht abgeschlossen, doch ist Aussicht vorhanden, dass dieses Geschäft unter günstigen Bedingungen zum Abschluss gelangt. Ausser den vorstehend erwähnten acht Unternehmungen hat die Gesellschaft noch den Betrieb folgender Bahnen geführt und zwar: a) der Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn gegen Vergütung von 60 % der Betriebseinnahme sowie unter Betheiligung an der Garantie für eine 4 % Dividende der Vorzugsaktien in Höhe von 1 475 000 ℳ. Dieses Betriebsverhältniss endet mit dem 31. März 1902; b) der Riesengebirgsbahn. Der Betrieb brachte auch im abgelaufenen Jahre einen entsprechenden Nutzen; c) der Drahtseilbahn von Loschwitz nach dem Weissen Hirsch. Der Betrieb ist am 1. Januar 1900 auf die Drahtseilbahngesellschaft übergegangen; d) der Marienborn-Beendorfer Kleinbahn. Die Gesellschaft führt den Betrieb für Rechnung der Bahn gegen Vergütung von 7,5 % der Roheinnahme zur Deckung der Generalkosten. Sie hat die Absicht, dieses Betriebsverhältniss bis zur Verwerthung der Aktien fortzusetzen. Das Gleiche wird auch mit der Kleinbahn von Polkwitz nach Raudten geschehen. Die Bilanz der Zweigniederlassung zu Wien weist einen Ueberschuss von 80 880 Kr. nach. Die einzelnen Geschäfte betreffen die Bahn Sedlitz-Tschischkowitz, welche jetzt endgültig abgerechnet ist; die Bahn Mutinitz-Gaya, von der ein Restgewinn dem laufenden Jahre zu Gute kommen wird; die Gebirgsbahn Tannwald-Grünthal, deren Bau in Gemeinschaft mit einem Generalunternehmer gegen eine Pauschalsumme ausgeführt wird, und die Bahn Agram-Samabor, welche eine entsprechende Rente verspricht. Das Unternehmen wird im Jahre 1900 dem Betriebe übergeben werden. Ausserdem hat die Gesellschaft im Berichtsjahre verschiedene kleinere Ergänzungsbauten in Salzburg und Teplitz für Rechnung der betheiligten Bahngesellschaften ausgeführt und daneben eine Anzahl Projekte über auszuführende neue Bahnen bearbeitet.

— Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin. Vor einigen Tagen fand die diesjährige ordentliche Generalversammlung statt. Wie der Vorstand ausführte, sind die Bauarbeiten im verflossenen Baujahre dem Programm gemäss vorgeschritten, nur die Ausführung der Schlussstrecke an der Haltestelle „Potsdamer Platz“ und der Weststrecke in der Bülow- und Kleiststrasse musste wegen der ausstehenden Genehmigungen noch zurückgehalten werden. Diese Behinderungen sind aber nunmehr beseitigt. Die Haltestelle „Potsdamer Platz“ ist kürzlich von der städtischen Verkehrsdeputation genehmigt worden und für die vom Nollendorfplatz als Untergrundbahn herzustellende Weststrecke ist der Planfeststellungsbeschluss in diesen Tagen zu erwarten. Zu beheben bleibt lediglich ein neuerdings erhobener Einspruch der Stadtgemeinde Schöneberg, deren Gebiet die Bahn auf einer kurzen Strecke von noch nicht 200 m Länge berührt. Die Fertigstellung der gesammten Bahn von der Warschauerbrücke bis zum Zoologischen Garten mit Abzweigungen nach dem Potsdamer Platz darf bis Ende nächsten Jahres erwartet werden. Die Zinsgarantie der ausführenden Firma Siemens & Halske A.-G. für das erste Betriebsjahr tritt — als Behinderungsgrund gilt nur Streik, höhere Gewalt — vom 1. Januar 1902 ab in Kraft. Die Versammlung nahm diese Ausführungen mit Befriedigung entgegen; sie genehmigte den Geschäftsbericht, die Gewinn- und Verlustrechnung und ertheilte dem Vorstande und Aufsichtsrathe Entlastung.

— **Aus dem bayerischen Landtage.** Am 21. Mai d. J. wurden die Verhandlungen über die Feststellung des Eisenbahnvoranschlages fortgesetzt. Der Berichterstatter Pichler wurde durch den Abg. Dr. Frank vertreten. Betreffs der Petition des Handels- und Gewerbevereins Augsburg wegen Herstellung einer neuen Alpenbahn über den Fernpass und weiter durch das Innthal zum Comersee und nach Mailand sprach sich der Minister Dr. v. Crailsheim in derselben Weise aus, wie seinerzeit im Finanzausschuss (s. Nr. 37 S. 568 d. Ztg.), dass nämlich das Projekt noch gar zu wenig greifbare Gestalt gewonnen habe, als dass eine Ueberweisung der Petition an die Regierung „zur Berücksichtigung“ schon jetzt zu empfehlen wäre. Jedenfalls aber sei eine Fortführung der Bahn von Partenkirchen über den Fernpass dem Ausbau einer Linie von Partenkirchen über Mittenwald und den Scharnitzpass vorzuziehen. Gegen die Ueberweisung der Petition „zur Würdigung“ habe er nichts einzuwenden.

Zwei Petitionen aus der Gemeinde Murnau wegen Entlastung dieser Gemeinde von Eisenbahngarantieschulden waren vom Finanzausschuss durch die Erklärung der Regierung als erledigt erachtet, nachdem diese sich dahin ausgesprochen, dass die Schuld nicht nachgelassen werden könne, weil sie rechtlich den von anderen Gemeinden übernommenen Grunderwerbskosten bei Lokalbahnbauten vollständig gleichstehe. Dagegen hatten die Abgg. Daiser (Centrum) und Genossen beantragt, die Petition der Regierung „zur Würdigung“ zu überweisen. Dieser Antrag gelangte zur Annahme, obwohl der Minister von Crailsheim unter Hinweis darauf widersprach, dass Murnau keineswegs eine hilfsbedürftige Gemeinde sei und mit ihren 70 % Gemeindeumlagen weit günstiger dastehe als manche andere.

Einer Petition aus Partenkirchen um Ankauf der Lokalbahn Murnau-Partenkirchen durch den Staat (s. auch die bezügliche Bemerkung in Nr. 20 S. 308 d. Ztg.) wurde vom Minister v. Crailsheim entgegengehalten, dass dieser Ankauf, der von den Bittstellern als ein für den Staat vortheilhaftes Geschäft bezeichnet werde, für ihn durchaus nichts verlockendes habe. Denn ob die Bahn auch dann noch rentiren werde, wenn die Staatsbahntarife auf sie Anwendung fänden, sei mindestens sehr zweifelhaft, und dies eben sei doch gerade der Wunsch und Zweck der Gesuchsteller. Entgegen dem Antrage des Abg. Daiser (Centrum), der auch hier Ueberweisung der Petition „zur Würdigung“ beantragt hatte, wird sie der Regierung lediglich „zur Kenntnissnahme“ überwiesen.

Bei Kapitel 7 — Ergänzung und Erneuerung der Betriebsmittel — gelangte eine Petition der Vorstandschaft des bayerischen Eisenbahnerverbandes um Gewährung einer Lohnaufbesserung und Gewährung eines Ehrensoldes an alte langgediente Arbeiter sowie eine Petition der Werkstätten- und Betriebsarbeiter der Staatsbahnen wegen Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse der in den Staatswerkstätten beschäftigten Arbeiter zur Berathung. Nachdem der Minister v. Crailsheim auf die Schwierigkeiten und Bedenken hingewiesen, welche einer Besücksichtigung dieser Anträge und namentlich der von den Bittstellern gewünschten Aufhebung der Gedingearbeit entgegenstehen, werden die Petitionen dem Antrage der Kommission gemäss der Regierung „zur Würdigung“ überwiesen. Hiernach wurde der Eisenbahnetat mit 169 047 580 ℳ in Einnahme und mit 122 538 458 ℳ in Ausgabe genehmigt.

In der am 28. Mai abgehaltenen Sitzung der Abgeordnetenkammer gelangten die Leistungen der pfälzischen Bahnen zum Etat für 1900 und 1901 zur Erörterung. Der Direktor der pfälzischen Bahnen, Geheimer Rath von Lavale, wies zunächst darauf hin, dass der bayerische Staat, dem im Jahre 1904 die pfälzischen Bahnen durch den Ablauf ihrer Genehmigungsfrist anheimfallen werden, damit zwar das zweifellose Recht erlangen werde, das Personal derselben auf die Strasse zu setzen; jedoch sei es ebenso unzweifelhaft, dass der Staat von diesem Rechte keinen Gebrauch machen werde, da ihm selbst doch daran liegen müsse, geschulte Kräfte zu verwenden. Dagegen seien leider die Wünsche und Hoffnungen der mittleren Beamten, bei der Verstaatlichung eine Verbesserung ihrer Pensionsverhältnisse zu erzielen, nach den Erklärungen von maassgebender Stelle unerfüllbar. Die vom Abg. Erhart ausgesprochene Meinung, dass im Geheimen eine Erhöhung der Gehälter der Direktoren und Oberbeamten stattgefunden habe, sei unbegründet. Tantiemen und Gratifikationen würden von keinem Beamten bezogen. Im übrigen seien die Urlaubsverhältnisse bei den pfälzischen Bahnen in einer für die Beamten günstigeren Weise geregelt als bei anderen Privatbahnen. Die badische Staatsbahnverwaltung und die Pfalzbahnen seien von Preussen gezwungen worden, die Platzgebühr bei D-Zügen einzuführen, doch sei die Direktion bemüht, die dadurch für das einheimische Publikum entstehenden Nachtheile durch Einlegung anderer Züge nach Möglichkeit zu mindern. Dass die pfälzischen Bahnen an Verkehr verloren hätten, sei unrichtig, und ebenso unrichtig sei, dass der Ludwigshafener Verkehr sich grossentheils nach Mannheim gewandt habe. Die statistischen Uebersichten wiesen das Gegentheil nach. Ein starker Wettbewerb werde allerdings von Mannheim durch Neuanlage grosser Fabriken gemacht, und die Pfalz sei demgegenüber insofern im Nachtheile, als Baden die Grossindustrie weniger stark besteuere als Bayern.

Nachdem hierauf der Abg. Deinhard (lib.) für eine den pfälzischen Bahnen zu ertheilende Konzessionsverlängerung gesprochen, gibt der Minister v. Crailsheim eine Erklärung ab,

aus welcher die bestimmte Absicht der Regierung erhellt, die pfälzischen Bahnen im Jahre 1904 in die eigene Verwaltung des Staates zu übernehmen, zumal da nicht abzusehen sei, warum die Verwaltungen der preussischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen der bayerischen Staatsbahn nicht ebenso loyal entgegenkommen sollten, wie einer Privatbahn. Freilich sei mit der Verstaatlichung der pfälzischen Bahnen kein besonders glänzendes Geschäft zu machen. Aber die Pfalz werde dadurch nicht schlechter fahren und ihr Bahnnetz könne dann besser ausgebaut werden.

Sodann wird nach Vortrag des Berichterstatters Dr. Pichler und nach kurzer Besprechung der Gesetzentwurf betr. den Ausbau einer zweigleisigen Haupteisenbahn von Münster a/Stein über Odernheim, Lauterecken, Altenglan, Glanmünchweiler, Homburg und Rohrbach nach Scheidt in namentlicher Abstimmung von den anwesenden 116 Abgeordneten einstimmig angenommen. Zu den Kosten dieses Bahnbaues trägt das Reich 90 % der auf 24 718 600 ℳ veranschlagten Gesammtkosten, während für die restlichen 10 % vom bayerischen Staate eine Zinsgarantie zu 4 % übernommen wird.

— **Eisenbahnunfall bei Rosenheim.** Der Nord-Südexpresszug, der am 8. d. Mts. Abends 9 Uhr die Station Rosenheim passirte, fuhr dort auf die eben vom Salzburg-Münchener Postzug abgekuppelte Lokomotive, die das Gleise überqueren wollte. Die Wucht des Zusammenstosses war sehr gross; dadurch, dass dabei an der Bremsvorrichtung des Nord-Südexpresszuges etwas riss, kam dieser sehr schnell zum Stehen. Glücklicher Weise kamen, wie die „Augsb. Abendztg." meldet, keine wesentlichen Personenverletzungen vor. Nur der Führer der Postzugmaschine erlitt ziemlich starke Prellungen. Um so bedeutender ist der Materialschaden. Von der Postzugmaschine wurde der Cylinder abgerissen und gänzlich zertrümmert. Die angerannte Seite des Nord-Südexpress sah schrecklich aus. Die Wände des Schlaf- und des Packwagens waren eingedrückt, die Trittbretter und Fenster auf der ganzen einen Seite zertrümmert bezw. weggerissen. Die Schienen an der Zusammenstossstelle waren gebrochen. Vom Gasbehälter des Expresszuges strömte infolge Beschädigung Gas aus und fing Feuer. Eine Explosion, die allgemein befürchtet wurde, trat indess nicht ein. Zitternd vor Angst verliessen die Reisenden des Zuges, etwa 40, die Wagen. Die meisten waren so erschreckt, dass sie es vorgezogen, in Rosenheim zu übernachten, statt mit dem zwei Stunden später nach München abgehenden Hilfszug die Reise fortzusetzen.

— **Ueber die von der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung für den Nah- und Nachbarschaftsverkehr verwendeten Motorwagen** hielt dieser Tage Baurath Kittel bei der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen einen Vortrag, dem wir nach einem Bericht des „Schwäbischen Merkur" folgendes entnehmen:

Die Einführung der Motorwagen in Württemberg ist auf die persönliche Initiative des Staatsraths von Balz zurückzuführen. Mit Hilfe der Motorwagen und kleiner Lokomotiven wurde es ermöglicht, auch solchen Orten und zu solchen Zeiten eine den örtlichen Bedürfnissen entsprechende Fahrgelegenheit zu bieten, wo ein gewöhnlicher Bahnzug aus dienstlichen und pekuniären Gründen nicht hätte eingelegt werden können oder wo zwar viele Züge verkehren, aber aus fahrplantechnischen Rücksichten eben nicht auf all' den Zwischenpunkten einzelne Reisende aufnehmen und absetzen können, an welchen hierzu ein nicht zu bestreitendes Bedürfniss vorliegt. Die ersten Versuche fanden Anfang der 90er Jahre auf der Kirchheimer Bahn mit einem Daimler-Motorwagen statt; im Dezember 1893 erfolgte die erste Indienststellung eines 5,5pferdigen, für 18 Reisende eingerichteten und 3,5 t schweren Wagens zur längeren Probe auf den Strecken Herbertingen-Saulgau-Riedlingen. Seit 1. Mai 1896 ist ein Daimler-Motorwagen von 14 PS. und für 32 Reisende in regelmässigem Dienst, seit April d. J. der zweite von 20 PS. und für 38 Personen; die Fahrgeschwindigkeiten sind 16 bezw. 25 km und 36 bezw. 44 km in der Stunde. Nennenswerthe Verbesserungen wurden erzielt durch das Ersetzen der früher benutzten Platinglührohrzündung durch die magnetelektrische Zündung von Robert Bosch, durch Anwendung einer Rückkühlung des Kühlwassers und durch Einbau der Kupplung von der Firma Clusch & Pulley Co. Bristol. Der Betrieb dieser Wagen erwies sich als durchaus zuverlässig und billig; der Benzinverbrauch wurde bei den Probe- und Dienstfahrten ermittelt zu 285 g bezw. 294 g auf 1 km oder auf 1 tkm berechnet zu 18,8 g. — 1895 wurde in Paris ein Dampfwagen, System Serpollet, für Eisenbahnzwecke bestellt; seit Anfang 1900 ist ein zweiter solcher Wagen, von der Maschinenfabrik Esslingen mit erheblichen Verbesserungen ausgeführt, im Betrieb, beide mit einer durchschnittlichen Leistung von 50 PS.; von besonderem Interesse sind die Angaben über die dabei angewandten Dampftemperaturen; diese wurden im Mittel bei den Versuchen festgestellt beim ersten Wagen zu 375° C., beim zweiten bis zu 550° C.; der mittlere Dampfdruck betrug 15 Atmosphären; der Wasserverbrauch ergab sich zu 0,623 kg, der Kohlenverbrauch zu 0,252 kg für 1 tkm. Die erzielten Fahrgeschwindigkeiten schwanken zwischen 28,5 bis 40 km in der Stunde. Ausser den genannten Wagen befindet sich noch ein Akkumulatorenwagen in regelmässigem Dienst. Die normale Tagesleistung beträgt gegenwärtig: Daimler-Wagen 1. 103 km, Daimler-Wagen 2. 195 km, Dampfwagen 1. 106 km, Dampfwagen 2. 160 km, Akkumulatorenwagen 120 km, kleine Lokomotiven etwa 200 km, zusammen 884 km.

Der Redner schloss seinen interessanten, mit grossem Beifall aufgenommenen Vortrag mit den Worten: Wenn auch noch Manches zu verbessern, manches neue Bedürfniss zu befriedigen sein wird durch neue Anordnungen, so glaube ich aussprechen zu können, dass das erste Versuchsstadium mit Motorwagen für den Eisenbahnbetrieb insoweit überschritten ist, als die württembergische Eisenbahnverwaltung, welche auf diesem Gebiet bahnbrechend vorgegangen ist, nunmehr über Motorwagen verfügt, welche ihren Zweck erfüllen, ein billiges und doch zuverlässiges und sicheres Betriebsmittel für den kleinen Nahverkehr zu geben.

— **Miethwohnungen für untere Beamte und Arbeiter im Eisenbahndirektionsbezirke Köln.** Die Nothwendigkeit, zur Gewinnung und Erhaltung eines ständigen Personals dem bestehenden Mangel an billigen und gesunden Wohnungen für die unteren Beamten und Arbeiter nach Möglichkeit abzuhelfen, veranlasste schon die frühere Rheinische Eisenbahngesellschaft zur Erbauung oder Herrichtung von 18 Wohnungen zu 3 bis 6 Räumen für untere Beamte und von 162 Wohnungen zu 2 bis 5 Räumen für Arbeiter der damaligen Centralwerkstätte zu Köln-Nippes. Auch die frühere Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft hat aus gleichen Gründen in Köln-Deutz und Deutzerfeld 19 Wohnungen von 3 bis 5 Räumen und in Kalk 18 Häuser mit zusammen 72 Wohnungen von je 5 Räumen für untere Beamte und Arbeiter erbaut oder in erworbenen Gebäuden eingerichtet. Seit der Zeit des Ueberganges dieser Privatbahnen auf den preussischen Staat sind in dem Direktionsbezirke Köln — abgesehen von den ausserdem erbauten zahlreichen Dienstwohnungen — in Oppum 16 Wohnungen zu je 4 Räumen und in Kalk weitere 18 Wohnungen zu je 3 Räumen hergestellt und ist die Errichtung von weiteren 24 Wohnungen in Köln-Nippes angeordnet worden. Selbstredend ist damit der Mangel an solchen Kleinwohnungen nicht gehoben. Die entstandenen gemeinnützigen Bauvereine finden deshalb auch bei den Staats- und Gemeindebehörden weitgehendste Unterstützung. Die Stadt Köln selbst hat aus Mitteln von Stiftungen in verschiedenen Gegenden des Stadtgebietes Arbeiterhäuser erbaut, in welchen Wohnungen von 2 und 3 Zimmern an Unterbeamte und Arbeiter vermiethet werden.

— **Die Verlängerung der Konzession für die Grosse Berliner Strassenbahn.** Amtlich wird jetzt die Genehmigungsurkunde veröffentlicht, durch welche der Gesellschaft unter Aufhebung der bestehenden Konzessionen die Genehmigung bis zum 31. Dezember 1949 unter der folgenden Bedingung ertheilt wird: Die Unternehmerin ist verpflichtet, auf Erfordern der Genehmigungsbehörde die Verlängerung derjenigen kleinbahngesetzlichen Zustimmungserklärungen der zur Unterhaltung der mitbenutzten Strassen und Wege nach öffentlichem Recht Verpflichteten, die z. Zt. auf einen kürzeren Zeitraum lauten, im Wege der freien Vereinbarung oder der kleinbahngesetzlichen Ergänzung rechtzeitig herbeizuführen. — § 1 der Urkunde legt der Gesellschaft die Pflicht auf, die Bahnanlagen und Betriebsmittel vorschriftsmässig herzustellen, zu unterhalten und gemäss der Entwickelung der Technik insoweit zu verbessern, als dies im Interesse der Sicherheit des Betriebes oder zur Wahrung der Interessen des öffentlichen Verkehrs geboten ist, sowie auch den Strassenbahnbetrieb in einzelnen Strassen einzustellen oder nach anderen Strassen zu verlegen, sobald die Genehmigungsbehörde dies aus zwingenden öffentlichen Verkehrsrücksichten fordert. Die Einrichtungen zur Speisung der Strassenbahn mit elektrischem Strom sind derart herzustellen und zu verbessern, dass die grösstmöglichste Betriebssicherheit erreicht, insbesondere jeder Störung des Betriebes vorgebeugt wird. Hierfür bleibt die Gesellschaft auch dann verantwortlich, wenn sie die erforderliche elektrische Kraft nicht selbst erzeugt; ihr sowohl wie den Aufsichtsbehörden muss dann vertraglich das Recht gewährt sein, die Anlagen jederzeit zu besichtigen und die Beseitigung von Missständen sowie die Einführung von Verbesserungen herbeizuführen. Etwaige von der Aufsichtsbehörde geforderte Verbesserungen der Betriebseinrichtungen sind binnen Jahresfrist auszuführen. Bezüglich der Wagen ist eine Sitzbreite von 49 cm vorgeschrieben, die Plätze auf den Plattformen der Wagen müssen für jeden Fahrgast eine angemessene Anlehnefläche bieten; Plakate an den Fensterscheiben oder Aussenflächen der Wagen anzubringen ist verboten; die Wagenfenster dürfen kein belästigendes Geräusch erzeugen; die elektrische wie die Handbremse müssen so beschaffen sein, dass es ermöglicht wird,

den Bremsweg bei einer Geschwindigkeit von 10 km in der Stunde und bei trockenem Zustand der Schienen im Falle der Gefahr auf 6 m zu beschränken; Anhängewagen müssen mit durchgehenden elektrischen Bremsen versehen sein. Vorrichtungen zu fordern, welche die Heizung ermöglichen, behalten sich die Aufsichtsbehörden vor. Die Bahn und die Betriebsmittel sind derart in Stand zu halten und es sind geeignete Maassnahmen (wie Schmieren, Begiessen mit Wasser usw.) anzuwenden, dass ein die Anwohner störendes Betriebsgeräusch vermieden wird. Auch bezüglich der bedeckten Warteräume für das Publikum behält die Aufsichtsbehörde sich die Entschliessung vor. Die Fahrgeschwindigkeit soll 25 km in der Stunde an keiner Stelle übersteigen, in Krümmungen und an verkehrsreichen Stellen usw. soll sie bis auf 10 km verringert werden. Die Festsetzung der Beförderungspreise soll nach § 16 der Unternehmerin fünf Jahre hindurch — vom Tage der Betriebseröffnung an gerechnet — freistehen, vom sechsten Betriebsjahre ab hat die Aufsichtsbehörde das Recht der Genehmigung der Preise. Zur Sicherung der Aufrechterhaltung des ordnungsmässigen Betriebes wird die Verhängung von Geldstrafen in Höhe bis zu 50 000 *M.* vorbehalten.

— **Lohnbewegung der Strassenbahnangestellten.** Der Berliner Strassenbahnstreik hat Schule gemacht und wie in Stettin, Hannover, Leipzig und Karlsruhe haben auch in Köln die Schaffner und Kutscher der städtischen Strassenbahnen durch Arbeitseinstellung die Bewilligung ihrer Forderungen erzwingen wollen. Die Angestellten verlangten neben sonstigen Wohlfahrtseinrichtungen monatliche Gehaltszahlung und zwar für Kutscher ein Anfangsgehalt von 100 *M.*, für Schaffner von 90 *M.*, steigend alle 18 Monate und 2 Jahre um 5 *M.* bis zu 120 und 140 *M.*; für Stallleute und Wagenputzer wurden 3,50 *M.* bis 4,00 *M.* Tagelohn beantragt. Als die Stadt nicht sofort die ganzen Forderungen genehmigte, sondern ab 1. d. Mts. eine namhafte Lohnerhöhung zugestand und sich bereit erklärte, wegen der zahlreichen übrigen Anträge mit Vertretern der Bediensteten zu berathen, beschlossen die Unzufriedenen den Streik und blieben am 2. d. Mts. dem Dienste fern. Nur wenige Wagen konnten infolge dessen an diesem Tage auf den einzelnen Strecken des Strassenbahnnetzes in Betrieb gesetzt werden. Ob nun die öffentliche Ankündigung der städtischen Verwaltung, dass sie diejenigen, welche am 3. d. Mts. (Pfingstsonntag) den Dienst nicht wieder aufnehmen würden, als entlassen betrachte oder die Ueberzeugung, dass die Bürgerschaft bei dem Ausstande nicht auf Seiten der Streikenden stand, mehr dazu beigetragen hat, wird nicht ermittelt werden können; genug, am Pfingstsonntage, 3. d. Mts., haben fast alle Bedienstete sich zur Arbeit wieder eingefunden, so dass der Betrieb in vollem Umfange wieder aufgenommen werden konnte.

Oesterreich-Ungarn.

— **Oesterreichischer Staatseisenbahnrath.** Am 6. und 8. d. Mts. wurde unter dem Vorsitze des Eisenbahnministers die diesjährige Frühjahrstagung des Staatseisenbahnrathes, welcher vor kurzem neu zusammengesetzt worden ist, abgehalten. Zu Beginn der Sitzung hielt der Eisenbahnminister eine Ansprache, in welcher er zunächst die erschienenen Mitglieder begrüsste und der Erwartung Ausdruck gab, dass sich die Mitglieder den vielfachen wichtigen Geschäften auch fernerhin mit gleicher Hingebung widmen werden, welche die Mitwirkung des Staatseisenbahnrathes bisher als eine sehr werthvolle Unterstützung der Staatseisenbahnverwaltung erscheinen liess. Der Minister fuhr hierauf fort: „Wir dürfen uns nicht verhehlen, dass die Aufgaben des Staatseisenbahnrathes und der Staatseisenbahnverwaltung von Jahr zu Jahr an Bedeutung und Schwierigkeit zunehmen. Die oft sehr weitgehenden Wünsche und Anforderungen der Interessenten legen heute mehr als je die Pflicht gewissenhafter Prüfung auf, inwiefern ihre Erfüllung bei der leider unbestreitbaren finanziellen Depression der Betriebsergebnisse der Staatsbahnen im Bereiche der Möglichkeit liegt. Ich hege die feste Zuversicht, dass der Staatseisenbahnrath sich den Gesichtspunkt der unter den obwaltenden Umständen doppelt gebotenen Rücksichtnahme auf die strengste Sparsamkeit und die Pflege des Ertrages stets gegenwärtig halten werde. Ebenso bin ich überzeugt, dass der Staatseisenbahnrath gleich mir die Hemmung schmerzlich empfindet, welche der Staatseisenbahnverwaltung selbst in Bezug auf die Entfaltung einer normalen Investitionsthätigkeit durch die parlamentarischen Verhältnisse auferlegt wird. Wie sehr der Verkehr und damit ein grosses Interesse der Bevölkerung unter diesem Zustande leidet, brauche ich Ihnen, meine geehrten Herren, nicht weiter auseinanderzusetzen, und es ist ein schwacher Trost, wenn ich feststelle, dass die Verantwortung dafür den Staatseisenbahnrath und die Staatseisenbahnverwaltung nicht treffen kann.“ Nach Vornahme der Wahl der drei ständigen Ausschüsse des Staatseisenbahnrathes beantwortete der Eisenbahnminister eine von einem Mitgliede eingelangte schriftliche Anfrage, betreffend die Anhäufung übermässiger Kohlenlieferungen seitens der Staatseisenbahnen und die hierdurch für die Industrie eintretende Erschwerniss in der Kohlenversorgung dahin, dass die Staatsbahnverwaltung nur die ihr vertragsmässig gebührenden Lieferungen in Anspruch nehme, dass übrigens der gesammte Bedarf der Staatsbahnen nicht mehr als 6 %, im böhmischen Braunkohlengebiete nicht mehr als 8 % der gesammten Fördermenge ausmache.

Der Staatseisenbahnrath beschäftigte sich ferner mit einem Antrage wegen Anmiethung einer möglichst grossen Anzahl von Leihwagen seitens der österreichischen Staatsbahnen und der am Braunkohlenverkehre betheiligten Privatbahnen. Zu diesem Antrage gaben die Vertreter des Eisenbahnministeriums die Erklärung ab, dass die Staatseisenbahnverwaltung ohnehin alle verfügbar gewesenen Leihwagen angemiethet und Vorsorge getroffen habe, dass 1 200 neue Wagen, welche erst im nächsten Jahre hätten abgeliefert werden sollen, bereits im Herbst d. J. abgeliefert werden.

Von den Angelegenheiten des Personen- und Gepäckverkehres, welche im Staatseisenbahnrathe zur Verhandlung kamen, verdienen zunächst die von der Regierung in Aussicht genommenen Aenderungen des Betriebsreglements Erwähnung, welche den Zweck verfolgen, die Uebereinstimmung mit der neuen deutschen Verkehrsordnung aufrecht zu erhalten. Der Staatseisenbahnrath stimmte den in Aussicht genommenen Aenderungen des Betriebsreglements zu.

Weiter empfahl der Staatseisenbahnrath der Regierung, ihre Aufmerksamkeit der Ausgestaltung der versuchsweise eingeführten 15- und 30 tägigen Zeitkarten für bestimmte Bahngruppen im Bereiche der Staatsbahnen zuzuwenden, wobei er sich indessen gegen die Einführung derartiger Karten für das ganze Netz der Staatsbahnen aussprach.

Von den Berathungsgegenständen, welche den Güterverkehr betreffen, sei vor allem die Frage der Tarifirung von Futtermehl und Kleie erwähnt. Nach Einvernehmen von Sachverständigen fasste der Staatseisenbahnrath den Beschluss, die Regierung aufzufordern, die eingeführte Tarifermässigung für Futtermehl (Reisfuttermehl) und Reiskleie aufzuheben und jene für Kleie nur gegen Beibringung von Bescheinigungen landwirthschaftlicher Vereinigungen aufrecht zu erhalten. Durch letztere Bedingung soll eine Gewähr dafür geboten werden, dass die Tarifermässigung für Kleien nur für Sendungen in Anspruch genommen wird, welche zur Verwendung in der Landwirthschaft bestimmt sind.

Eine Reihe von Anträgen, welche Begünstigungen für die Ausfuhr betreffen, wurde dem in der letzten Sitzung zur Berathung einer durchgreifenden Reform der Ausfuhrtarife eingesetzten Ausschuss zugewiesen. Unter anderem wurde diesem Ausschuss ein Antrag überwiesen, welcher die Erstellung von gleich billigen Ausfuhrtarifen bei den österreichischen Staats- und Privatbahnen, wie sie bei den deutschen Bahnen bestehen, bezweckt. Mehrere Anträge, welche dahin gingen, dass für den Bezug von Kohle, Kalkstein und Koks in den Sommermonaten wieder eine Frachtermässigung eingeräumt werden solle, wurden abgelehnt.

Eine lebhafte Debatte knüpfte sich an die Anträge, welche auf die Ausgestaltung der bei den Staatsbahnen eingeführten Abfertigung von Eilgut mittelst Frankirungsmarken abzielten. Der Staatseisenbahnrath sprach dem Eisenbahnministerium seine volle Anerkennung für diese Einführung aus, welche insbesondere für die Versorgung grosser Städte mit Lebensmitteln von Bedeutung sei und empfahl, die bisherigen Beschränkungen dieser Abfertigungsweise auf ermässigtes Eilgut fallen zu lassen sowie auch die festgesetzten Gewichts- und Entfernungsgrenzen zu erweitern.

Am Schluss der Berathungen drückte ein Mitglied des Staatseisenbahnrathes dem Eisenbahnminister den Dank für die wohlwollende und unparteiische Leitung der Verhandlungen aus, indem es zugleich namens des Staatseisenbahnrathes der Hoffnung Ausdruck gab, dass es dem Minister, welcher durch die Einbringung der Gesetzvorlage über das Eisenbahninvestitionsprogramm einem dringenden Wunsche der Bevölkerung entsprochen habe, gelingen werde, die grossen, von ihm in Fluss gebrachten Eisenbahnfragen mit gewohnter Energie zur Durchführung zu bringen.

— **Gebührenerleichterungen anlässlich der Umwandlung von Eisenbahnprioritätsobligationen.** In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 7. d. Mts. hat die Regierung einen Gesetzentwurf eingebracht, nach welchem die Wirksamkeit des Gesetzes vom 25. Mai 1883 über Gebührenerleichterungen anlässlich der Umwandlung von Eisenbahnprioritätsobligationen vom 1. Januar 1900 auf weitere fünf Jahre, demnach bis Ende 1904, ausgedehnt werden soll. Das genannte Gesetz gewährt den

Eisenbahnaktiengesellschaften im Falle einer solchen Umwandlung für die neu auszugebenden Obligationen, sowie für die aus diesem Anlasse zu errichtenden Urkunden, insbesondere die eventuellen Vergleichs- und Pfandbestellungsurkunden, und endlich für die zu diesem Zwecke zu erwirkenden bücherlichen Eintragungen die Nachsicht von den Stempel- und unmittelbaren Gebühren. Da die Wirksamkeit des Gesetzes bereits mit Ende 1899 erloschen ist, es aber nicht ausgeschlossen erscheint, dass im Laufe der nächsten Jahre die Durchführung der Umwandlung der Prioritätsanlehen seitens einer Anzahl von Eisenbahnunternehmungen angestrebt werden dürfte, hat die Regierung die erwähnte Vorlage betreffs Verlängerung dieser Begünstigungen eingebracht.

— **Bund österreichischer Industrieller.** Aus Anlass der Rede, welche der Eisenbahnminister bei der Eröffnung der Frühjahrstagung des Staatseisenbahnrathes gehalten hat und in welcher man die Andeutung einer Erhöhung der Gütertarife zu erblicken glaubte, hat der Bund österreichischer Industrieller an den Eisenbahnminister ein Schreiben gerichtet, in welchem dem Streben nach Erhöhung des finanziellen Ertrages im Wege der Gütertariferhöhung der Gesichtspunkt der volkswirthschaftlichen Interessen entgegengestellt wird, die eine fortgesetzte Herabminderung, nicht aber eine Erhöhung der Tarife erheischen. Der „Bund“ verweist auf die Erhöhung der Beiträge für die Unfallversicherungsanstalten, auf die fortgesetzte Steigerung der Steuern und Gebühren und erwartet, dass, wenn die Absicht, die Tarife zu erhöhen, nicht fallen gelassen werden sollte, doch zumindest den Vertretern der Industrie, vor allem dem Industrierathe, Gelegenheit geboten werde, sich über die Reform der Gütertarife zu äussern.

— **Bozen-Meraner Bahn.** Wie bekannt, wird seitens der Ueberetscherbahn, welche bei Sigmundskron in die Bozen-Meraner Bahn einmündet, das Gleise dieser Bahn in der Strecke Sigmundskron-Bozen auf Grund eines Vertrages gegen Entrichtung einer Gebühr von jährlich 12 000 fl. mitbenutzt. Die Verwaltung der Ueberetscherbahn hat nun einestheils in der Absicht, ihrer Linie die Unabhängigkeit zu sichern, andererseits aber im Hinblicke auf die ihr aus dem Verhältnisse zur Bozen-Meraner Bahn erwachsende Last den Bau eines zweiten selbstständigen Gleises von Sigmundskron nach Bozen ins Auge gefasst und vor einiger Zeit ein hierauf bezügliches Projekt dem Eisenbahnministerium vorgelegt. Wenn hierüber eine Entscheidung der Regierung noch nicht ergangen ist, so ist dies, wie das „Oest.-ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, darauf zurückzuführen, dass, abgesehen von den gegen das Projekt obwaltenden Bedenken, die Hoffnung bestand, die Bozen-Meraner Bahn werde im eigenen Interesse zu der nothwendigen Umgestaltung ihrer Strecke Sigmundskron-Bozen ohne Inanspruchnahme einer nennenswerthen Entschädigung sich entschliessen. Wenn indessen die Bozen-Meraner Bahn wie verlautet in dieser Frage eine ablehnende Haltung einnimmt, dann wird die Regierung wohl kaum umhin können, mit einer Entscheidung über das erwähnte Projekt vorzugehen und die Konzessionsverhandlungen hierüber anzuordnen.

— **Vereinfachung des Frachtreklamationswesens.** Die Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat in ihren Stationen eben eine Kundmachung verlautbart, derzufolge im Falle einer nachträglichen Feststellung eines offenkundigen Irrthumes in der Frachtberechnung (Additions- oder Multiplikationsfehler, Zugrundelegung eines unrichtigen Frachtsatzes oder Rechnungsgewichtes) durch die betreffende Partei die Reklamation binnen acht Tagen nach Bezahlung der Gebühren auf kurzem Wege beim Frachtenkassier unter Vorlage der bezüglichen Frachtdokumente geltend gemacht werden kann. Durch diese Verfügung, welche auch seitens der übrigen österreichischen Bahnen getroffen wird, wird einem wiederholt laut gewordenen Wunsche des Publikums entsprochen.

— **Ausbau des zweiten Gleises auf der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Der stetig sich entwickelnde Verkehr dieser Bahn hat zur Folge gehabt, dass die Legung des zweiten Gleises auf der österreichischen Strecke ein Gebot nicht mehr aufzuschiebender Nothwendigkeit wurde. Die Erhebungen der Aufsichtsbehörde haben diese Nothwendigkeit vom Standpunkte des Verkehrsbedürfnisses und der Betriebssicherheit, sowie die Thatsache ergeben, dass die von der Verwaltung in den Stationen vorgenommenen Gleiserweiterungen dem Bedürfnisse bei weitem nicht entsprechen. Demgemäss dürfte, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, die Frage der Legung des zweiten Gleises auf der österreichischen Strecke, über welche Verhandlungen im Zuge sind, in naher Zeit zur Lösung gelangen. Es handelt sich hierbei auch um die Form der Kostendeckung. Da die Verhältnisse eine legislative Erledigung der für ein neues Investitionsanlehen zu gewährenden Staatsgarantie ausschliessen, dürfte wohl zunächst die Form einer schwebenden Schuld ins Auge gefasst werden.

— **Anschluss der ungarischen Staatsbahnen an die Postsparkasse.** Wie die „Bud. Korr.“ erfährt, hat auf Verfügung des ungarischen Handelsministers die Direktion der ungarischen Staatsbahnen ein Scheckkonto bei der ungarischen Postsparkasse eröffnen lassen und werden die ungarischen Staatsbahnen in Zukunft auch ihre Zahlungsverpflichtungen ihren Lieferanten gegenüber auf diesem Wege abwickeln; die wechselseitigen Zahlungen können dann einfach auf dem Clearingwege geordnet werden, was mit beträchtlichen Ersparnissen an Baargeldverkehr und Arbeit verbunden ist. Wie erinnerlich, hat der ungarische Handelsminister sofort bei der Uebernahme seines Ressorts in Aussicht gestellt, dass zur Entwickelung des Scheckverkehrs auch die staatlichen Betriebe demselben beizutreten haben werden.

— **Die österreichische Wagenindustrie.** Nach den Berichten der Permanenzkommission für Handelswerthe hatte die österreichische Wagenindustrie im verflossenen Jahre infolge Einschreitens des Eisenbahnministeriums eine regelmässigere Beschäftigung als in den früheren Jahren, und ist ein weiterer Fortschritt auch in der Hinsicht festzustellen, dass im Vorjahre ein Ausschuss von Eisenbahnfachmännern und Vertretern der Wagenfabriken behufs Berathung einheitlicher Wagentypen für die österreichischen Eisenbahnen zusammentrat. Doch wurde von den Wagenfabriken auch die Pflege der Ausfuhr nicht aus den Augen gelassen, und es haben dieselben an das Handelsministerium die Bitte gerichtet, gelegentlich der Erneuerung der Handelsverträge Erleichterungen im Zollrestitutionsverfahren beim Bezuge von Auslandmaterial eintreten zu lassen, was eine Lebensfrage für die Wagenfabriken bilde. Die bestehenden sechs Wagenfabriken sind in der Lage, jährlich 1 200 Personenwagen und 12 000 Lastwagen zu erzeugen, während der inländische Bedarf im Jahre nur etwa 600 Personen- und 5 000 Lastwagen, mithin nicht einmal die Hälfte ihrer Leistungsfähigkeit beträgt. Seit der Einführung von unverhältnissmässig hohen Zollsätzen in Russland haben die Lieferungen dahin aufgehört, und auch die in früheren Jahren zahlreichen Bestellungen aus Ungarn sind ganz ausgeblieben, weil die ungarischen Eisenbahnbehörden nur Wagen ungarischer Erzeugung zulassen. Ebenso sind die Lieferungen nach dem Orient sehr gefährdet.

— **Traubensendungen von den ungarischen Staatsbahnen.** Der ungarische Ackerbauminister hat auf Anregung der österreichisch-ungarischen Konsulate des nördlichen Auslandes im Einvernehmen mit dem Handelsminister die Direktion der ungarischen Staatsbahnen beauftragt, im Interesse der Hebung der Ausfuhr frischer Trauben ihr besonderes Augenmerk auf die Art und Weise der Verpackung und Verladung dieses Frachtgutes zu wenden. Zur Ausfuhr, welche vornehmlich nach dem nördlichen Deutschland, Belgien, Holland, Dänemark, Schweden und Norwegen einerseits und andererseits nach dem nordwestlichen Russland gerichtet ist, sollen womöglich nur solche Sendungen übernommen werden, die durch feine Holzwolle geschützt, in hölzernen Kistenverschlägen von gleichen Ausmaassen verpackt sind, um bei ganzen Wagenladungen den Fassungsraum derselben möglichst voll ausnutzen zu können. Die Vorstände der Traubenfracht aufnehmenden Stationen sollen daher zur wenn auch nur allmählich erreichbaren Durchführung dieser Maassregel sich mit der weinbauenden Bevölkerung ihrer Nachbarschaft ins Einvernehmen setzen, diese auf die Nachtheile der bisherigen, keinen Schutz gegen Druck gewährenden Verpackung in Körben aufmerksam zu machen, sie zur Schaffung gleichmässiger Kisten (wie diese sich im internationalen Eierverkehre bereits vollständig eingebürgert haben) auffordern und ihnen klarlegen, dass bei vollständiger Ausnutzung der Wagenräume, insbesondere bei direkter Abfertigung voller Wagenladungen nach Centralstationen (wie dies sich bei den Argumensendungen ab Fiume bereits bestens bewährte), ihre Interessen durch Verwohlfeilung der in- und ausländischen Eilgut- und Frachtgebühren wesentlich gefördert werden.

— **Frachtrechtliche Entscheidung.** Bezüglich der Frage, in welchem Zeitraume die Ansprüche auf die wegen unrichtiger Waarendeklaration im Frachtbriefe oder wegen Ueberlastung betriebsreglementarisch festgestellter Frachtzuschläge verjähren, hat die ungarische Kurie in Uebereinstimmung mit den unteren Gerichten eine wichtige Entscheidung getroffen. Die Gerichte vertreten den Standpunkt, dass die im Betriebsreglement festgesetzte einjährige Verjährung der Frachtgebührenforderungen sich nur auf die irrige oder unrichtige Anwendung der Tarife seitens der Eisenbahn bezieht, während die Frachtzuschläge den Charakter einer Konventionalstrafe besitzen, demnach nicht unter den Gesichtspunkt der Frachten und Gebühren fallen. Da betreffs der Verjährung dieser Zuschläge im Reglement aus-

drücklich nichts bestimmt wird, verjähren die Ansprüche unter diesem Titel im Sinne des ungarischen Handesgesetzes erst nach 32 Jahren.

— **Moritz Brandtweiner †.** Am 4. d. Mts. ist bei dem Umstürzen eines elektrischen Wagens in Auwinkel bei Budapest, worüber bereits in Nr. 44 S 683 d. Ztg. berichtet wurde, der Abtheilungschef des Maschinendienstes der Kaschau-Oderberger Bahn Moritz Brandtweiner verunglückt und kurz nach der Ueberführung ins Spital gestorben. Der Verblichene war ein Mann von seltenen Geisteseigenschaften, der nicht nur im Kreise seiner Vorgesetzten und Untergebenen, sondern auch als mehrjähriger Referent verschiedener technischer Ausschüsse des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen durch seine gediegenen wissenschaftlichen Kenntnisse und liebenswürdigen Umgangsformen allgemein sehr vortheilhaft bekannt war. Es erleiden durch seinen frühen Tod nicht nur seine nächsten Verwandten und Freunde, sondern auch der Eisenbahndienst, dem er fast 30 Jahre mit hingebungsvoller Pflichttreue sein ganzes Wissen und Können gewidmet hat, einen schweren Verlust.

Moritz Brandtweiner stand im 55. Lebensjahre, in der vollen Manneskraft, und es hat sein frühes Ende bei der erschütternden Katastrophe am Pfingstmontage allgemeine Theilnahme und tiefe Trauer verursacht.

Die Beerdigung fand am 7. d. Mts. unter allgemeiner Betheiligung aller Eisenbahnkreise und zahlreicher Freunde statt. Friede seiner Asche!

Vereinsausland.

— **Die Pariser Stadtbahn** hat endlich in der vergangenen Woche eine Theil- und Versuchseröffnung erfahren. Die Betriebsleiter, Roederer und Veil, fuhren mit einigen anderen Herren in einem Zuge, der aus einem Motorwagen und einem Personenwagen bestand, von Vincennes bis zur Bastille mit einer Schnelligkeit von 55 km. Diese Eröffnungsfahrt war nur ein erster Versuch, dem mehrere andere folgen werden, um die Maschinenführer einzuarbeiten, ehe die Stadtbahn dem Publikum eröffnet wird. Das zum Betrieb nöthige rollende Material ist noch nicht ganz abgeliefert. Nach Maassgabe seines Eintreffens soll der Betrieb streckenweise eröffnet werden, von Vincennes nach der Bastille, dann von der Bastille nach St. Paul, nach dem Hôtel de Ville usw. Man wird, wie Pariser Blätter nun schon etwas resignirt sagen, wohl in einem Monat bis zum grossen Thor der Ausstellung auf dem Marsfelde gelangen können. Die Pariser Stadtbahn, die ursprünglich bis zur Weltausstellung fertig sein sollte, hält also mit deren sehr verspäteter Fertigstellung ziemlich Schritt.

— **Betriebsstörung auf dem Kanal von St. Quentin durch einen Eisenbahnunfall.** Der Zusammenstoss bei Jussy, den wir in Nr. 44 S. 683 d. Ztg. meldeten, hat eine sonderbare Folge gehabt. Während der Verkehr auf der Eisenbahn schnell wieder hergestellt werden konnte, war der Verkehr auf dem danebenliegenden Kanal, in welchen die eine Maschine gestürzt war, volle 8 Tage gesperrt, so dass mehr als 300 Schiffe auf beiden Seiten der Unglücksstelle festlagen.

— **Der Südexpress**, welcher bisher zweimal wöchentlich zwischen Paris und Madrid und dreimal wöchentlich zwischen Paris und Lissabon verkehrte, läuft nach einer Vereinbarung zwischen der Orléansbahn, der französischen Südbahn und der spanischen Nordbahn seit 6. d. Mts. täglich zwischen Paris, Bordeaux, Biarritz und Madrid. Gleichzeitig wurden die Preiszuschläge für diesen von der internationalen Schlafwagen- und Expresszuggesellschaft in Brüssel betriebenen Luxuszug herabgesetzt. Der Zug geht von Paris nicht mehr am Abend, sondern Mittags 12 Uhr 30 ab; die Ankunft erfolgt um 1 Uhr 45 am folgenden Mittag. Die Abfahrt von Madrid ist Abends 6 Uhr 30. Reisende nach Portugal und von dort nach überseeischen Ländern haben von Paris drei Fahrgelegenheiten in der Woche mit dem Südexpress, am Dienstag, Donnerstag und Sonnabend. Wie der Pariser „Figaro“, dem wir diese Daten entnehmen, behauptet, wäre der Südexpress nach einer neuerlich veröffentlichten Statistik in seinem 826 km langen Laufe auf französischem Boden der schnellste Zug der ganzen Erde. (?)

— **Schweizerische Bundesbahnen.** In ihrer jetzt begonnenen Junitagung haben die eidgenössischen Räthe ausser einem Dutzend gewöhnlicher Eisenbahngeschäfte (Konzessionen usw.), Nebenbahnen und Schmalspurbahnen betreffend, die wichtigen Vorlagen über Lohn- und Anstellungsverhältnisse der eidgenössischen Arbeiter, die Arbeitszeit beim Betrieb der Transportanstalten, das Tarifgesetz sowie das Gesetz betreffend die Besoldungen bei den künftigen Bundesbahnen zu berathen.

— **Für Befestigungsbauten am Nordausgang des Simplontunnels** hat der schweizerische Bundesrath einen Nachtragskredit von 50 000 Frcs. eingebracht, der noch in dieser Parlamentstagung erledigt werden soll.

— **Generalabonnements auf den schweizer Bahnen.** Mit dieser Einrichtung scheint man in der Schweiz gute Erfahrungen zu machen. Bei der starken Zunahme kommt allerdings auch in Betracht, dass der Fremdenverkehr im vorigen Jahre ein sehr lebhafter war. Nach dem soeben erscheinenden Jahresbericht der Nordostbahngesellschaft betrugen im Jahre 1899 die Einnahmen aus den Generalabonnements I. Klasse 23 596 Francs (gegen 12 655 Frcs. im Vorjahre), aus jenen II. Klasse 551 000 (326 275) Frcs. und aus jenen III. Klasse 412 624 (284 767) Francs. Trotz dieser Steigerung haben die Einnahmen aus den zum Theil ähnlichen Zwecken dienenden Lust- und Rundfahrkarten im ganzen durchaus keine Schmälerung erfahren. Uebrigens haben die Generalabonnements noch nicht den zehnten Theil der Gesammteinnahme aus dem Personentransport ausgemacht.

— **Sommerfahrplan der italienischen Bahnen.** Am 1. d. Mts. ist auf allen italienischen Bahn- und Dampfschifffahrtsstrecken der Sommerfahrplan in Kraft getreten. Ausser den alljährlich im Sommerdienst auftretenden Aenderungen für den Bäder- und Sommerfrischenverkehr sind besonders zu bemerken:

Auf der Mittelmeerbahn: Die im Winter 1899/1900 eingeführten Blitzzüge Mailand-Rom über Parma-Sarzana sind eingestellt. Die Fahrzeit aller Eilzüge zwischen Mailand-Turin und Rom ist etwas verlängert, um die Verspätungen so viel als möglich hintanzuhalten. Von Turin nach Mailand ist ein neuer Frühzug eingelegt. Da die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn einige ihrer Züge zwischen Paris und Modane bedeutend beschleunigt hat, musste der Fahrplan der in Modane anschliessenden italienischen Züge ebenfalls geändert werden. Zwischen Mailand und Paris verkehrt jetzt ein vollständiger Zug mit durchgehenden Wagen. Die Verbindungen über den Gotthard sind die gleichen geblieben.

Auf dem adriatischen Netz: Der Verkehr der Blitzzüge auf der Strecke Florenz-Rom und Bologna-Venedig ist eingestellt. Neue Züge sind auf den Linien Mailand-Chiavenna und Sondrio, Treviso-Belluno und Venedig-Treviso eingeführt. Die Verbindungen über den Brenner haben sich aber in der Richtung Italien-Tirol verschlechtert, da die nach so langen Verhandlungen im vorigen Winter zustande gekommenen Tagesverbindungen zwischen Mailand, Venedig und Tirol, durch die spätere Ankunft in Ala des von Verona kommenden Zuges 526 (Ala an: 2.40 N. statt 2.15) und die frühere Abfahrt von Ala des Südbahneilzuges 3 (jetzt Ala ab: 2.5 N. statt 2.33) wieder aufgehoben ist.

— **Neue Verbindungslinie zwischen dem Hafen von Genua und den Linien über den Giovi.** In theilweiser Ausführung des seinerzeit besprochenen Programms zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Bahnverkehrs des Hafens von Genua hat die Mittelmeerbahn der Regierung das Projekt einer neuen Verbindungslinie zwischen dem vorgenannten Hafen und den beiden Linien über den Apennin vorgelegt, welche von den Ladeplätzen des Hafens ausgehend mittelst eines wenige Kilometer langen Tunnels direkt das Thal der Polcevera, in dem die beiden Linien gegen Norden verlaufen, erreicht und so den so sehr stauenden Eisenbahnengpass bei Sampierdarena vermeidet. Im Thal der Polcevera bei Rivarolo soll ein grosser Lagerplatz, der 2 600 Güterwagen fassen kann, angelegt werden, welcher durch doppelgleisige Linien mit den beiden von Genua und Sampierdarena über den Giovi nach Mailand, Gotthard und Turin führenden Linien verbunden wird. Das leer von Norden nach Genua zurückkehrende Wagenmaterial soll auf dem erwähnten Lagerplatz gesammelt und von dort je nach Bedarf dem Hafen zugeführt werden; die jetzige Wagenstation für Genua, Novi, kann wegen ihrer bedeutenden Entfernung und wegen der schwierigen Verkehrsverhältnisse der beiden Giovilinien den Anforderungen Genuas meistens nicht mit der nöthigen Raschheit entsprechen. Die Kosten für die Ausführung dieser Arbeiten sind mit 13 000 000 L. veranschlagt. Der oberste Eisenbahnrath hat jüngst das Projekt in technischer Hinsicht genehmigt.

— **Streitfall zwischen der italienischen Regierung und den Bahnen wegen Abfassung der Rechnungsabschlüsse.** Wie bereits gemeldet, hat die Regierung an die grossen Bahnverwaltungen das Verlangen gerichtet, unmittelbar durch einen Vertreter zur Abfassung der jährlichen Rechnungsabschlüsse der Bahnen beigezogen zu werden. Sie stützte dieses Begehren

auf den ihr zukommenden Antheil aus den Roheinnahmen des Bahnbetriebes. Die Bahnverwaltungen wollten die Berechtigung dieses Verlangens nicht anerkennen, und so kam der Streitfall zur Entscheidung vor das in den Betriebsverträgen vorgesehene Schiedsgericht, welches in diesen Tagen sein Urtheil dahin abgab, dass die Regierung nicht berechtigt sei, auf die Abfassung der Bilanzen der Bahnen einen direkten Einfluss zu nehmen; die Bahnen seien aber verpflichtet, der Regierung den gleichen Rechenschaftsbericht wie ihren Aktionären vorzutragen und alle von derselben verlangten Aufschlüsse zu geben.

— **Ausschreibung von Rollmaterial.** Die adriatischen Bahnen sind von der Regierung ermächtigt worden, die Lieferung von 1000 Güterwagen, 32 Gepäckwagen, 121 Personenwagen und 18 Lokomotiven auszuschreiben; der grössere Theil davon soll der einheimischen Industrie gewahrt bleiben, der übrige Theil soll in internationaler Ausschreibung vergeben werden.

— **Senator Pietro Brambilla,** langjähriger Präsident des Verwaltungsrathes der adriatischen Bahnen, ist am 28. Mai d. J. in Mailand gestorben.

— **Ueber Nothsignale auf Personenzügen in England** enthalten die „Railway News" beachtenswerthe Mittheilungen.

Im Juli 1898 erging an die Eisenbahngesellschaften Englands ein Rundschreiben des Handelsamtes, das ihnen den Bericht in Erinnerung brachte, den 1897 ein zur Prüfung der Nothsignalfrage eingesetzter Ausschuss erstattet hat. In dem Bericht ist die ausserhalb des Zuges liegende Nothleine als völlig unzulänglich verurtheilt und auch die Anwendung von Sicherheitsleinen oder -Drähten, die durch das Innere der Wagen gezogen sind, für nicht genügend erklärt worden. Der Ausschuss sprach sich dagegen zu Gunsten eines in der Hauptsache elektrischen Systems sowie für den theilweisen Gebrauch der Bremse aus. Das Rundschreiben des Handelsamts liess erkennen, dass das Amt die Ansicht des Ausschusses, betreffend die Nothleine durchaus theile und aus diesem Grunde sich seit Jahren geweigert habe, deren Einführung zu genehmigen. Der Ausschuss hatte ferner eine Erweiterung der gesetzlichen Bestimmungen empfohlen, dahingehend, dass bei allen Personenzügen, gleichviel wie lange Strecken sie ohne anzuhalten zurücklegen, die Einführung einer geeigneten durchgehenden Sicherheitsvorrichtung vorgeschrieben werde. Das Handelsamt theilt auch hierin die Ansicht des Ausschusses und glaubt, sich überzeugt halten zu sollen, dass diejenigen Bahnen, die noch die Zugleine gebrauchen, sofort die erforderlichen Vorkehrungen treffen werden, um die Zugleine durch eine geeignetere Vorrichtung zu ersetzen und dass alle Gesellschaften ihre sämmtlichen Personenzüge mit einer solchen Vorrichtung versehen werden, ohne erst eine Gesetzesänderung abzuwarten.

Die Antworten der Eisenbahngesellschaften auf das Rundschreiben liegen nunmehr vor. Danach haben 14 Gesellschaften das Bremssystem bereits eingeführt oder dessen Einführung beschlossen.

Die Ostbahn hat berichtet, dass sie sowohl mit einem elektrischen System wie mit dem Bremssystem Versuche anstelle. Die Hull- und Barnsleybahn hat alle ihre Züge elektrisch ausgerüstet; das System ist jedoch vom Handelsgericht verworfen worden. Auf der London-Brighton- und Südküstenbahn ist seit vielen Jahren ebenfalls ein elektrisches System im Gebrauch, das nach Ansicht der Direktoren nichts zu wünschen übrig lässt. Die Metropolitanbahn und die Bahnen der Insel White verfolgen aufmerksam die Versuche der anderen Eisenbahngesellschaften. Auf der Südost- und der Chatham- und Doverbahn ist schon seit vielen Jahren ein elektrisches System in Anwendung, das vom Handelsgericht genehmigt worden ist, weshalb dort vor der Hand keine Aenderung beabsichtigt wird. Die Leiter dieser Bahnen werden indessen ebenfalls den Vorgängen auf den anderen Linien ihre Aufmerksamkeit widmen.

Von weiteren 14 Gesellschaften berichten einige, dass ihre sämmtlichen Züge auf allen Stationen anhalten, andere, dass die Entfernungen zwischen den Haltestellen sehr gering seien, wieder andere, dass ihre Wagen mit Längsgang versehen sind, so dass besondere Nothsignalvorrichtungen nicht für nöthig erachtet werden. In Irland ist das Bremssystem bei der Grossen Nordbahn, bei der Grossen Südbahn, bei der Westbahn und bei den Belfastbahn sowie auf den Linien der nördlichen Grafschaften eingeführt worden. Die Direktoren der Belfast- und Downgesellschaft haben erklärt, dass sie erst das Ergebniss der Versuche abwarten wollen, ehe sie sich mit der Einführung eines neuen Systems befassen. Auf der Midland- und Great Westernbahn wird nicht beabsichtigt, die Nothleine aufzugeben, wenn sie einmal in Frage kommen sollte; bisher ist sie auf der Linie niemals gebraucht worden. Die Direktoren der Cork- und Bandonbahn haben bisher noch nicht zur Frage Stellung genommen. Einige kleinere Gesellschaften erachten die Nothleine bei ihren kleinen Zügen als vollauf genügend.

— **Der Kontroldienst auf den russischen Eisenbahnen.** In Russland wird seit etwa 3—4 Jahren daran gearbeitet, allmählich eine Reorganisation an Haupt und Gliedern des Theiles der grossen Staatsmaschine, der das Verkehrswesen leitet, durchzuführen. Wir haben auch schon im Laufe der letzten Zeit Gelegenheit gehabt, die Leser der Zeitung mit den einzelnen Anordnungen bekannt zu machen, die zu einer Besserung der schon lange nicht mehr zeitgemässen Zustände führen sollen.

Gegenwärtig sollen, wie bekannt wird, in der Verwaltung der Staatseisenbahnen neue Instruktionen für den Kontrol- oder Einnahmendienst der Eisenbahnen ausgearbeitet werden. Bei Besprechung dieser Reformarbeiten entwirft die „Petersburger Zeitung" ein recht charakteristisches Bild von der Planlosigkeit, mit der bisher verfahren wurde.

Seit einer Reihe von Jahren ist, so schreibt man aus Petersburg, der Einnahmendienst oder die Einnahmenkontrole der Eisenbahnen den verschiedensten, oft sonderbarsten Experimenten unterworfen worden. Es hat Zeiten gegeben, wo die Kontrole mit dem Reklamationsdienst und dem Kommerzdienst verschmolzen war, und auch Zeiten, wo der eine oder der andere dieser Dienstzweige selbständig wurde. Augenblicklich besorgt die Kontrole die Prüfung der Tagesabrechnungen der Eisenbahnstationen, die Abrechnungen der Eisenbahnen unter einander und die Erledigung von Reklamationen. Die Kommerzabtheilungen sind selbständige Dienstzweige geworden.

Dabei wird versichert, dass die Einnahmen der Eisenbahnen einer ungemein sorgfältigen, dreifachen Kontrole unterliegen, die selbstredend sehr viel Geld kostet und wahrscheinlich auch von praktischem Werth ist, wenngleich es im Eisenbahndienst weder an Unterschlagungen noch an anderen „Unregelmässigkeiten" fehlt. Dem grossen Publikum kann es aber schliesslich ganz gleichgültig sein, ob die Einnahmen der Eisenbahnen einoder dreimal kontrolirt werden und ob der ganze schwerfällige Apparat thatsächlich von praktischem Nutzen ist oder nicht. Das Publikum ist an der bevorstehenden Reform nur insofern interessirt, als es die Frage aufwerfen darf, ob man bei derselben nicht auch seine gerechten Wünsche und Ansprüche berücksichtigen wird. Bisher sind alle Kontrolreformen nur auf Modifikationen des Bürobetriebes hinausgelaufen; wäre es nun nicht einmal an der Zeit, auch an den Kaufmann und an den Waarenversender und -Empfänger überhaupt zu denken?

Der gestrenge Kritiker führt dann weiter aus, wie sehr das russische Publikum durch die bestehende Organisation in seinen wichtigsten Interessen beeinträchtigt wird.

Die einzelnen Eisenbahnstationen sind in Bezug auf die sehr verwickelte Rechnungsablegung und in den noch verwickelteren Tariffragen den Kontrolen unterstellt. Der Formalismus und der Bürokratismus, der in den Kontrolen herrscht, ergiesst sich nun wie eine gewaltige Woge über die einzelnen Eisenbahnstationen und überschwemmt sie mit ungezählten Ordres, Instruktionen, Vorschriften, Monituren, Erläuterungen und anderen Expektorationen, die wiederum gelesen, zur Kenntniss genommen und eingetragen werden müssen. In diesem Wust von Papier und Formalitäten geht das Personal der Stationen um so vollständiger auf, als sie auch vom Betriebsdienst, vom Kommerzdienst und anderen Dienstzweigen tagtäglich Zusendungen erhalten und an jedem Tage zum mindesten 50 verschiedene Urkunden ausfertigen und den Kontrolstellen zuführen müssen. Unter solchen Umständen haben die Stationsbeamten wenig Zeit für den praktischen Dienst und für das Publikum übrig. Unter dem Druck der Kanzleimaschinerie sind sie zu Bürobeamten geworden, die in Meldungen, Berichten und Nachforschungen aufgehen.

Die Folgen der Ueberbürdung der Stationsbeamten mit Büroarbeiten sind die Ungenauigkeiten in der Frachtberechnung, die als Mehrerhebungen berüchtigt sind und den Schrecken des verkehrenden Publikums bilden. Wie wenig praktischen Werth alle Kontrolreformen bis jetzt gehabt haben, beweisen eben diese Mehrerhebungen. Wenn Tariffragen auch speziell den Kommerzdiensten zustehen, so muss doch den Kontrolen insofern eine gewisse Schuld an dem herrschenden Wirrwarr zugeschrieben werden, als dieselben die Stationen mit schriftlichen Arbeiten überlasten, wodurch die Stationsbeamten von sorgfältigem Studium der Tarife abgehalten werden und als die den Kontrolen unterstellten sogenannten „Linienkontrolöre" nicht immer auf der Höhe ihrer Aufgabe stehen und daher oft Anordnungen und Erklärungen geben, die im Widerspruch mit den Anordnungen und Erklärungen der Kontrolöre, Revisoren und Instruktören anderer Dienstzweige stehen, die gleichfalls die kommerzielle Thätigkeit der Stationen revidiren. Durch alle diese ganz unmöglichen Zustände wird Handel und Verkehr in sehr wenig günstigem Sinne beeinflusst, und werden zum Theil in Bezug auf die Reklamationen der Mehrerhebungen die herrschenden heillosen Zustände hervorgerufen.

Alles dieses ist die Veranlassung zu dem Wunsche, dass die eingangs genannten Berathungen nicht nur rein fiskalische Gesichtspunkte verfolgen, sondern auch Wünsche des Publikums

berücksichtigen mögen, deren Dringlichkeit ausser allem Zweifel steht.

— **Eine Eisenbahn nach Gdow.** Die in Narwa erscheinende Zeitung „Narwski Listok“ will aus völlig zuverlässiger Quelle erfahren haben, dass das Projekt einer Eisenbahn, die durch den Gdowschen Kreis geführt werden soll, der endgültigen Bestätigung nahe ist.

Die geplante Linie, die im ganzen eine Länge von 223 Werst haben wird, soll von Hungerburg, einem kleinen Badeorte in der Nähe von Narwa (Station der Petersburg-Reval-Eisenbahn), beginnen und bei der Stadt Porchow im Pleskauschen Gouvernement enden; sie durchschneidet demnach den ganzen Gdowschen Kreis und Theile der Kreise von Wesenberg, Jamburg, Luga und Porchow. Die ganze Bahn wird in drei Bauabtheilungen zerfallen: die erste von Hungerburg bis Narwa (etwa 12 Werst), die zweite von Narwa bis zur Station Nowosselje der Petersburg-Warschauer Bahn (etwa 172 Werst) und die dritte von Nowosselje bis Porchow (etwa 59 Werst). Die Kosten des ganzen Baues mit dem rollenden Bestande sind auf 10 000 000 R. veranschlagt worden, wobei letzterer mit 1 900 000 R. in Rechnung gestellt ist. Zur Beschaffung des erforderlichen Kapitals sollen Aktien für 2 000 000 R. und 4,5 % Obligationen für 9 000 000 R. ausgegeben werden.

Was soll die Bahn? Eine unwillkürliche Frage, wenn man sich die Karte näher ansieht. Handelsbeziehungen wird sie kaum wesentlich fördern, denn der Ausgangspunkt ist ein keineswegs hervorragender Badeort und der Endpunkt liegt an der Bahn von Bologoje (Station der Nikolaibahn) nach Pskow (Station der Petersburg-Dwinskbahn). Ausserdem würde der Endpunkt Porchow nur 15 Werst von der Station Dno liegen, bei welcher die grosse, im Bau begriffene Eisenbahnlinie von Petersburg nach Witebsk (Endziel Kiew) die Bologoje-Pskowbahn schneidet. Es ist also die Linienführung sehr auffallend. Wenn zu dem sich noch die Thatsache gesellt, dass der zu erschliessende Landstrich keineswegs ein irgend wie besonders durch Fruchtbarkeit ausgezeichneter oder zur Entwickelung von Industrie geeigneter ist, so fehlt dem nach einer Erklärung für den Bau einer solchen Bahn Suchenden die Antwort auf die Frage: Was soll die Bahn? Auch nicht einmal erkennbare militärische Erwägungen scheinen bewegend zu sein, wenigstens lassen sich solche auf der Karte nicht auffinden.

— **Eisenbahnunfall auf der Wladikawkasbahn.** Auf der vorgenannten Bahn stiessen am 9. d. Mts. zwei Güterzüge zusammen, wobei sechs Personen getödtet und viele Wagen zertrümmert wurden. Der Verkehr ist zur Zeit unterbrochen. Der Postzug ist am 9. d. Mts. in Wladikawkas nicht eingetroffen.

— **Anatolische Eisenbahn.** Dem jetzt vorliegenden Geschäftsberichte für das Jahr 1899 entnehmen wir, dass die Ausdehnung des Betriebsnetzes, für welches der türkischen Regierung eine Garantieverpflichtung obliegt, wie im Vorjahre rund 1 024 km beträgt; hierzu traten vom 1. November 1899 ab weitere 9 km der nicht garantieberechtigten Zweigbahn Hamidié-Adabazar. Die Anzahl der Stationen des ganzen Betriebsnetzes beträgt 67. Der Kilometerertrag stellte sich im abgelaufenen Geschäftsjahre: bei der Stammlinie Haidar-Pascha-Angora: auf 7 161,01 Frcs. (11 531,16 Frcs. im Jahre 1898); bei dem Ergänzungsnetz Eski-Chéhir-Konia: auf 2 326,33 (3 901,02) Frcs.; bei der Zweigbahn Hamidié-Adabazar für 61 Tage: auf 2 073,17 Frcs., d. h. für das Jahr und Kilometer berechnet, auf 12 405,01 Frcs. Die gesammten Roheinnahmen beliefen sich: für die Stammlinie Haidar-Pascha-Angora auf 4 139 063 Frcs., für das Ergänzungsnetz Eski-Chéhir-Konia auf 1 035 219 Frcs., für die Zweigbahn Hamidié-Adabazar auf 18 658 Frcs., der Franc zu 4,4 Piaster Gold gerechnet. Auf der Stammlinie ergab sich gegenüber dem Vorjahre eine Verminderung der Roheinnahmen um 2 525 947 Frcs., auf dem Ergänzungsnetze um 700 738 Frcs., d. i. für das Gesammtnetz eine Verminderung von 3 226 685 Frcs. Die Ursache dieser Mindereinnahme ist auf den Rückgang der Getreide- und Militärtransporte zurückzuführen. Der Rückgang der Getreidetransporte ist dadurch bedingt worden, dass nicht nur das Ernteerträgniss ein ungünstiges war, sondern sich auch die Preise infolge geringerer Nachfrage niedriger gestalteten. Der Rückgang der Militärtransporte erklärt sich daraus, dass im Jahre 1898 noch ein erheblicher Theil der im türkisch-griechischen Kriege verwendeten Truppen in ihre Heimath zurückzubringen war, welche Rücktransporte im Jahre 1899 in Wegfall kamen. Die Mindereinnahme wird, soweit sie sich auf dem Stammnetz ergab, durch die Rohgarantie der Regierung gedeckt; soweit sie sich auf dem Ergänzungsnetz ergab, welches bekanntlich nur eine beschränkte Garantie der Regierung geniesst, wird sie durch in der Betriebsführung erzielte Ersparnisse wett gemacht. Das finanzielle Ergebniss des verflossenen Geschäftsjahres steht daher gegen das des Vorjahres nicht zurück. Die Gütertransporte weisen folgendes Ergebniss auf: für die Stammlinie 29 508 642 tkm, für das Ergänzungsnetz 6 703 205 tkm, für die Zweigbahn 13 033 tkm.

Die ordentlichen Betriebsausgaben belaufen sich auf: 3 385 844 Frcs. gegen 4 277 528 Frcs. im Vorjahre. Die Gesammtbeträge der Einnahmen und Ausgaben weisen als Durchschnitt für das Jahr und Kilometer eine Einnahme von 5 068 Frcs., eine Ausgabe von 3 304 Frcs., somit ein Reinergebniss von 1 763 Frcs. für das Kilometer auf, gegen 4 030 Frcs. im Jahre 1898. Der Betriebskoeffizient auf dem ganzen Netze betrug: im Jahre 1898 51,000 %, im Jahre 1899 65,201 %. Die Regierung hatte entsprechend den für das Jahr 1899 in Kraft stehenden Bestimmungen der Konzession für die Linie: Haidar-Pascha-Angora 4 077 316.47 Francs und für Eski-Chéhir-Konia 131 744 Pfd. Türk. zu zahlen. Die Züge verkehren andauernd pünktlich und regelmässig. Unfälle irgend welcher Art sind nicht zu beklagen gewesen.

Am 10. Oktober 1898 wurde der Gesellschaft die Konzession zum Bau und Betriebe einer Verbindungsbahn zwischen Adabazar Station und Adabazar Stadt ertheilt; gleichzeitig wurde ihr ein Vorzugsrecht auf die Weiterführung der Linie Bolou (etwa 120 km) eingeräumt. Der Bau dieser Verbindungsbahn (rund 9 km) wurde am 1. Mai 1899 begonnen, der Betrieb am 1. November eröffnet. Ferner erwarb die Anatolische Eisenbahngesellschaft die Konzession zum Bau und Betriebe eines Hafens in Haidar-Pascha nebst allem Zubehör, Docks, Entrepôts, Getreidespeicher, Magazine usw. Der Bau muss innerhalb dreier Jahre nach Genehmigung der Pläne fertiggestellt sein. Die Baupläne sind in der Hauptsache genehmigt; mit der Ausführung der Arbeiten ist bereits begonnen. Das Drängen der türkischen Regierung auf Fortführung der Bahn und ferner die Erkenntniss, dass früher oder später das bereits bestehende Bahnnetz eine solche Fortführung erheischt, veranlassten die Anatolische Bahn, am 16. September 1899 eine besondere Mission zwecks Erforschung der technischen und wirthschaftlichen Verhältnisse der für eine Bagdadlinie in Betracht kommenden Gegenden zu entsenden. Die Mission hat ihre Aufgabe bereits erledigt. Die schnelle und gründliche Arbeit, zu der sämmtliche Mitglieder das ihrige beigetragen haben, wird jeder Anerkennung sicher sein dürfen. Während noch diese Mission unterwegs war, kam es zwischen der türkischen Regierung und der Bahngesellschaft, welch' letztere in diesen Verhandlungen durch den Vorsitzenden des Verwaltungsrathes, Herrn Dr. G. von Siemens, persönlich vertreten wurde, zu einem Präliminarabkommen betreffend den Bau und Betrieb einer normalspurigen Bahn von Konia nach Bagdad und Bassorah. Wenn in diesem Abkommen wichtige Fragen zu Gunsten der Anatolischen Bahn grundsätzlich festgelegt wurden, so ist doch irgend ein weitergehendes finanzielles Engagement weder von der einen noch von der anderen Seite eingegangen, sondern beiden Theilen freie Entscheidung ausdrücklich vorbehalten worden.

Nach der Bilanz stellt sich der im Jahre 1899 erzielte Reinertrag auf 2 056 906 Frcs., aus dem eine Dividende von 4½ % gegen 5 % im Vorjahre auf 35,9 Millionen Frcs. eingezahltes Aktienkapital vertheilt werden soll.

— **Eisenbahn Tigerbai-Otavi** (Südwestafrika). Das portugiesische Abgeordnetenhaus hat die von uns s. Zt. erwähnte Regierungsvorlage wegen Erbauung dieser Bahn, soweit sie portugiesisches Gebiet berührt, genehmigt. In Bezug hierauf wird der „Köln. Ztg.“ aus Oporto geschrieben:

Von Loanda aus geht die Ambacabahn in das Innere, die, wie die geplanten anderen Linien von Novo Redondo, Benguela und Mossamedes aus ins Innere, portugiesisches Gebiet zu erschliessen und den Verkehr damit zu beleben bestimmt ist, der auf diesen Linien als sehr entwickelungsfähig betrachtet wird. Weiter nach Süden jedoch, unterhalb des Cuneneflusses, ist das portugiesische Gebiet unfruchtbar, eine langgestreckte Sandwüste, und man findet nur noch zwei unbedeutende Fischeransiedlungen, Port Alexander, die nördlichere, und die Tigerbai, die südliche, am Ende der Besitzung in einem öden Landstriche gelegen. Dass nun gerade dort die portugiesische Regierung auf ihre Kosten eine voraussichtlich für Portugal nichts einbringende Bahn bauen soll und wird, wird auf unwiderstehliche Einflüsse Deutschlands zurückgeführt, für dessen südwestafrikanisches Schutzgebiet und Kupfergruben von Otavi die Tigerbai der einzige vortheilhafte Hafen ist. Im weiteren Verlaufe der Dinge denkt man sich die Sache so, dass Deutschland die Bahn sammt dieser Südecke Angolas übernehmen wird, eine Aussicht, an der sich der portugiesische Patriotismus freilich nicht gerade erwärmt, die aber andererseits auch keinen Einspruch weiter verursacht hat.

Bücherschau.

— **Der Dutzendteich bei Nürnberg in natur-, orts- und industriegeschichtlicher Beziehung.** Nürnberg, Hofbuchdruckerei von G. P. J. Bieling-Dietz. — Die durch ihre Leistungen im Brückenbau und Eisenbahnbedarf berühmte Firma Spaeth zu Nürnberg, welche das am Dutzendteich daselbst belegene uralte Eisenwerk betreibt, hat die Vorgeschichte ihrer Fabrikanlage aus den Rathsakten der ehemals freien Reichsstadt ermitteln lassen und bis auf das Jahr 1337 zurückgeführt, wo vom Kaiser Ludwig dem Bayern ein Privilegium wegen Ausnutzung der Wasserkraft jenes Weihers dem Reichsforstmeister Conrad Stromayr ertheilt worden ist. Das mit reichem Bilderschmuck ausgestattete Werk enthält vieles in kulturgeschichtlicher Beziehung Werthvolle und kann insofern als ein erfreuliches Zeichen der Zeit begrüsst werden, als jetzt auch die Industrie, die bislang gewohnt war, nur den Anforderungen und Bedürfnissen der Gegenwart zu leben, beginnt, ihr Augenmerk der Vergangenheit und dem geschichtlichen Werdegange ihres Betriebes und ihrer Betriebsstätten zuzuwenden. Für den Eisenbahner hat das Buch insofern noch ein besonderes Interesse, als aus demselben die wohl nur wenigen bekannte Thatsache erhellt, dass die ersten in Deutschland gebauten Eisenbahnwagen — nämlich diejenigen, mit welchen im Jahre 1835 die Ludwigsbahn Nürnberg-Fürth ihren Betrieb eröffnete — von der Firma Spaeth im Vereine mit dem Mechaniker Schwarzkopf in Nürnberg und dem Schmied Pfeiflen in Fürth geliefert worden sind.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Juli d. J. wird die an der Bahnstrecke Grunow-Königs-Wusterhausen zwischen den Stationen Schneeberg i. M. und Beeskow in Kilometerstation 7,80 neu errichtete Haltestelle Oegeln für den Personen-, Gepäck-, Expressgut-, Güter- und Viehverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Leichen und Sprengstoffen, sowie von solchen Fahrzeugen, welche in gedeckt gebauten Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, ist ausgeschlossen. Annahme von Privatdepeschen findet nicht statt.

Es halten folgende Züge:

8.11	1.37	4.18	8.20	ab	Grunow	an	7.50	11.40	1.26	7.40
8.19	1.47	4.28	8.27	↓	Schneeberg	↑	7.41	11.31	1.20	7.31
8.32	1.56	4.40	8.34	↓	Oegeln	↑	7.28	11.20	1.12	7.20
8.35	2.00	4.45	8.37	an	Beeskow	ab	7.20	11.05	1 07	7.15

Halle a/S., den 7. Juni 1900. (1386)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der Haltestelle Hermsdorf bei Görlitz für den Stückgutverkehr. (Gruppentarif II.)

Am 15. Juni d. J. wird die bisher nur zur Abfertigung von Wagenladungen eingerichtet gewesene Haltestelle Hermsdorf bei Görlitz auch für den Stückgutverkehr eröffnet.

Breslau, den 5. Juni 1900. (1387)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Aenderung von Stationsnamen.

Abänderung des Stationsnamens Söllingen.

Zur Unterscheidung von der Station Söllingen der badischen Staatseisenbahn erhält die gleichnamige Station an der Strecke Schöningen - Jerxheim vom 16. Juni d. J. ab den Namen „Söllingen (Braunschweig)“.

Magdeburg, den 1. Juni 1900. (1388)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Ladefristen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Herabminderung der Ladefristen für Güterwagen auf den in Galizien und der Bukowina gelegenen Linien.

Wegen aussergewöhnlichen Güterandranges werden auf Grund des § 69 des Eisenbahnbetriebsreglements mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. Juni 1900, Z. 27125, auf den in Galizien und in der Bukowina gelegenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen die Fristen für die Beladung, sowie die Entladung der Güterwagen vom 10. Juni 1900 an bis auf weiteres auf sechs Tagesstunden herabgemindert.

Als Tagesstunden gelten die Stunden von 8 Uhr früh bis 6 Uhr Abends.

Wien, am 6. Juni 1900. (1389)

---

5. Güterverkehr.

Ungarisch-deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Am 1. Juli 1900 tritt zum Holz- und Borketarif vom 1. März 1899 der Nachtrag I in Kraft, welcher neue Frachtsätze der Ausnahmetarife A, B und C und einige anderweite Ergänzungen und Aenderungen sowie Druckfehlerberichtigungen enthält. Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 1. August 1900 ab.

Der Nachtrag kann bei den Endverwaltungen zum Preise von 25 ₰ = 30 Heller für das Stück bezogen werden.

Breslau, den 8. Juni 1900. (1390)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Dresden und Riesa.

Mit dem Tage der Eröffnung des Elbe-Trave-Kanals werden die für Elbumschlagsgüter von oder nach Hamburg und Stettin bestehenden Vergünstigungen auf den Verkehr von oder nach Lauenburg, Lübeck und Travemünde ausgedehnt.

Dresden, den 9. Juni 1900. (1391)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.

Gruppenwechseltarif für den ostdeutsch-mitteldeutschen Güterverkehr (Gruppe I, II/V).

Mit Gültigkeit von sogleich ermässigen sich auf Seite 239 des Tarifs die Entfernungen für Tiefensee-Grossenhain und Tiefensee-Kamenz um je 100 km und erhöhen sich mit Gültigkeit vom 25. Juli d. J. ab auf Seite 240 und 242 des Tarifs die Entfernungen für Troop-Weida, Wiedersee-Grossenhain und Wiedersee-Kamenz um je 100 km.

Magdeburg, den 8. Juni 1900. (1392)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-italienischer Verband.

Mit dem 1. September 1900 treten zu den direkten Tarifen mit Italien (Güter-, Kohlen-, Rohzucker- und Lebensmitteltarife) Nachträge in Kraft.

Dieselben enthalten neben Berichtigun-

gen und Ergänzungen (neuen Ausnahmetarif Nr. 37 für Feld- und Gartenfrüchte) eine Neuauflage der sämmtlichen italienischen Schnittsätze. Diese erleiden eine Erhöhung von rund 3% für Eilgut und 1% für gewöhnliches und beschleunigtes Frachtgut, indem die in die Frachtsätze eingerechnete Staatssteuer von 13 auf 16% für Eilgut und von 2 auf 3% für Frachtgut erhöht wird.

Strassburg, den 8. Juni 1900. (1393)
Die geschäftsführende Verwaltung für den Verkehr über den Gotthard: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Elbumschlagsverkehr Westösterreich-Riesa-Elbkai.

Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag III zum Tarif in Kraft. Er enthält verschiedene Aenderungen und Ergänzungen der Klassengut- und Ausnahme-Tarife und ist durch unsere Wirthschaftsverwaltung in Dresden-Neust. zu beziehen.

Insoweit Tariferhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 15. August d. J. an.

Dresden, am 9. Juni 1900. (1394)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, II. Abtheilung.
Donath.

Rheinisch-westfälisch-belgischer und deutsch-belgischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15 Juni d. J. werden die Stationen Overpelt (Usines) und Baelen (Usines) in den rheinisch-westfälisch-belgischen und in den deutsch-belgischen Gütertarif aufgenommen.

Für Overpelt (Usines) kommen die Frachtsätze der Station Lommel und für Baelen (Usines) die der Station Moll zur Anwendung.

Köln, den 9. Juni 1900. (1395)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages V zum Tarif Theil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1900 tritt zu dem im obbezeichneten Eisenbahnverbande bestehenden, vom 1. Januar 1896 gültigen Tarif Theil II Heft 1 (gemeinschaftliches Heft) der Nachtrag V in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der sonstigen besonderen Bestimmungen, die Einbeziehung von Stationen in den Kilometerzeiger, sowie anderweitige Berichtigungen.

Abdrücke des Nachtrages V sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 Pfennig oder 12 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 7. Juni 1900. (1396)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.
Einführung des Nachtrages I zu den vom 1. Januar 1900 gültigen gemeinsamen Beilagen des Lokalgütertarifes Theil II, Heft 1, 2, 3 und des Tarifes Theil I und Theil II (für Schmalspurbahnen).

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1900 gelangt zu den gemeinsamen Beilagen des Lokalgütertarifes, Theil II, Heft 1, 2, 3 und des Tarifes Theil I und Theil II (für Schmalspurbahnen) der Nachtrag I zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen des alphabetischen Stationsverzeichnisses der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen.
II. Aenderung der Bestimmungen über den Transport von lebenden Fischen, Fischbrut und Fischeiern.
III. Aenderung der Bestimmungen über die Einrichtung von Güternebenstellen.
IV. Aenderungen und Ergänzungen der Rollfuhr-Tarife.
V. Aenderung der Bestimmungen über die Güteraufnahme in Stadtbüreaus.

Exemplare des vorgenannten Nachtrages sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen gebührenfrei zu beziehen.

Wien, am 8. Juni 1900. (1397)

Südwestdeutsch-schweizer. Güterverkehr.

Zum Tarifheft II B (Verkehr Elsass-Lothringen - Ostschweiz) treten mit dem 10. Juni l. J. folgende Frachtsätze in Kraft:

a) Taxe für Steinkohlenasche, Steinkohlenkoksasche und Koksklein (Cinders) in Wagenladungen von 10000 kg zwischen Ars a. d. M. und Niederweningen in Höhe von 136 Centimes für 100 kg,
b) Taxen für Holz, wie im Theil I, Abth. B, der deutsch-schweizerischen Gütertarife als zum Spezialtarif III gehörend aufgeführt, in Wagenladungen von 10000 kg zwischen Angst (Bötzbergbahn) und verschiedenen Stationen der Reichsbahn.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 6. Juni 1900. (1398)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit Gültigkeit vom 16. Juni d. J. ab wird die Station Stolberg-Rottleberode des Direktionsbezirks Cassel mit den Frachtsätzen der Stationsgruppe Cassel-Sangerhausen in den Verband aufgenommen.

Altona, den 9. Juni 1900. (1399)
Namens der Verbandsverwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Heft 2 (Holzausnahmetarif).

Mit dem 1. August l. J. tritt an Stelle des norddeutschen Gütertarifs mit Galizien und der Bukowina, Heft 2 vom 1. Januar 1898 ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe enthält theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze sowie neu einbezogene Stationen.

Die Station Heinersdorf des Direktionsbezirks Breslau ist in den neuen Tarif nicht wieder aufgenommen.

Der neue Tarif enthält fünf Unterabtheilungen, und zwar A für Nutzholz, B für Schwellen etc., C für Stamm- (Rund-) Holz bis 6 m Länge über 30 cm Durchmesser zu Grubenzwecken, D für Stempelhölzer über 6 m Länge zu Grubenzwecken und E für Stamm- (Rund-) Hölzer über 6 m Länge bis 30 cm Durchmesser zu Grubenzwecken.

Abzüge des neuen Tarifs sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 85 Pfennig oder 100 Heller zu haben.

Breslau, den 9. Juni 1900. (1400)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1900 wird in das Waarenverzeichniss des gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarifs Nr. 3 für Lebensmittel, vom 1. Mai 1894, welcher auch für den Verkehr zwischen Basel bad. Bhf. und Waldshut einerseits und schweizerischen Stationen andererseits Anwendung findet, der Artikel „Chokolade" aufgenommen.

Karlsruhe, den 6. Juni 1900. (1401)
Gr. Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 15. Juni 1900 ist der gemeinsame schweizerische Ausnahmetarif für feuchten Holzstoff, Holzzellstoff etc., vom 1. November 1898, welcher auch im Verkehr nach den diesseitigen Stationen Basel bad. Bhf. und Waldshut Anwendung findet, auch für Sendungen ab den Stationen Bex und Vernayaz der Jura-Simplonbahn anwendbar.

Karlsruhe, den 6. Juni 1900. (1402)
Gr. Generaldirektion.

Ost-mittel-südwestdeutscher Thierverkehr.

Am 15. Juni d. J. treten im Verkehre zwischen Breslau Viehhof und den Stationen Hemsbach und Schwetzingen der Main-Neckarbahn direkte Frachtsätze für Thiersendungen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 6. Juni 1900. (1403)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-nordwestdeutscher und Oldenburg - ostdeutsch - Berlin - Stettiner Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. wird die für den Gesammtverkehr, jedoch mit Ausschluss der Abfertigung von schwerwiegenden Fahrzeugen und Sprengstoffen, eingerichtete Haltestelle Grabowen des Direktionsbezirks Königsberg in die Gütertarife für die oben bezeichneten Verkehre einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 6. Juni 1900. (1404)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni d. J. wird die Station Weisenheim am Sand der pfälzischen Eisenbahnen mit direkten Frachtsätzen in das Tarifheft IV vom 1. Februar 1884 aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Köln, den 7. Juni 1900. (1405)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. Juli d. J. tritt je ein Nachtrag 6 zu den Heften A 1—4 vom 1. April 1895 in Kraft. Er enthält u. a. Frachtsätze für den Wagenladungsverkehr der Station Kalk Süd, Aufnahme der Station Ymuiden der holländischen Bahn in den Ausnahmetarif 7 für Heringe, Stückgut-

frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Coblenz Moselb., Köln Süd, Soetenich und Trier l. Mosel, Aufnahme der Station Hülserberg der Krefelder Eisenbahngesellschaft in den Verkehr, Aufhebung der Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife 1 bis 13, Aenderungen des Ausnahmetarifs 13 für Eisenerz usw., Aenderung von Stationsnamen sowie Berichtigungen. Soweit durch letztere Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Sätze noch bis 15. August d. J. bestehen.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 7. Juni 1900. (1406)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizer. Güterverkehr.

In den Ausnahmetarif Nr. 6 (für Holz des Spezialtarifs III usw.) des Tarifhefts II A werden mit Gültigkeit vom 10. Juni 1900 weitere Frachtsätze für eine Anzahl badischer Stationen mit der Station Angst der Bötzbergbahn aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 6. Juni 1900. (1407)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Die im Nachtrag XIV zum Tarifheft 3 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 25 für die Beförderung von Abfällen von Baumwolle usw. für Mannheim (bad. Bahn) werden vom 15. Juni d. J. an auch für die Station Mannheim-Neckarvorstadt (Dir.-Bez. Mainz) im Hefte 1 angewendet.

Dresden, den 8. Juni 1900. (1408)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Preussisch/sächsisch-schweizerischer Güterverkehr.

Am 15. Juni d. J. treten für die Beförderung von Metallcement in Wagenladungen von 5000 und 10000 kg nachstehende direkte Frachtsätze in Kraft:

Von Zürich-Wollishofen nach	bei Aufgabe in Ladungen von 5 000 kg	10 000 kg
	Centimes für 100 kg	
Leipzig (bayerischer, Dresdener, Eilenburger, Magdeburger und thüringer Bahnhof	656	578

Dresden, am 8. Juni 1900. (1409)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten deutschen Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für Getreide etc. mit Böhmen und Mähren, Theil III, Heft 3 vom 1. Dezember 1896 betr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1900 kommt der Nachtrag VI zur Einführung, welcher Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen zum Haupttarife und zu den Nachträgen I—V enthält.

München, den 7. Juni 1900. (1410)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband. 3. Heft. Pfälzisch-württembergischer Güterverkehr.

Am 1. August d. J. gelangt ein neuer Tarif für den vorbezeichneten Verkehr zur Einführung, wodurch das seitherige Tarifheft vom 1. Oktober 1890 sammt Nachträgen aufgehoben wird. Durch den neuen Tarif treten neben Ermässigungen auch einige geringfügige Erhöhungen der Frachtsätze ein, über welche das Tarifbüreau der k. württembergischen Staatseisenbahnen Auskunft ertheilt.

Stuttgart, den 8. Juni 1900. (1411)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Holz- und Rindenausnahmetarife, Theil IV, Heft 1 und 2 vom 1. Oktober 1898 bezw. 1. Februar 1900.)

Die in den vorbezeichneten Tarifheften enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Bingerbrück und Boppard der Eisenbahndirektion Mainz treten am 1. Juli 1900 in Kraft.

München, den 7. Juni 1900. (1412)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Am 15. Juni d. J. tritt für den Verkehr zwischen der Station Kirchheim b. Würzburg der badischen Staatseisenbahnen und den nachstehend aufgeführten Stationen auf Grund der bei denselben vermerkten Entfernungen direkte Frachtberechnung in Kraft.

	Mit
Leipzig, Berliner Bhf. . .	344 km,
„ Eilenb. Bhf. . . .	341 „
„ Magdeb. Bhf. . .	341 „
„ thür. Bhf. . . .	341 „

Erfurt, den 8. Juni 1900. (1413)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frachtermässigung für Calcium-Carbid von Wien St. E. G., Oe. N. W. B. und Wien II (K. F. J. B.) nach Bodenbach St. E. G. trs./Tetschen Oe. N. W. B. trs.

Für Calcium-Carbid tritt 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgender Frachtsatz für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Wien { St. E. G. / Oe. N. W. B. / II (K. F. J. B.)*) nach Bodenbach St.E.G. trs./Tetschen Oe. N. W. B. trs.	162 ₰

*) Der Frachtsatz von 162 ₰ findet auch in der Relation Wien II (K. F. J. B.)-Bodenbach B. N. B. trs. auf Transporte mit der Bestimmung für Stationen der Strecke Bodenbach-Dresden Anwendung.

Der obige Frachtsatz findet im Kartirungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit direkten, nach ausländischen Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden.

Wien, am 8. Juni 1900. (1414)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für den Transport von lebendem Geflügel als Eilgut von Orosháza nach Paris.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, treten für lebendes Geflügel in Wagenladungen bei Beförderung als Eilgut von Orosháza, Station der königl. ungar. Staatsbahnen, nach Paris Douane, Station der französischen Ostbahnen, folgende Frachtsätze in Kraft:

I	II
a)	a)
Schnittfrachtsatz bei Frachtzahlung für mindestens 2000 kg pro Sendung u. Frachtbrief	
Theilbetrag in Francs Gold pro 1000 kg	
132,40	86,30
b)	b)
Schnittfrachtsatz	

Theilbetrag in Francs Gold pro verwendeten Wagen

bei Verwendung von einbödigen Wagen	bei Verwendung von mehrbödigen Wagen	bei einer Wagenbodenfläche von m²	bei Verwendung von einbödigen Wagen	bei Verwendung von mehrbödigen Wagen
135,75	203,65	14 6 – 15,5	337,05	400,80
		15,6—16,5	357,75	425,75
		16,6—17,5	378,45	450,70
		17,6—18,5	399,15	475,65
		18,6—19,5	419,85	500.60
		19,6—20,5	440,55	525,55
		20.6—21,5	461,25	550,50
		21,6—22,5	481,95	575,45
		22,6—23,5	502,65	600,40
		23,6 – 24.5	523,35	625,35
		24,6 - 25,5	544,05	650,30
		25.6 – 26,5	564,75	675,25

I	II
c)	c)
Schnittfrachtsatz bei Frachtzahlung für mindestens 2500 kg pro Sendung u. Frachtbrief	
Theilbetrag in Francs Gold pro 1000 kg	
105,15	93,20

Die Ermittelung der Gesammtfracht erfolgt auf Grund der unter I, bezw. II angeführten Theilfrachten getrennt, u. zw. mit Berücksichtigung der angegebenen Mindestgewichte.

Der sich jeweilig ergebende billigste Gesammttarif wird angewendet.

Dem Aufgeber ist es freigestellt, den in Betracht kommenden Beförderungsweg über: Ujszász - Kelenföld - Bruck a. L.-Wien - Bischofshofen - Wörgl - Innsbruck-Arlberg - Buchs - Delle, oder über: Brod - Sziszek - Laibach - Tarvis - Villach-Franzensfeste-Innsbruck - Arlberg - Buchs-Delle, oder über: Ujszász - Kelenföld-

Bruck a/d. L.-Wien-Simbach-Ulm-Mühlacker-Wintersdorf-Avricourt im Frachtbriefe vorzuschreiben.

Das Auf- und Abladen der Sendungen ist Sache der Partei. Für jede Sendung wird eine Einschreibgebühr von 10 Cts. zu Gunsten der französischen Ostbahnen eingehoben.

Im übrigen ist für die Beförderung der Sendungen der Tarif Theil I Abtheilung A des österr.-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes maassgebend.

Wien, am 7. Juni 1900. (1414a)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Calcium-Carbid treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Bosna-Brod . . .	364 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Bosna-Brod . . .	359 ₰
Nach Dresden-Elbkai	
von Bosna-Brod . . .	411 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen-Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 8. Juni 1900. (1415)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 15. Juni 1900 tritt an Stelle des seit 1. April 1898 gültigen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Theil II, enthaltend: Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen zwischen den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen mit Ausnahme der Strecken Hildburghausen-Friedrichshall und Eisfeld-Unterneubrunn des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt ein neuer Tarif in Kraft.

Die in demselben enthaltenen Besondere Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Bromberg, den 7. Juni 1900. (1416)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der Tarif der Zuschlagsgebühren der Schlafwagengesellschaft für die Benutzung der vom 15. Juni bis 16. September d. J. zwischen Paris und Carlsbad über Nancy-Strassburg-Karlsruhe-Stuttgart-Nürnberg-Eger verkehrenden Luxus (L)-Züge der Schlafwagengesellschaft (Paris-Carlsbader Expresszüge) ist erschienen.

Nähere Auskunft über die auf Grund dieses Tarifs zur Erhebung kommenden Zuschlagstaxen ertheilt unser Tarifbüreau hier.

Strassburg, den 6. Juni 1900. (1417)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

7. Eisenbahneffektenverkehr.

Zinsenzahlung.

Die am 1. Juli 1900 fällig werdenden Zinsscheine der $4\frac{1}{2}$ % Prioritätsobligationen der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Em.) werden

vom 24. Juni 1900 ab bei der königlichen Eisenbahnhauptkasse in Magdeburg und

vom 1. bis 31. Juli d. J. bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft daselbst

eingelöst.

Magdeburg, den 30. Mai 1900. (1418)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Verdingungen.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von 6 eisernen zweigleisigen Brückenüberbauten von je 31,3 m Stützweite auf der Strecke Oldenburg-Bremen und von 2 eisernen Dachbindern von je 16,4 m Stützweite auf Bahnhof Delmenhorst mit zusammen etwa 638 t Flusseisen, 8,5 t Gussstahl und 9 t Gusseisen, sowie der Abbruch und Verkauf von 6 vorhandenen eingleisigen Brückenüberbauten aus Schweisseisen von 160 t Gewicht soll öffentlich vergeben werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind verschlossen bis zum 25. Juni an das unterzeichnete Büro postfrei einzusenden. Zeichnungen, Bedingungen und Verdingungsanschlag können vom unterzeichneten Büro gegen postfreie Einsendung von 3 ℳ bezogen werden.

Zuschlagfrist 4 Wochen. (1419)
Bautechnisches Büro der grossherzoglichen Eisenbahndirektion zu Oldenburg.

Verdingung von 865 000 kg präparirten Holzkohlen zur Wagenheizung für die königliche Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Königsberg i. Pr., Halle a/S., Magdeburg und Stettin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 23. Juni 1900, Nachmittags 1 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 20. Juli 1900.

Berlin, den 8. Juni 1900. (1420)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 420 Stück eichenen Brückenschwellen rd. 115 cbm soll vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen können gegen gebührenfreie Einsendung von 50 ₰ von der unterzeichneten Inspektion bezogen werden. Angebote sind mit der Aufschrift „Eichene Brückenschwellen" bis zum 30. d. Mts., Vorm. 11 Uhr, portofrei an die unterzeichnete Inspektion einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Frankfurt a/O., den 9. Juni 1900. (1421)
Betriebsinspektion 2.

Verdingung von Arbeiten.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung der Eisenüberbauten für 2 Wegeüberführungen auf Bahnhof Dillingen (Saar), und zwar:

Loos 1: Wegeüberführung in km 26,5 + 46 umfassend:
rd. 45 800 kg Flusseisen,
650 „ Gussstahl,
280 qm Verzinkung;

Loos 2: Wegeüberführung in km 27,5 + 20,5 umfassend:
rd. 50 800 kg Flusseisen,
650 „ Gussstahl,
260 qm Verzinkung

soll vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem technischen Büreau (Neubau, Zimmer 11) hierselbst, sowie bei der Bauabtheilung in Dillingen (Saar) zur Einsichtnahme aus.

Abdrucke der Bedingungen können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,0 ℳ für jedes Loos in baar (nicht in Briefmarken) nur durch das vorbezeichnete Büreau bezogen werden. Die Zeichnungen können, soweit der Vorrath reicht, gegen Einsendung von 2,0 ℳ für jedes Loos ebendaher bezogen werden.

Angebote sind versiegelt unter der Aufschrift: „Angebot auf den Eisenüberbau der Wegeüberführung auf Bahnhof Dillingen Loos . . . ." bis zum 28. Juni, Vormittags 11 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung derselben, porto- und bestellgeldfrei an uns einzusenden.

Die Bedingungen für die Vergebung von Arbeiten oder Lieferungen sind in der ersten Beilage zum deutschen Reichsanzeiger und königlich preussischen Staatsanzeiger Nr. 51 vom 26. Februar d. J. abgedruckt. (1422)

Ende der Zuschlagsfrist am 20. Juli 1900.

St. Johann-Saarbrücken, 8. Juni 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

9. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von 15 ausgemusterten Lokomotiven

am Sonnabend, den 30. Juni 1900, Vormittags $10\frac{1}{2}$ Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst, W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven" an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 420 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in baar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 5. Juni 1900. (1423)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 46 | 16. Juni 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Preisvertheilung.

Auf Grund der Prüfung der infolge Preisausschreibens der unterzeichneten geschäftsführenden Verwaltung vom März 1898 eingereichten Bewerbungen sind von dem nach den bestehenden Bestimmungen hierzu berufenen Preisausschusse des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen folgende Preise zuerkannt worden:

ein Preis von 7500 ℳ:

dem Lokomotivfabrikanten Herrn Hagans in Erfurt für die Konstruktion einer „Lokomotive mit drehbarem Treibachsengestell“;

je ein Preis von 3000 ℳ:

1. dem Regierungs- und Baurath Herrn Sigle in Essen für die „Einführung und Brauchbarmachung einer Gleisbremse“;
2. dem königlichen Baurath Herrn Breidsprecher in Danzig für die von ihm konstruirte „Vorrichtung zum Umsetzen von Eisenbahnwagen von der deutschen auf russische Spurweite ohne Umladung der Wagen“;
3. dem Regierungs- und Baurath Herrn Bräuning in Köslin für seine Werke: 1. „Die Bewegungen der Eisenbahnschienen und deren Befestigung auf den Holzschwellen“, 2. „Die Formveränderung der Eisenbahnschienen an den Stössen“, 3. „Veränderungen in der Lage und Form des Eisenbahngestänges“;

je ein Preis von 1500 ℳ:

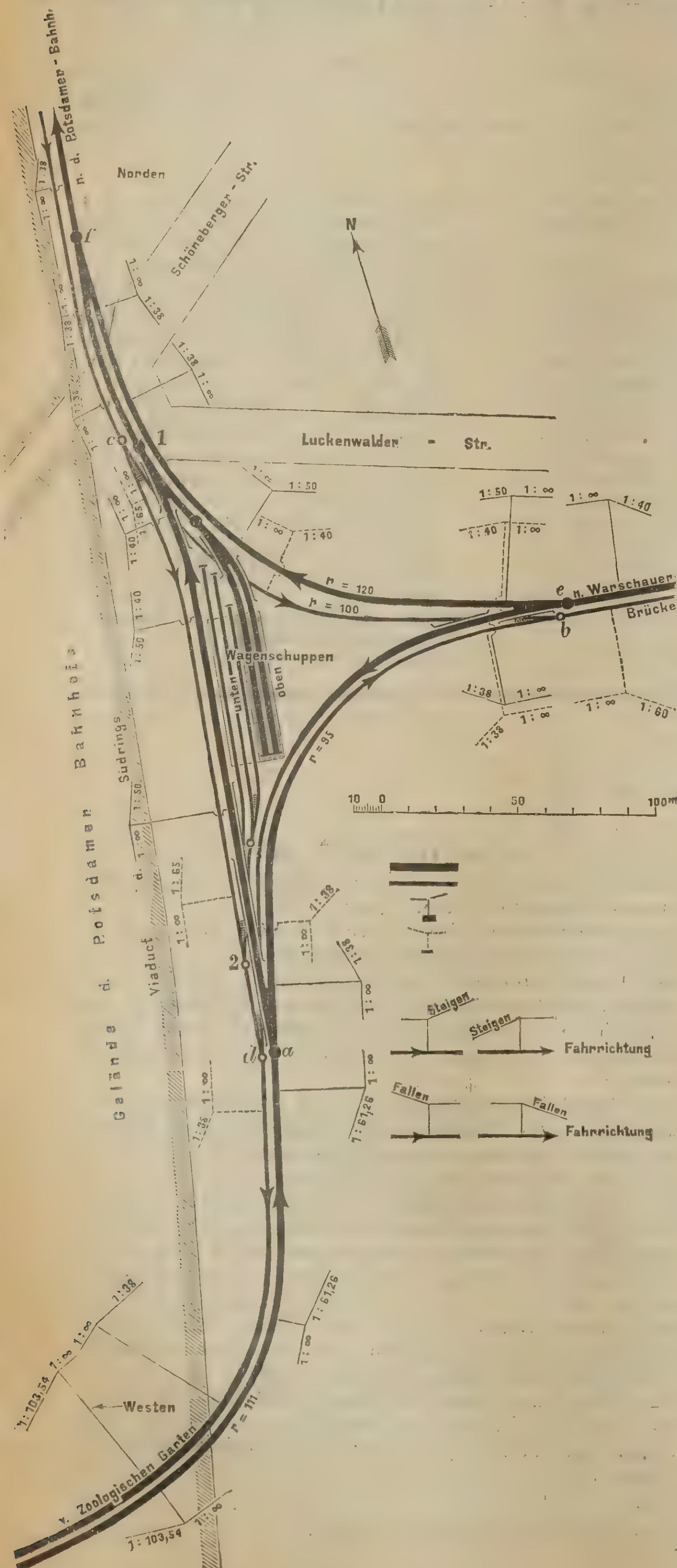
1. dem Ingeniör Herrn Schuler in Berlin für seine „Schienenstossverbindung mit Keillaschen“;
2. dem Eisenbahnwerkführer Herrn Schnell in Potsdam für seine „Tragfederbefestigung mittelst Keils“;
3. den Herren Professor Barkhausen in Hannover, Geheimem Oberbaurath Blum in Berlin und Regierungs- und Baurath v. Borries in Hannover gemeinschaftlich für die Herausgabe des Werkes: „Die Eisenbahntechnik der Gegenwart“;
4. dem Redaktionskomitee der Kaiser-Jubiläumsfestschrift „Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie“, vertreten durch den Chefredaktör Herrn Strach in Wien, für die vorgenannte Festschrift;
5. dem Regierungsrath Herrn Dr. Eger zu Berlin für seine Werke: 1. „Kommentar zur Verkehrsordnung“, 2. „Kommentar zum Gesetz über Kleinbahnen“ und 3. „Kommentar zum Gesetz, betreffend das Pfandrecht an Privateisenbahnen usw.“;
6. dem Ingeniör Herrn v. Dormus in Wien für sein Werk: „Studien und Betrachtungen über Ungleichmässigkeitserscheinungen des Stahlschienenmaterials“;
7. dem Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath Herrn Dr. von der Leyen zu Berlin für sein Werk: „Die Finanz- und Verkehrspolitik der nordamerikanischen Eisenbahnen“.

Berlin, im Juni 1900.
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.
Kranold.

Die Berliner elektrische Hoch- und Untergrundbahn.

(Schluss aus Nr. 45.)

Was die Baufortschritte der elektrischen Stadtbahn während des Jahres 1899 betrifft, so ist zu berichten, dass das Kraftwerk im Rohbau vollendet wurde. Der gewaltige Bau, dessen der Zweckbestimmung trefflich angepasste, dabei doch sehr ansprechende äussere Architektur vom Direktor der Bahngesellschaft, Regierungsbaumeister Wittig, entworfen ist, beherbergt in seinem unteren Theil die Maschinenanlage, drei Dampfmaschinen, jede von 900 effektiven Pferdestärken normaler Leistung, die in der Minute 115 Umdrehungen machen, sodann die Dynamos, drei Gleichstromerzeuger von je 800 Kw. Leistung nebst allem Zubehör. Im Obergeschoss werden die Dampfkessel aufgestellt. Ueber ihnen befinden sich die Behälter für die Kesselkohle, grosse Trichter aus Eisenblech, aus denen den Beschickungsvorrichtungen die Kohle unmittelbar zufällt, die den Trichtern selbst von unten herauf aus Eisenbahnwagen, die unmittelbar an das Kraftwerk gelangen können, oder aus Kanalschiffen, die nahe am Kraftwerk anlegen, mittelst Förderbändern und Hunt'scher Becherwerke zugeführt wird. Mit dem Aufstellen der Kessel und Maschinen wird jetzt der Anfang gemacht. Der Schornstein des Werkes, der mit seiner bedeutenden Höhe von 80 m ein Wahrzeichen Berlins werden wird, ist fertig.



Dicht am Kraftwerk befindet sich der interessanteste Punkt der ganzen Bahn, das schlechthin als Gleisdreieck bezeichnete Bauwerk, das die Ueberführung der Züge von einem der drei Zweige der Bahn — nach dem Zoologischen Garten, dem Potsdamer Platz und der Warschauer Brücke — nach jedem der beiden anderen vermittelt. Sein Zweck ist, die Kreuzung von Zügen in gleicher Höhenlage vollkommen unmöglich zu machen. Zu diesem Zweck hat man die Gleise in solcher Weise mit Steigungen und Gefällen versehen, dass sie wie mittelst Brücken über- oder untereinander hinweggeleitet sind. An die Stelle der Kreuzung in der Fläche ist die windschiefe Kreuzung gesetzt. Nicht allein ist hierdurch jede Betriebsgefahr beseitigt, es ist auch die Möglichkeit geschaffen, die Züge beliebig schnell aufeinander folgen zu lassen, und das hat wiederum die Wirkung, dass der Zeitpunkt, an dem die Bahn „an der Grenze der Leistungsfähigkeit“ angelangt sein wird, um ein sehr beträchtliches hinausgeschoben ist, und damit ist auch die Wirthschaftlichkeit des Unternehmens sehr bedeutend erhöht.

Die im Jahrgang 1897 gegebene Skizze des Gleisdreieckes ist nicht mehr ganz zutreffend. Das „Centralblatt der Bauverwaltung“ in Berlin hat auf Seite 43 des Jahrganges 1899 einen recht anschaulichen Lageplan der Anlage nach dem Stande der Ausführung mitgetheilt, der nebenstehend mit freundlicher Genehmigung der Schriftleitung wiederholt ist, während im übrigen auf die im „Centralblatt“ enthaltene Beschreibung verwiesen sei. Die gestaltungsreichen Viaduktreihen des Dreiecks sind schon so weit vorgeschritten, dass man die demnächstige Führung der Gleise ganz gut verfolgen kann. Aber die Entwirrung des ganzen bietet doch reichliche Gelegenheit zum Nachdenken und dürfte auch nach der endgültigen Fertigstellung nicht ganz leicht fallen. Das Bauwerk dürfte späterhin unter die technischen Sehenswürdigkeiten der Residenz zählen; bereits jetzt wird es vielfach als Ziel für Ausflüge benutzt. Schon aus diesem Grunde wird manchem Leser dieser Zeitung die hier beigefügte Uebersichtsskizze willkommen sein. Das Bauwerk im einzelnen will besser an Ort und Stelle selbst studirt sein.

Der vom Dreieck nach der Warschauer Brücke führende Bahnzweig geht schräg am Kraftwerk vorbei durch ein Eckgrundstück. Das Eckhaus hat niedergerissen werden müssen, ersteht aber in neuen Formen, die ihm Wittig gegeben hat, wieder und wird der Hochbahn einen portalartigen Durchgang darbieten, dessen Ueberbau nach oben in interessanten Thurmbildungen ausklingt. Die ganze Strecke nach Osten hin bis zum Endpunkt Warschauerbrücke kann im wesentlichen als fertig angesehen werden. In der 5 km langen Viaduktreihe sind nicht mehr viele Lücken. Am Halleschen Thor, am Schlesischen Bahnhof und bei

der Oberbaumbrücke sind noch kurze Unterbrechungen zu füllen und ferner ist die Ueberbrückung der Anhalter Bahn, die gleichzeitig den Landwehrkanal überspannt, eine überaus bemerkenswerthe Anlage, noch in Arbeit. Mit dem Anstrich des Eisenwerks konnte schon begonnen werden. Die Bahnhöfe sind flott im Bau. Die interessanten Bahnhofsbauten am Schlesischen und Halleschen Thor sind kürzlich in Angriff genommen worden; der am Stralauer Thor ebenfalls. Zum Bahnhof Hallesches Thor, dessen Entwurf von den Architekten Solf und Wichards herrührt, ist die Genehmigung des Kaisers eingeholt worden. Besondere Hervorhebung verdient auch der Bahnhof Prinzenstrasse, der über die neben der Bahn verlaufenden Strassenzüge hinweg von den Nachbargrundstücken mittelst Fussgängerbrücken erreicht wird. Auf der Nordseite ist ein Privathaus von der Gesellschaft für die Zwecke der Bahn umgebaut worden; auf der Südseite hat Wittig einen eleganten Pavillon errichtet, der ausser den Bahnhofstreppen noch Räumlichkeiten enthält, die als Verkaufsläden oder dergleichen benutzt werden können. Ein hervorragendes Architekturstück wird der Bahnhof Schlesisches Thor werden, den die Architekten Griesebach und Dinklage entworfen haben. Das „Centralblatt der Bauverwaltung" enthält in Nr. 81 Jahrgang 1899 eine eingehende Darstellung desselben. Bemerkenswerth wird auch die Bahnhofsanlage Stralauer Thor, die vom Architekten Necker entworfen ist. Der eine Zugang dieser Station wird in einen Treppenthurm zu liegen kommen, der auf einer Strasseninsel errichtet wird. Von dem Treppenhaus führt über die Strasse hinweg eine Brücke zum Bahnsteig.

Was die nach dem Potsdamer Bahnhof führende Abzweigung des Gleisdreiecks betrifft, so ist die Uebergangsstrecke von Hochbahn zur Tunnelbahn hinter der westlichen Häuserreihe der Köthener Strasse fertig. Die Häuser selbst sind, um zwischen den Viadukten des Südringes der Stadteisenbahn, die zwecks Einführung des Vorortverkehrs der Anhalter Bahn an der Ostseite erheblich verbreitert worden sind, den für die elektrische Bahn erforderlichen Raum freizumachen, aus der Tiefe verkürzt worden. Soeben ist mit dem Bau des Tunnels, welcher auch die Haltestelle Potsdamer Bahnhof enthalten wird, begonnen worden.

Der dritte vom Gleisdreieck ausgehende Bahnarm, nach dem Zoologischen Garten, ist in der Nähe der Abzweigung energisch in Angriff genommen. Die ausgedehnten Ueberbrückungen des Potsdamer Aussenbahnhofes, in Eisen ausgeführt, sind im wesentlichen fertig. Bemerkenswerth ist, dass die Einrichtung auf Anfordern der Staatseisenbahnverwaltung so getroffen werden musste, dass die Gleise des Potsdamer Aussenbahnhofes auch bei den Stützen der Hochbahnviadukte, deren grösste 144 m Spannweite hat, noch einige Verschiebung erfahren können, falls sich eine solche im späteren Betriebe des Hauptbahnhofes als nothwendig erweisen sollte. Die Stützen der Hochbahnviadukte können jederzeit dementsprechend verstellt werden.

Vom Gelände des Aussenbahnhofes kommend, ist die Hochbahn über die Vorhalle einer im Bau begriffenen Badeanstalt hinweggeführt; dann durchbricht sie die Häuserreihe der Dennewitzstrasse. Von hier bis zum Nollendorfplatz ist soeben mit den Bauarbeiten, die sämmtlich vergeben sind, begonnen worden. Auf die Formgebung der Hochbahn auf dieser Strecke, „im schönen Westen", ist besondere Sorgfalt verwendet worden. Der Entwurf der Haltestelle Potsdamer Strasse ist vom Architekten Möhring bearbeitet worden. Er wird in modernen Formen, die der Formgebung der Sezession folgen, hergestellt. Der Entwurf des Bahnhofes Nollendorfplatz, für den ebenfalls die Zustimmung des Kaisers eingeholt wurde, rührt von Cremer und Wolffenstein her, er hält sich mehr auf dem Gebiete hergebrachter Formgebung. Die Entwürfe beider Bahnhöfe sind zur Pariser Ausstellung geschickt, zusammen mit denen der Haltestelle Schlesischer Bahnhof, Hallesches Thor, Stralauer Thor, des Treppenpavillons der Prinzenstrassenstation, des Kraftwerkes und des daneben von der Bahn zu durchfahrenden Gebäudes.

Die Vergebung der Tunnelstrecke bis zum Bahnhofe Zoologischer Garten wird demnächst erfolgen. Die Gemeinden Berlin und Charlottenburg haben gegen die Ausführung keine Bedenken mehr, haben auch der Bahngesellschaft angemessene Fristverlängerungen für die Fertigstellung der Bahn zugestanden. Nur die Gemeinde Schöneberg hat, wie weiter unten noch näher erläutert wird, der Ausführung des auf ihr Gebiet entfallenden Abschnitts noch nicht zugestimmt.

Die Betriebsmittel der Bahn sind in Bestellung gegeben. Seit einiger Zeit ist ein Probezug in Berlin eingetroffen, an dem am besten die Feststellung mancher Einzelheiten getroffen werden konnte, die sich auf die Ausstattung beziehen. So sind auch bezüglich der Sitzanordnung die endgültigen Entscheidungen erst getroffen worden, nachdem an den Probewagen selbst die verschiedenen Möglichkeiten durchprobirt waren. Die Wagen werden Längssitze erhalten, wie sie beispielsweise die elektrische Westseite-Hochbahn in Chicago hat. Wollte man durchweg Quersitze oder auch nur Quersitze in der Mitte bei längslaufender Sitzanordnung an den Enden der Wagen anwenden, so würde der Umstand, dass in der Wagenbreite ausser drei Sitzen nur ein mässig breiter Längsgang untergebracht werden könnte, die Abfertigung auf den Stationen und die Bewegung im Innern der Wagen beeinträchtigt haben.

Schliesslich ist noch zu erwähnen, dass der Oberbau der Hochbahn bereits bestellt ist.

Somit ist seitens der Bahngesellschaft selbst alles gethan, um die Herstellung der Bahn zu dem jetzt für die Eröffnung in Aussicht genommenen Zeitpunkt, der in den Anfang des Jahres 1902 fällt, nach Möglichkeit zu sichern. Einigermaassen unbequem sind nur noch die Einwendungen der Gemeinde Schöneberg, die als grundsätzliche Gegnerin des Hochbahnunternehmens diesem bisher allerhand Schwierigkeiten bereitet hat. Jetzt hat sie, nachdem für den Ausbau der Weststrecke die kaiserliche Genehmigung ertheilt und die Planfeststellung gesichert ist, ein Schiedsgericht berufen, das entscheiden soll, ob der zwischen ihr und der Bahngesellschaft abgeschlossene Vertrag, in dem sie dem Bau der Hochbahn zustimmte, noch in Kraft ist. In der üblichen Weise ist in diesen Vertrag für die Fertigstellung des auf dem Gemeindegebiet liegenden Bahntheiles eine Frist eingesetzt. Tritt eine Ueberschreitung der Frist ein, so hat die Gesellschaft das Recht, eine angemessene Verlängerung zu fordern, wenn Behinderungen *ohne ihr Verschulden* vorliegen. Schöneberg hat nun bis in die neueste Zeit eifrig den Plan betrieben, statt der früher konzessionirten Hochbahn ebenso wie Charlottenburg eine Untergrundbahn zu erhalten, mit anderen Worten, den Uebergang von der Hochbahn zur Untergrundbahn den Berlinern zuzuschieben. Sie hat eben hierdurch der Gesellschaft die Möglichkeit, die Schöneberger Strecke, die übrigens — wie schon erwähnt — nur 180 m misst, bei Zeiten fertig zu stellen, genommen. Aber das Schiedsgericht soll feststellen, ob diese Thatsache denn wirklich ein Verschulden der Gesellschaft ausschliesst.

Für die Gesellschaft könnte es füglich einerlei sei, ob sie mit oder ohne Vertrag baut, wenn sie nur bauen *darf*; nachgerade bedeutet jede weitere unnöthige Behinderung des Bahnunternehmens eine Schädigung allgemeiner Interessen. Aber auch nach dieser Richtung hat Schöneberg einen Riegel vorgeschoben, indem es den Einwand erhoben hat, dass, da es nicht wisse, ob der vorerwähnte Vertrag noch zu Recht bestehe, auch nicht in der Lage sei, gewisse ihr in dem Vertrage vorbehaltene Zustimmungserklärungen privatrechtlicher Natur, die sich beispielsweise beziehen auf die äussere Formgebung der Bautheile, abzugeben. Ehe das Schiedsgericht, das sie „im Interesse der Beschleunigung" einberufen habe, gesprochen,

können sie also die Entwürfe nach der bezeichneten Richtung nicht genehmigen. Das bedeutet für die Gesellschaft in Wirklichkeit wiederum unliebsamen Zeitverlust, wenn auch der Gesetzgeber dafür gesorgt hat, dass ein gemeinnütziges Unternehmen von der Bedeutung des vorliegenden durch Drangsalirungen einzelner, die im Verhältniss des Antheiles, den sie am Ganzen haben, eigentlich gar nicht mitsprechen sollten, an der schliesslichen Durchführung des Ganzen nicht gehindert werden kann.

Km.

Kleinbahnen in England und Indien.

Ueber die Wirkungen des vor vier Jahren erlassenen englischen Kleinbahngesetzes (Light Railway-Act) entnehmen wir dem Blatte „Engineering“ folgendes: Das Gesetz trat vor $3^1/_2$ Jahren in Kraft, und obwohl keine der auf Grund dieses Gesetzes erbauten Linien lange genug in Betrieb ist, um über ihre finanziellen Ergebnisse ein endgültiges Urtheil zu gestatten, so hat sich doch bereits herausgestellt, dass das Bestehen des Gesetzes von guter Wirkung in der Richtung des von ihm angestrebten Zweckes ist und dass die auf Grund desselben fertiggestellten Bahnen in baulicher Beziehung ihrer Aufgabe genügen. Es ist eine erfreuliche Thatsache, dass bei der mit Ausführung des Gesetzes betrauten Kommission so viele Genehmigungsgesuche eingegangen und die dadurch veranlassten Erhebungen so zahlreich geworden sind, dass bereits Schritte gethan werden müssen, um ein übergrosses Anwachsen von Rückständen bei dieser Behörde zu vermeiden. Eine hauptsächliche Empfehlung zu Gunsten des Gesetzes fand man seinerzeit in der Erleichterung, welche dasselbe durch schnellere und billigere Erledigung der Genehmigungsgesuche den Kleinbahnen gewähren sollte. Die Kommission ist aber jetzt durch den Andrang dieser Gesuche so in Anspruch genommen, dass eine rechtzeitige Bewältigung ihrer Geschäfte dadurch gefährdet wird und dass man auf Mittel und Wege bedacht sein muss, um sie zu entlasten.

Ueber die Entwickelung des Kleinbahnwesens in Indien gibt ein ebenfalls im „Engineering“ enthaltener interessanter Bericht Aufschluss, welcher in den amtlichen Blättern der Präsidentschaft Madras veröffentlicht wird. Verfasser desselben ist der Oberingeniör im indischen Public Works Department, Francis J. E. Springs, und er gründet seine Ausführungen auf eine umfassende Kenntniss aller Thatsachen und Verhältnisse, welche für den Bau und Betrieb der indischen Schmalspurbahnen in Betracht kommen. Sein hauptsächlicher Zweck ist, zu zeigen, dass Eisenbahnen oder — wie er sich ausdrückt — „beschiente Wege“ fix und fertig für 26000 Rupien gleich 35000 ℳ. für die englische Meile hergestellt werden können, sowie dass die Distriktsräthe in der Lage und befugt sind, beim Bau solcher Linien eine Zinsgewähr durch Erhebung einer geringfügigen Steuer zu übernehmen. Zugleich setzt die Schrift diese Behörden in den Stand, sich ein annäherndes Bild von den wahrscheinlichen finanziellen Ergebnissen eines Kleinbahnprojekts zu machen. Der interessanteste Punkt der Ausführungen des Oberingeniörs Springs ist das Mittel, welches er für die Veranschlagung des Verkehrsumfanges gebraucht, die besonders in ländlichen Gegenden ihre grosse Schwierigkeiten hat. Für rein ländliche Gegenden ohne Städte und grössere geschlossene Orte nimmt er an, dass die jährlichen Bahneinnahmen veranschlagt werden können auf 1 Rupie für den Kopf der Bevölkerung, welche auf einem Gürtel von durchschnittlich 5 englischen Meilen Breite zu jeder Seite der Bahn ansässig ist. Diese Veranschlagungsweise hat sich in Indien als völlig zuverlässig erwiesen und zu Ergebnissen von überraschender Richtigkeit und Genauigkeit geführt. Eine Unsicherheit besteht lediglich hinsichtlich der Breite des Gürtels, welcher als unter dem Einflusse des Bahnbaues stehendes Verkehrsgebiet zu betrachten ist. Aber hier hat eine Nachrechnung der in Indien thatsächlich erzielten Ergebnisse dargethan, dass die Erfahrung für die ersten Jahre nach Eröffnung der Bahn zur Einbeziehung eines Streifens von je 3 Meilen Breite in dieses Einflussgebiet berechtigt, welches sich dann im Laufe der Zeit auf eine Breite von je 7 Meilen erweitert. In Afrika besteht die Praxis, zur Ermittelung der Verkehrsdichtigkeit während eines längeren Zeitraumes Aufschreibungen über alle Transporte vorzunehmen, welche die Landstrassen an gewissen Punkten berühren. Bei diesem Verfahren ist es aber sehr schwierig, den Zuwachs zu ermitteln, welchen der Verkehr durch die von der Bahn gewährte grössere Schnelligkeit und Billigkeit der Transporte erfahren wird. Dagegen kann bei der Uebertragung der in einer bestimmten Gegend thatsächlich gewonnenen Ergebnisse auf einen Bezirk von gleichen Bevölkerungs- und Verkehrsverhältnissen die voraussichtliche Wirkungsweise durch eine einfache Formel mit nahezu mathematischer Genauigkeit vorausberechnet werden. Es ist ja selbstredend, dass die Eisenbahneinnahmen in ländlichen Bezirken nicht allein durch die Bevölkerungsdichtigkeit, sondern auch durch andere Umstände bedingt werden, wie z. B. durch die grössere oder geringere Wohlhabenheit der Gegend, durch ihre landwirthschaftliche Ertragsfähigkeit, durch die Nothwendigkeit der Zufuhr von Lebensbedürfnissen u. dergl.; aber in all' diesen Punkten kann die in anderen gleichartigen Bezirken gewonnene Erfahrung vortheilhaft verwerthet werden. Der Verkehr grosser Städte, welche an die Linien angeschlossen sind, wird dann besonders veranschlagt.

Legt man diese Berechnungsweise zu Grunde und hat man sich über die Bevölkerungsziffer innerhalb des in Frage kommenden Verkehrsgebietes vergewissert, so steht zu entscheiden, ob der so zu gewinnende Verkehr ein hinlänglich lohnender sein wird, mit anderen Worten, in welcher Höhe der Unternehmer oder seine Geldgeber mit gutem Gewissen ihr Kapital in den Bahnbau stecken und eine entsprechende Verzinsung desselben erwarten können. Springs legt besonderen Nachdruck darauf, dass die wirthschaftliche Frage in dieser Weise richtig und genau gestellt werde und hier kommt dann in erster Linie die Entscheidung über das zu wählende Spurmaass in Betracht. In England ist es nicht zweifelhaft, dass in den durchweg meisten Fällen die Breitspur den Vorzug verdienen wird, aber in den Kolonien liegt die Sache anders. Hier kommt der Verfasser thatsächlich auf den Inhalt eines vor drei Jahren in der Zeitschrift „Engineering“ gebrachten Aufsatzes zurück, in welchem ausgeführt war, dass die Frage der Umladung von einer Bahn zur andern sich lediglich nach dem Verhältniss der Umladungskosten zu den gesammten Beförderungskosten entscheiden muss. Er beruft sich auf das Zeugniss von vier in südindischen Verkehrsangelegenheiten sachverständigen Leuten, dass der Preis von 1 bis $1^1/_2$ Annas gleich 8 bis 12 ₰ für die Tonne durchweg eine reichliche Vergütung für die Umladung zwischen Bahnen von verschiedener Spurweite ist, dass diese Umladungskosten sich bei besonders sperrigen und schwer zu handhabenden Gütern höchstens bis auf $3^1/_2$ Annas für die Tonne gleich 30 ₰ steigern können, dass sie aber bei Gütern, wie Getreide, bereits mit $^1/_2$ Anna für die Tonne reichlich bemessen sind.*) Bei der Morvi-Eisenbahn war der im fünfjährigen Durchschnitt vereinnahmte Betrag für die Tonnenmeile $1^1/_4$ Anna, und so kann man annehmen, dass in Indien die Umladungskosten sich höchstens auf einen Betrag stellen, der den Kosten des Transportes derselben Güter auf einer drei englische Meilen langen Strecke gleichkommt. In England stehen die Umladungskosten dagegen einem 20 englische Meilen weiten Transporte gleich. Danach entscheidet sich die Frage für indische Verhältnisse sehr einfach zu Gunsten der Schmalspur, da dort in vielen Gegenden Kleinbahnen von beträchtlicher Länge durch Gebiete geführt werden müssen, welche für eine breitspurige Linie keine ausreichenden Betriebseinnahmen gewähren würden und doch den Hauptbahnen als Zufuhrgebiete von hohem Werthe sind. Hier würde es wenig Nutzen bringen, wenn man die Leistungsfähigkeit solcher Zubringer zu einer Höhe steigern wollte, die doch aller Voraussicht nach von dem wirklichen Bedarf niemals wird in Anspruch genommen werden. Was in Kolonialländern gefordert und verlangt wird, das sind Verkehrswege, die erheblich leistungsfähiger sind als gewöhnliche Landstrassen und die gleichwohl erheblich billiger herzustellen sind als Eisenbahnen in der bisher üblichen Bauart und Ausrüstung.

Unter diesen Umständen kann man es nur gerechtfertigt finden, wenn Springs dringend befürwortet, dass die indischen Hauptbahnen, denen die Kleinbahnen als Zubringer dienen, ermuthigt werden sollten, den Bau und Betrieb solcher schmalspurigen Seitenlinien selbst in die Hand zu nehmen, zumal alsdann eine möglichste Kostenersparniss gesichert wäre; es würden die Kleinbahnen eigene Werkstätten für ihre Fahrbetriebs-

*) In Deutschland schwanken die Kosten der Umladung zwischen Schmalspur- und Vollspurbahnen etwa zwischen 10 ₰ und 40 ₰ für die Tonne ($^1/_2$—2 ₰ für den Centner). Eine englische Tonne ist etwas grösser als eine deutsche (1016 kg).

mittel gänzlich entbehren können; vielmehr könnte — wie das jetzt bereits auf verschiedenen Linien geschieht — alles schadhaft gewordene Material der Kleinbahn auf Rollböcke verladen und den Werkstätten der Hauptbahn zugeführt werden.

Ein besonderes Interesse beansprucht auch die Art und Weise, in der auf indischen Bahnen die Auseinandersetzung bezüglich der Betriebskosten auf den mehreren Verwaltungen gemeinschaftlichen Anschlussstationen erfolgt. Hier ist es die Regel, dass jede Verwaltung zunächst die durch ihren eigenen Betrieb erwachsenden Kosten selbst trägt. Zugleich aber wird eine besondere Rechnung, die sogen. „vereinigte Stationskostenrechnung“, geführt, welcher 5 % aller Kapitalauslagen, die auf die gemeinschaftliche Station bei ihrem Ausbau und etwaigen Erneuerungen und Umbauten gemacht sind, belastet werden. In Berücksichtigung des durchgehenden Verkehres der Eigenthumslinie trägt dann diese letztere ein Fünftel dieser Stationskosten voraus, die übrigen vier Fünftel werden von beiden Verwaltungen gemeinsam nach Verhältniss des von jeder auf der Station abgewickelten Verkehres getragen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Preussische Eisenbahnbauten.** Die Budgetkommission des preussischen Abgeordnetenhauses hat am 13. d. Mts. Petitionen betreffend Eisenbahnbauten berathen. Sie beschloss, dem Hause zu empfehlen, die Petitionen betreffend den Ausbau der Bahn Marienburg-Thorn (Weichselstädtebahn) zur Vollbahn und betreffend Erbauung der Bahnen Pollnow-Quäsdow, Samter-Schwerin-Küstrin, Priebus-Rothenburg-Horka, Oker-Altenau, St. Wendel-Küsel (Glanthal). Völklingen-Heusweiler-Lebach, Lebach-Tholey-St. Wendel (Turkismühle-Namborn) zum Theil als Material, zum Theil zur Erwägung der Staatsregierung zu überweisen.

— **Petitionen von Eisenbahnbeamten der Staatsverwaltung** kamen am 13. d. Mts. im preussischen Abgeordnetenhause abermals zur Berathung. Petitionen von Bahnmeistern um Rang- und Gehaltserhöhung wurden entgegen dem Kommissionsantrag auf Uebergang zur Tagesordnung der Regierung zur Erwägung überwiesen.

Petitionen von Bahnsteigschaffnern um Gehaltserhöhung beantragte die Budgetkommission gleichfalls mit Rücksicht auf die im vorigen Jahre abgeschlossene allgemeine Gehaltsregelung durch Uebergang zur Tagesordnung zu erledigen.

Minister v. Thielen bat um Annahme des Kommissionsantrages. Das jetzige Besoldungssystem beruhe auf gemeinschaftlicher Festsetzung seitens der Regierung und des Landtags, und auf allen Seiten hatte man die Auffassung, dass für absehbare Zeit die Besoldungserhöhung abgeschlossen sei. „Dieser Abschluss“, so fuhr der Minister fort, „war absolut nothwendig, um endlich wieder Ruhe in die Beamtenkreise zu bringen, die jetzt wieder übermässig aufgeregt werden durch die Petitionen und die Ermunterung, die den Petitionen zu theil wird. Die petitionirenden Beamten vergleichen immer ihre Gehälter mit denen anderer Beamtenkategorien; das beruht aber immer nur auf eigener Selbsttäuschung. Dadurch wird eine Missgunst unter den einzelnen Kategorien grossgezogen, die zu ernstesten Bedenken Veranlassung gibt; die Disziplin wird untergraben gerade bei den Beamten, auf deren unbedingte Zuverlässigkeit die Bewohner des Staates den grössten Werth legen müssen in Krieg und Frieden. Wollen wir den Petitionen nachgeben, so würde die Besoldungserhöhung des vorigen Jahres vollständig über den Haufen geworfen. Es wird eine Schraube ohne Ende. Mir sind eine Menge Schriftstücke in dieser Sache vorgelegt worden, darunter auch Briefe von Abgeordneten dieses Hauses an die Beamten (Hört! hört! rechts), die autographirt unter den Beamten verbreitet werden. Ich kann nicht annehmen, dass es Ihren Wünschen entspricht, wenn so mit Ihren Briefen in der Welt herumgefahren wird.“

Während Abgeordnete der konservativen Partei dieser Auffassung beistimmten, blieben einige nationalliberale Redner dabei stehen, dass einzelne Härten der früheren Festsetzungen, die sich jetzt herausstellten, ausgeglichen werden müssten. Das Haus beschloss nach dem Kommissionsantrag den Uebergang zur Tagesordnung. Durch denselben Beschluss wurde eine ganze Reihe anderer Petitionen von Eisenbahnbeamten erledigt, wobei ein konservativer Abgeordneter die Budgetkommission gegen den Vorwurf eines antisemitischen Abgeordneten verwahrte, dass sie die Beschwerden der Beamten nicht geprüft habe.

Bei den Petitionen der Eisenbahnportiers erwiderte auf eine Anfrage der Regierungskommissar, dass es den Beamten verboten sei, für Dienstleistungen innerhalb ihrer Amtsthätigkeit Trinkgelder anzunehmen. Hieran schloss sich eine weitere Unterhaltung über das Trinkgelderthema, die schliesslich den Minister v. Thielen zu der Aeusserung veranlasste: „Vom Trinkgeldgeben wollen wir nicht reden, sonst müsste ich mich schuldig bekennen, dass ich das zuweilen auch thue.“ Die Petitionen der Portiers wurden ebenfalls durch Uebergang zur Tagesordnung erledigt, nachdem ein Antrag auf Ueberweisung zur Erwägung mit geringer Mehrheit abgelehnt war.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat April d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 10 Entgleisungen auf freier Bahn und 15 Entgleisungen in Stationen (je 4 bei Personenzügen), 1 Zusammenstoss auf freier Bahn (bei einem Personenzuge) und 15 Zusammenstösse in Stationen (davon 3 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 1 Bahnbediensteter getödtet und 4 Reisende und 7 Bahnbedienstete verletzt.

— **Trajektverkehr zwischen Rüdesheim und Bingen.** Am 12. d. Mts. gab der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten im Abgeordnetenhause infolge einer Interpellation folgende Erklärung ab:

Der Trajektverkehr ist von der rheinischen Eisenbahn und der nassauischen Staatsbahn eingerichtet worden, um ihren Verkehr, und zwar sowohl den Güterverkehr wie den Personenverkehr, zwischen der Station Bingerbrück und der Station Rüdesheim zu vermitteln. Der Personenverkehr ist dabei im grossen und ganzen die Nebensache, der Güterverkehr die Hauptsache. Zur Bewältigung dieses Verkehrs wurden besondere Schiffe geschaffen und in Dienst gestellt. Diese Schiffe haben den Dienst bis zum heutigen Tage übernommen. Der Güterverkehr ist schon seit ungefähr einem halben Jahre eingestellt, weil die Bewältigung des Güterverkehrs so erschwert wurde, dass es für die Eisenbahnverwaltung zweckmässiger und billiger erschien, die Güter über Mainz herum zu befördern. Der Personenverkehr ist bis dahin aufrecht erhalten worden, indessen ist sich die Eisenbahnverwaltung darüber vollständig klar gewesen, dass diese Art der Besorgung des Personenverkehrs dem Bedürfnisse auf die Dauer nicht entsprechen könnte, sondern dass es sich allein empfehlen dürfte, die Besorgung des Personenverkehrs privaten Unternehmern zu übertragen. Dahingehende Schritte sind bereits gethan und die Verpachtung des Fahrbetriebes für Personen zwischen Bingerbrück und Rüdesheim ausgeschrieben. Es ist zu hoffen, dass auf diesem Wege den Wünschen der Uferbewohner entsprochen werden wird. Natürlich wäre es viel besser, wenn eine feste Brücke zwischen Bingen und dem anderen Ufer geschlagen würde. Dagegen würde nichts zu erinnern sein, wenn dies seitens der interessirten Uferbewohner geschähe. Der Staat aber kann dabei nicht in Betracht kommen, er hat die Sache bereits in die Hand genommen, um durch geeignete Transportvorkehrungen den Trajektverkehr dem Bedürfniss gemäss zu gestalten.

— **Güterzugsfahrpläne.** Seitdem der Güterzugsfahrplan im Eisenbahndirektionsbezirk Halle, wie in Nr. 36 S. 555 Jahrg. 1898 d. Ztg. erläutert, derartig eingerichtet ist, dass die Zugbelastung zwischen den grösseren Lokomotivstationen eine möglichst gleiche ist, lag es nahe, diese Belastung unter Berücksichtigung etwa vorhandener besonders bezeichneter Vorspannstrecken gleich in dem Fahrplanbuche am Kopfe jedes Fahrplans mit anzugeben, und zwar ist diese Angabe entsprechend der Leistung einer $^{3}/_{3}$ gekuppelten Normalgüterzug-Lokomotive erfolgt. Die anderen vorhandenen Maschinengattungen sind zu der Normallokomotive in ein prozentuales, den Dienststellen besonders bekannt gegebenes Verhältniss gebracht. Hierdurch werden die in anderen Direktionsbezirken aufgestellten, meist sehr umfangreichen Nachweisungen über die Leistung der Lokomotiven vor Güterzügen, die mit verschiedener Geschwindigkeit und in verschiedenen Steigungen verkehren, entbehrlich. Das Lokomotivpersonal und die Stationen können mit Hilfe des Fahrplanbuches, welches doch stets zur Hand sein muss, ohne Heranziehung anderer Bücher die den einzelnen Zügen mitzugebenden Lastachsen sofort ablesen. Durch eine kleine Multiplikation ist die Belastung für die gerade vorhandene Lokomotive festgelegt, und ist so jede Meinungsverschiedenheit zwischen Station und Lokomotivpersonal sofort aus der Welt zu schaffen.

— **Ueber die Ursache des s. Zt. gemeldeten Einsturzes der Eisenbahnbrücke über die Peene bei Demmin** äusserte sich der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten im Abgeordnetenhause dahin, dass die Rekonstruktion, in der die Brücke begriffen gewesen sei, zwar mit aller Sorgfalt vorgenommen worden sei, aber durch eine menschliche Nachlässigkeit, eine Plattenlockerung, sei das Unglück wohl herbeigeführt worden.

— **Beförderung von Schornsteinfegern im Arbeitsanzuge im Packwagen.** Da auf den preussischen Staatsbahnen sich ein Bedürfniss zu gesonderter Beförderung von Schornsteinfegern im Arbeitsanzuge geltend gemacht hat, auch Unzuträglichkeiten aus ihrer Beförderung im Packwagen bisher nicht entstanden sind, so hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahndirektionen ermächtigt, dieses Verfahren da, wo es besteht, beizubehalten und im Bedarfsfall in anderen Bezirken einzuführen.

— **Ausrüstung der Haltestellen mit Rettungskasten.** Nach einem Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten wird es zwar an manchen Orten genügen, die Haltestellen mit kleinen Rettungskasten auszurüsten. Die Beibehaltung des grossen Rettungskastens erscheint jedoch für alle diejenigen Haltestellen geboten, auf denen wegen ihrer Abgelegenheit oder ungünstiger örtlicher Verhältnisse (z. B. mangels eines in der Nähe der Haltestelle wohnenden Arztes, beim Fehlen oder bei entfernter Lage von Apotheke und Krankenhaus) die Verwendung der in dem grossen Rettungskasten enthaltenen Gegenstände für die erste Hülfe unentbehrlich ist. Hiernach bleibt es den königlichen Eisenbahndirektionen überlassen, für jede einzelne Haltestelle zu entscheiden, ob ein kleiner Rettungskasten ausreicht.

— **Wagengestellung für Heu- und Strohsendungen.** Wegen des starken Bedarfes an langen offenen Wagen ist der Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 9. Juni 1897 für den Versand von Heu- und Strohladungen aus den Bezirken der Eisenbahndirektionen Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Halle a/S., Kattowitz, Königsberg i/Pr., Magdeburg, Posen und Stettin nach allen Staatsbahnstationen — soweit er sich ausschliesslich über Staatsbahnen bewegt — vorübergehend und zwar bis Ende August d. J. wieder in Kraft gesetzt worden. Der fragliche Erlass bestimmt, dass in Ermangelung eines langen offenen Wagens die Gestellung zweier G-Wagen gewöhnlicher Grösse von je nicht mehr als 7,2 m Länge gestellt und die Fracht in diesem Falle für jeden der beiden Wagen nach dem wirklichen Gewicht der Ladung — mindestens jedoch für je 5 000 kg für jeden der beiden Wagen — nach dem Satze des Spezialtarifes III erhoben werden soll. Nebengebühren wie Standgeld, Deckenmiethe, Wiegegeld usw. sollen jedoch für jeden verwendeten Wagen berechnet werden.

Im übrigen soll, zumal auch der Bedarf an O-Wagen ein andauernd hoher ist, durch fortgesetzte örtliche Kontrole sicher gestellt werden, dass die vorhandenen langen offenen Wagen (Ol- und Oml-, SlRug-, SmlRug-, HH- und SS-Wagen) bestmöglich ausgenutzt werden; namentlich ist auch darauf zu achten, dass sie nicht zu Transporten verwendet werden, für die sie nicht bestimmt sind.

— **Verwendung von Rechenmaschinen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Eisenbahndirektionen zu Altona, Berlin, Magdeburg und Münster beauftragt, sich zu äussern, ob in ihren Bezirken Versuche mit Rechenmaschinen angestellt wurden, ferner welcher Art die Maschinen (Additionsmaschinen usw.) waren und bei welchen Geschäften sie benutzt wurden; ferner ob sie auch bei der Aufstellung und Feststellung von Rechnungsbelägen Verwendung fanden, ob die Maschinen zuverlässig arbeiteten und durch ihren Gebrauch eine wesentliche Arbeitserleichterung erzielt wurde sowie ob die Verwendung der Maschinen Beamte erspart und wie hoch sich bei weiterem Gebrauch die Ersparnisse stellen würden. Es soll auch berichtet werden, von welcher Firma die Maschinen bezogen wurden, welcher Preis dafür gezahlt wurde und ob sie bei ordnungsmässigem Gebrauch entsprechend haltbar oder wiederholt ausbesserungsbedürftig waren.

— **Für das auf dem Berliner Stadtbahnhof Alexanderplatz seit längeren Jahren bestehende Auskunftsbüro der deutschen Reichs- und vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen** ist eine vom 1. Juli d. J. an gültige Dienstanweisung erlassen, aus der wir folgendes mittheilen:

Das Auskunftsbüro soll dem Publikum Gelegenheit bieten, unentgeltlich auf schnelle und einfache Weise über die auf den deutschen Reichs- und den vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen bestehenden Verkehrseinrichtungen, namentlich über Beförderungspreise, Fahrpläne, Reiseerleichterungen, Sonderzüge, Zollabfertigungsverhältnisse und dergl., über Betriebsstörungen und deren Beseitigung, über die örtliche Lage der Bahnhöfe an solchen Orten, wo mehrere Eisenbahnlinien münden, über Verbindungsbahnen, Hafengleise und dergleichen, soweit solche dem öffentlichen Verkehre übergeben sind, thunlichst genaue Auskunft zu erhalten. Das Auskunftsbüro ist der königlichen Eisenbahnverkehrsinspektion 1 und der königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin dienstlich unterstellt, jedoch in den Angelegenheiten seines Geschäftskreises zugleich als Dienststelle der übrigen königlichen Eisenbahndirektionen sowie der kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen anzusehen.

Der Geschäftskreis des Auskunftsbüros erstreckt sich a) auf die Beschaffung der zur Auskunftsertheilung erforderlichen Unterlagen, wozu insbesondere zu rechnen sind: Kursbücher, Fahrpläne, Fahrscheinverzeichnisse, Personen-, Gepäck-, Thier- und Gütertarife, reglementarische Bestimmungen, zollgesetzliche Vorschriften, Eisenbahnkarten, Stations- und Ortsverzeichnisse, Skizzen über die Lage der Bahnhöfe an grösseren Verkehrsplätzen und dergl.; b) auf die Ordnung, Ergänzung und Berichtigung der Unterlagen und auf die Führung eines Tarifverzeichnisses; c) auf die mündliche und schriftliche Auskunftsertheilung; d) auf den Verkauf der Gütertarife der deutschen Reichs- und der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen (auch im Abonnement) und auf den Verkauf der Fahrpläne des Direktionsbezirks Berlin.

Die unter Reichs- und Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen überweisen dem Auskunftsbüro alle neu erscheinenden Tarife nebst zugehörigen Nachträgen, Fahrpläne usw. ohne besonderen Antrag. Das Auskunftsbüro hat die Bekanntmachungen hierüber in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ mit Aufmerksamkeit zu verfolgen und etwa nicht eingegangene Drucksachen sofort zu bestellen. Die Tarife usw. sind sofort nach Eingang der Nachträge usw. zu ergänzen und zu berichtigen. Die an das Auskunftsbüro gerichteten oder von anderen Stellen an das Büro abgegebenen Anfragen sind mit möglichster Beschleunigung zu beantworten. Mündliche Anfragen oder schriftliche Anfragen, deren Ueberbringer auf Antwortet wartet, sind regelmässig ohne Verzug, andere schriftliche Anfragen thunlichst noch am Tage des Eingangs, jedenfalls aber am nächsten Tage, mindestens vorläufig zu beantworten. Die Antworten müssen klar, kurz und erschöpfend sein.

Für die Richtigkeit der Auskunft wird nicht Gewähr geleistet. Um das Publikum hierauf aufmerksam zu machen, ist in den Geschäftsräumen an geeigneten Stellen eine entsprechende Bekanntmachung auszuhängen. Auch sind die Auskunftsschreiben mit dem Vermerke „Angabe nach bester Kenntniss, jedoch ohne Gewähr“ zu versehen. Soweit thunlich, ist in der Auskunft darauf hinzuweisen, aus welchen Tarifen die Angaben entnommen und bei welchen Stellen die Tarife zu haben sind oder genauere Auskunft zu erhalten ist. Telephonische Anfragen umfangreicherer Art sind auf den schriftlichen Weg zu verweisen.

Vorausbestellungen auf regelmässige Zusendung aller oder bestimmter im Auskunftsbüro verkäuflicher Gütertarife und ihrer Nachträge (Tarifabonnements) sind anzunehmen und auszuführen.

— **Keine preussisch-bayerische Eisenbahngemeinschaft.** In der Kammer der bayerischen Reichsräthe erklärte bei der Berathung des Eisenbahnetats Ministerpräsident Freiherr von Crailsheim, dass Bayern ebenso wenig wie Preussen an eine Eisenbahngemeinschaft denke. Die Schaffung eines Reichs-Eisenbahngesetzes unter Einschluss der bayerischen Bahnen würde eine Durchbrechung des bayerischen Reservatrechtes bedeuten. Dieses aber wolle, könne und werde Bayern nicht aufgeben, und auch für die Pfalz würde sich eine Unterordnung unter ein Reichs-Eisenbahnsystem nicht empfehlen.

— **Der Nürnberger Centralbahnhof.** Vor einiger Zeit wurde mit dem Um- und Neubau des Nürnberger Staatsbahnhofes begonnen. Dieser wird mehr als 10 000 qm umfassen, während der jetzige Bahnhof nur 2 000 qm hat. Das neue Betriebsgebäude kommt auf den Platz des alten zu stehen, wird aber in seiner Erweiterung mehr gegen die Stadt vorgerückt und soll den vorliegenden Plänen nach ein stattlicher Bau werden. Der jetzige Personenbahnhof wird um 3,20 m aufgefüllt, so dass die zwei Bahnsteigtunnel in Zukunft nicht unter, sondern auf Strassenhöhe stehen und es, um zu einem Zuge zu gelangen, nicht mehr nöthig ist, zwei Treppen zu steigen; es genügt dann eine. Die etwa 150 m lange Front des neuen Gebäudes erstreckt sicht von Giebel zu Giebel der östlich und westlich vom jetzigen Bahnhofsgebäude liegenden einstöckigen Gebäude mit dem Telegraphen- und Telephonbüro einer- und dem Büro für Rundreiseverkehr andererseits. Der Grundriss des Neubaues stellt ein Rechteck dar, dessen Schmalseiten gegen Osten und Westen stehen. An jedem der beiden Enden führt ein breiter Gang mit der Richtung Süd-Nord zu dem dahinter liegenden

Bahnsteigtunnel. Der westliche Gang ist für den Nahverkehr, d. h. den Vororts- und Arbeiterverkehr, bestimmt und enthält demgemäss die entsprechenden Verkaufsstände für Fahrkarten. Der östliche soll nur dem Verkehr der ankommenden Reisenden dienen, und zwar aller, deren Ziel Nürnberg ist. An ihm liegen die Räume für Reisegepäckhinterlegung, Waschgelegenheit usw. Beide Gänge erheben sich ziemlich in ihrer Mitte zu einer grossartigen Kuppelhalle. Diese beiden Hallen und damit auch die beiden Durchgänge verbindet ein breiter Gang mit der Richtung von Ost nach West. Auf diesen stösst in seiner Mitte, ihn jedoch nicht kreuzend, ein weiterer Gang, wieder mit der Richtung von Süd nach Nord und ebenfalls in seiner Mitte zu einer Kuppelhalle mit 15 m Durchmesser sich erhebend. Dieser Gang, in welchen man durch das Hauptportal der Nordfront des Neubaues gelangt, ist für den Fernverkehr bestimmt und enthält dementsprechende Verkaufsstände für Fahrkarten, Gepäckabfertigung usw. Die sehr geräumigen Wartesäle liegen an dem Verbindungsgang mit der Richtung Ost West, und zwar für I. und II. Klasse nördlich, für III. Klasse südlich davon. Alle vorstehend beschriebenen Räume erheben sich nur wenige Stufen über Strassenhöhe. Die westliche und östliche Kuppelhalle haben nach Osten und Westen Ausgänge, die es ermöglichen, den ganzen Bau in dieser Richtung zu durchschreiten. Das Reisegepäck wird von der Gepäckabfertigungsstelle in Tunnel unter die Bahnsteige geschafft und auf diese vermittelst elektrischer Aufzüge gehoben. Die Einsteighallen sollen so gebaut werden, dass sie gegen die Unbill des Wetters besseren Schutz bieten als die bestehenden; von der Herstellung grosser eiserner Gewölbebauten wird aber der grossen Kosten wegen abgesehen. Der nach seiner Vollendung gewiss ebenso schöne als zweckmässige Bau wird der Stadt zur Zierde, der bayerischen Staatsbahnverwaltung zum Ruhm gereichen.

— **Ueber die Stellung der grossherzoglich hessischen Regierung zu den Nebenbahnen** hat sich diese in einer Denkschrift ausgesprochen, über deren Inhalt wir nach der Münchener „Allg. Zeitung“ folgendes mittheilen: Während der Kammerausschuss die sämmtlichen Nebenbahnen in Bau und Betrieb des Staates genommen wissen will, beabsichtigt die Regierung, den Bau und Betrieb einzelner Bahnen von untergeordneter Bedeutung an Privatunternehmer zu überlassen. Für die Betheiligung des Privatkapitals tritt nun die Regierung mit aller Energie ein, nicht für die Vergebung bedeutsamer und zahlreicher Linien an Privatunternehmer, denen staatliche Unterstützung gewährt wird, sondern nur vereinzelter Linien von untergeordneter Bedeutung. Die Gründe der Regierung sind ausserordentlich beachtenswerth, mehr aber noch ihr fest ausgesprochener Wille, dass keinerlei neue Bahnen gutgeheissen werden würden, ehe nicht die von ihr zur Annahme beantragten fünf Bahnen, von denen drei vom Staate und zwei von Privaten zu bauen wären, bewilligt sind. An sich ist Hessen mit Nebenbahnbauten reich gesegnet; aber immer wieder sind neue Anträge seitens der Abgeordneten zu berathen. Von den im Jahre 1890 beschlossenen 20 Nebenbahnen sind neun im Betriebe, sechs sind im Bau und fünf noch nicht in Angriff genommen. Die letzteren 11 werden für die hessisch-preussische Eisenbahngemeinschaft von den Eisenbahndirektionen Mainz und Frankfurt a/M. gebaut. Die Gemeinschaft wird keine der Linien, die jetzt zur Berathung vorliegen, aufnehmen, denn es steht fest, dass diese eine Rente nicht abwerfen werden. Es bliebe also entweder Bau durch den Staat Hessen oder durch Private. Gegen weitere Staatsbauten spricht die ausserordentliche finanzielle Belastung des Staates. Die hessische Staatsschuld ist in den letzten zehn Jahren, wesentlich durch Ausgaben für Eisenbahnen, von 85 000 000 ℳ. auf 281 000 000 ℳ. gestiegen; durch die bereits bewilligten und die zur Bewilligung beantragten Aufwendungen erhöht sich die Staatsschuld auf etwa 300 000 000 ℳ. Aber auch abgesehen von dieser finanziellen Erwägung erscheint es der Regierung unmöglich, alle Bahnen als Staatsbahnen zu bauen, da die hierzu erforderlichen Techniker gar nicht oder nur mit grossen Geldopfern nach Hessen gezogen werden könnten. Und welche Techniker würden sich dazu verstehen, für eine kurze Zeit dem Staate Hessen Dienste zu leisten, während sie in anderen Staaten und Gegenden gesucht und dort dauernd beschäftigt werden können? Es wird darauf verwiesen, dass Preussen, Bayern, Württemberg und Baden, Länder mit eigener Staatseisenbahnverwaltung, die ohne weiteres den Bau und Betrieb von Kleinbahnen betreiben könnten, auch Privatunternehmer zulassen. Von der Regierung können bei Ertheilung der Konzession die weitgehendsten Anforderungen gestellt werden und sind auch gestellt worden. Der Staat ist danach jederzeit in der Lage, die Privatbahn zu erwerben, wenn dies im öffentlichen Interesse liegt. Zudem bedingt sich der Staat bei allen von ihm subventionirten Bahnen eine Gewinnbetheiligung an dem Ertrag aus, sobald dieser ein bestimmtes Maass übersteigt. Aus diesen Gründen verlangt die Regierung zunächst die Vollmacht, zwei Bahnlinien zum Bau und Betrieb an Privatunternehmer abzugeben und diesen eine Subvention von 20 000 ℳ. für das Kilometer zu gewähren.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung wurde der Betriebsinspektor Baurath Wiechel zum Finanz- und Baurath und Mitgliede der Generaldirektion der Staatseisenbahnen und die Regierungsbaumeister prädizirten Bauinspektoren Frommhold und Krah sowie die Regierungsbaumeister Dierich, Lehmann, Plagewitz, Sonnenberg und Worgitzky zu etatsmässigen Bauinspektoren ernannt. Baurath Faulhaber in Greiz ist in den Ruhestand getreten.

Oesterreich-Ungarn.

— **Gesetzentwurf, betreffend die Zuständigkeit der Gewerbegerichte für Rechtsstreitigkeiten der bei Eisenbahnen und Dampfschifffahrtsunternehmungen beschäftigten Personen.** Die österreichische Regierung brachte in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 6. d. Mts., also kurz vor der seither erfolgten Schliessung der Tagung, den vorbezeichneten Gesetzentwurf ein.

Nach dem Inhalte dieses Gesetzentwurfes sind als Arbeiter im Sinne des Gesetzes vom 27. November 1896, betreffend die Einführung von Gewerbegerichten, auch alle bei den eigentlichen Verkehrsbetrieben sowie bei den Hilfsanstalten (Nebenbetrieben) der Eisenbahnen und Dampfschifffahrtsunternehmungen, insbesondere in Reparatur- und Heizhauswerkstätten, Schmieden, Beleuchtungs- und Imprägnirungsanstalten, Schiffswerften, Lebensmittelmagazinen usw. beschäftigten Personen anzusehen, sofern sie nicht zu einer der nachfolgend bezeichneten Kategorien gehören: 1. bei den Staatsbahnen und bei den im Betriebe des Staates stehenden Bahnen zu den statusmässig eingereihten Beamten (Beamtenaspiranten), Unterbeamten oder Dienern oder zu den Honorarbeamten; 2. bei den Privatbahnen höherer Ordnung (Hauptbahnen) und den grossen Dampfschifffahrtsunternehmungen zur Kategorie der Beamten (Beamtenaspiranten, Honorarbeamten) oder Unterbeamten; 3. bei den Privatbahnen niederer Ordnung (Lokal- und Kleinbahnen, Strassenbahnen) und den kleinen Dampfschifffahrtsunternehmungen zur Kategorie der Beamten und Unterbeamten.

Die Art des Lohn- oder Dienstverhältnisses ist nach dem Inhalte des Vertrages und in Ermangelung einer ausdrücklichen Vereinbarung nach den Dienstvorschriften (Dienst- oder Arbeitsordnungen, Instruktionen, Anstellungsverfügungen u. dergl.) zu beurtheilen, die der Anstellung oder Aufnahme zu Grunde gelegt oder in rechtsverbindlicher Weise später erlassen worden sind.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen im Mai d. J.** gestalten sich noch den vorliegenden vorläufigen Ausweisen wie folgt:

Kaiser Ferdinands - Nordbahn 7 541 137 Kr. (gegen 1899 + 1 105 748 Kr.), Südbahn 8 774 201 (+ 224 022) Kr., Staatseisenbahngesellschaft 5 041 887 (+ 523 219) Kr., Nordwestbahn: garantirtes Netz 1 788 555 (— 33 793) Kr., Elbethalbahn 1 274 295 (+ 108 101) Kr., süd - norddeutsche Verbindungsbahn 673 808 (+ 35 479) Kr., Aussig-Teplitzer Eisenbahn 1 271 182 (+ 136 458) Kronen), Buschtêhrader Eisenbahn lit. A 621 268 (+ 56 400) Kr., lit. B 1 196 608 (+ 52 200) Kr., böhmische Nordbahn 837 794 (+ 11 412) Kr.

— **Die Investitionsanleihe der Südbahn.** Die Begebung der 4 % Anleihe der Südbahn, welche in der diesjährigen Generalversammlung beschlossen wurde, dürfte voraussichtlich noch im Laufe dieses Monates erfolgen. Die gesammte Anleihe beträgt 81 000 000 ℳ. Hiervon sollen jetzt ungefähr 40 000 000 ℳ. begeben werden.

— **Investitionsanleihe der österreichisch - ungarischen Staatseisenbahngesellschaft.** Die Verhandlungen, welche sich auf Abschluss eines Uebereinkommens zwischen der Regierung und der Staatseisenbahngesellschaft in betreff der Ausgabe der Investitionsanleihe sowie auf sonstige schwebende Fragen beziehen, nehmen einen günstigen Fortgang und steht das Zustandekommen einer grundsätzlichen Einigung wohl in Bälde zu gewärtigen. Der Verwaltungsrath der Staatseisenbahngesellschaft besitzt bekanntlich die Ermächtigung der Generalversammlung zur Vereinbarung einer Anleihe im Höchstbetrage von 40 000 000 fl. sowie der Begebung selbst. In Ansehung der wegen der Einlösungsweise zu treffenden Vereinbarung wird gegebenenfalls voraussichtlich ein besonderer Beschluss der Generalversammlung eingeholt werden.

— **Vintschgaubahn.** Im Gemeinderath der Stadt Meran kam vor kurzem die Frage der Vintschgaubahn zur Verhandlung. In ausführlicher Rede erstattete der Bürgermeister Be-

richt über den derzeitigen Stand der Bahnangelegenheit, namentlich der Stammaktienzeichnung für den Bahnbau. Die Stadtgemeinde beschloss, den von ihr im Vereine mit den Privatinteressenten aufzubringenden Betrag von 100 000 Kr. in Stammaktien zu übernehmen in der bestimmten Erwartung, dass auch die Landgemeinden der Gerichtsbezirke Meran-Lana ihrer Beitragsverpflichtung in der Gesammtsumme von 50 000 Kr. nachkommen. In einer demnächst in Bozen abzuhaltenden Versammlung der Interessenten soll seitens des Aktionskomitees der Vintschgaubahn eingehend über den bisherigen Stand dieses für Tirol so wichtigen Unternehmens berichtet und sodann eine umfassende Vorlage über die ganze Aktion zusammengestellt und dem Eisenbahnministerium zugestellt werden.

— **Südnorddeutsche Verbindungsbahn.** Dem Geschäftsbericht dieses Unternehmens für das Jahr 1899 ist zu entnehmen, dass im Jahre 1899 eine neuerliche Besserung der Verkehrsverhältnisse eingetreten ist. Die Einnahmen haben sich im Jahre 1899 um einen Betrag, der die Mehreinnahmen des Jahres 1898 nicht unerheblich übersteigt, nämlich um 216 831 fl. = 5,44 % erhöht. Wiewohl die eigentlichen Betriebsausgaben ebenfalls, nämlich um 82 749 fl. = 3,23 % gestiegen sind, so stellt sich doch die Ziffer der Gesammtausgaben um 42 765 fl. niedriger. Dieses günstige Ergebniss ist darauf zurückzuführen, dass die Ueberzahlungen an Erwerbsteuer im Jahre 1898 dem Jahre 1899 zugute gerechnet werden konnten. Wenn sich nun auch die übrigen, nicht zum eigentlichen Betriebe gehörenden Auslagen etwas erhöhten, so verblieb doch eine schliessliche Verminderung im Betrage von 125 515 fl. Die Steigerung der eigentlichen Betriebsauslagen ist zunächst eine Folge der vermehrten Betriebsleistungen; weiter erfuhren aber auch die durch Verbesserung der Lage des Personals hervorgerufenen Auslagen, mit Einschluss jener, welche durch die Anordnungen der Regierung betreffend die Dienst- und Ruhezeiten bedingt wurden, eine ziemlich fühlbare Steigerung. Durch den Umstand, dass in der Textilindustrie eine wesentliche Hebung eintrat, sowie dass die Bauthätigkeit eine sehr lebhafte geblieben ist, erklärt es sich, dass nicht nur die Einnahmen günstigere geworden sind, sondern dass auch die Ausgaben infolge der zurückgelegten grösseren Wegstrecken der Massenartikel sich in verhältnissmässigen Grenzen hielten. Dieses Zusammenwirken günstiger Umstände musste den Betriebsreinertrag wesentlich heben; thatsächlich stellt sich derselbe auf 1 104 444 fl. gegen 844 847 fl. im Jahre 1898, somit um 259 597 fl. höher, so dass auch die Staatsgarantie mit einem entsprechend geringeren Betrage in Anspruch genommen wird. Die Gesammteinnahmen betrugen im Jahre 1899 4 205 293 (+ 216 831) fl. Die Gesammtausgaben (nach Abzug der Zinsen des Materialvorrathskonto) haben im Jahre 1899 betragen 3 085 848 (— 42 765) fl. Der Vorschuss aus dem Titel der Staatsgarantie beträgt für das Jahr 1899 791 280 fl. und ist gegenüber dem Jahre 1898 um 236 612 fl. kleiner. Der auf Gewinn- und Verlustkonto ausgewiesene Ueberschuss des Jahres 1899 beträgt 44 759 fl. Hierzu der Vortrag vom Vorjahre mit 102 666 fl. Es stehen sonach im ganzen 147 426 fl. zur Verfügung der Aktionäre. Der am 1. Juli 1900 fällige Aktienkupon wird mit 9 Kr. eingelöst und der hiernach verbleibende Rest des Ueberschusses auf neue Rechnung vorgetragen.

— **Ist eine Eisenbahnstation eine Zweigniederlassung?** Eine wichtige grundsätzliche Entscheidung hat der oberste Gerichtshof in Bezug auf die Frage gefällt, welche insbesondere darin gipfelt, ob Klagen gegen die Eisenbahnunternehmung vor dem Gerichte des Ortes eingebracht werden können, in dem sich die Station befindet. Der genannte Gerichtshof verneinte diese Frage übereinstimmend mit der Entscheidung der zweiten Instanz. Letztere begründete ihren Spruch wie folgt: In der vom Handelsministerium veröffentlichten Beantwortung der Fragen wird die Ansicht ausgesprochen, dass unter U m s t ä n d e n Eisenbahnstationen als besondere Niederlassungen in Betracht kommen können. Dies wird der Fall sein, wenn die Stationsverwaltung ein dem eigentlichen Zwecke der Transportanstalt fremdes Erwerbsunternehmen, z. B. den Kohlenhandel, betreibt, oder wenn vom Stationsvorstande für lokale Zwecke der Station Bahnverträge, Werkverträge oder dergl. geschlossen werden. Für das eigentliche Transportunternehmen aber gelten die allgemeinen Anordnungen der Hauptverwaltung über Fahrplan, Fahrgeld, Frachtsätze usw., die einzelnen Stationen und Stationsbeamten treten nur als Geschäftsvermittler der Hauptverwaltung auf; der Frachtvertrag wird zwar mit der Annahme des Frachtgutes zur Beförderung abgeschlossen (§ 54 Betriebsreglements), aber unrichtige Berechnungen der Fracht, Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Fracht oder der Gebühren können noch binnen Jahresfrist Nachzahlungen oder Rückerstattungen zur Folge haben (§ 61 Betriebsreglements). Ausserdem wird der Frachtvertrag immer die Thätigkeit mehrerer Stationen erheischen, so dass keine Bahnstation irgend einen Transport von Gütern mehr oder weniger selbständig und unabhängig von anderen Stationen und anderen Betriebszweigen durchführen kann. Das Transportunternehmen erscheint sohin als untrennbares Ganzes, obwohl zu seiner Durchführung eine räumliche Vertheilung des Betriebes nothwendig ist.

— **Vertagung der Reform der Personentarife in Ungarn.** In letzter Stunde hat der ungarische Handelsminister die Verfügung getroffen, dass von der Einführung des neuen Personentarifes (vergl. Nr. 32 S. 494 d. Ztg.) zu dem festgesetzten Termine, d. i. mit 1. Juli d. J., abgesehen werde, und es wurden demgemäss auch die der Vollendung nahen Arbeiten für die Umrechnung der direkten Tarife, an welchen die ungarischen Staatsbahnen betheiligt sind, unterbrochen. Ob es sich bei der Verfügung des ungarischen Handelsministers nur um eine Hinausschiebung des Einführungstermines des neuen Tarifs handelt oder ob die Tarifreform — wenigstens so wie sie bisher geplant war — in Frage steht, lässt sich vorerst nicht feststellen.

— **Scheck- und Abrechnungsverkehr bei den ungarischen Staatsbahnen.** Der gemeldeten Verfügung des ungarischen Handelsministers entsprechend (vergl. Nr. 45 S. 697 d. Ztg.) wird im Schoosse der Verwaltung der ungarischen Staatsbahnen eine eigene Abtheilung unter der Bezeichnung „Scheck- und Abrechnungsverkehrsabtheilung" errichtet. Dieser Abtheilung fällt die Aufgabe zu, von jenen Aktenstücken, in denen seitens der Direktion der ungarischen Staatsbahnen eine zu leistende Zahlung endgültig festgestellt wurde, diejenigen zu erledigen, welche im Scheck- und Abrechnungsverkehr der ungarischen Postsparkasse abgewickelt werden sollen. Für die Ausgleichung wird als richtunggebend bezeichnet, dass jene Parteien, deren Forderungen beglichen werden sollen, ebenfalls Mitglieder des bezeichneten Verkehrs der ungarischen Postsparkasse sein müssen. Jene Zahlungen, die auf Grund von Lieferungsverträgen seitens der ungarischen Staatsbahnen zu leisten sind, sollen im Abrechnungsverkehr der Postsparkasse erledigt werden. Durch Schecks werden jene Parteien Zahlungen erhalten, welche nicht Mitglieder dieses Verkehrs sind. Auch jene Beträge, welche gegen ungestempelte Quittungen zu beheben gewesen wären, werden durch Schecks zur Auszahlung gelangen. Im Scheck- und Abrechnungsverkehr können nicht geordnet werden: Zahlungen, die auf Grund von richterlichen Urtheilen zu erfolgen haben, ferner an Bedienstete zu leistende Zahlungen, schliesslich in fremden Währungen zu entrichtende Beträge.

— **Hebung der Leistungsfähigkeit der ungarischen Staatsbahnen.** Damit bei dem zu erwartenden starken Getreideverkehr möglichst viel Wagen zur Verfügung der Verfrachter stehen, wurden die Miethsverträge, welche mit der allgemeinen und internationalen Wagenleihgesellschaft bezüglich ihres 1760 Wagen betragenden Wagenparkes seinerzeit abgeschlossen wurden, bis zum Jahre 1904 verlängert. Hierbei wurde den ungarischen Staatsbahnen das Recht eingeräumt, die gemietheten Wagen das ganze Jahr hindurch zu benutzen, während der Miethspreis nur für zwei Drittheile des Jahres zu entrichten ist. Ausser den nunmehr erwähnten Leihwagen stehen den ungarischen Staatsbahnen noch 2 000 Stück sogenannte „ablösbare" Lastwagen zur Verfügung, welche von den allgemeinen und internationalen Wagenleihgesellschaften in den Jahren 1897 und 1898 mit dem Vorbehalte gemiethet wurden, dass nach Ablauf einer vierjährigen Miethsdauer diese Wagen unter Berücksichtigung der mittlerweile entrichteten Miethsbeträge von den ungarischen Staatsbahnen käuflich erworben werden können. Schliesslich verfügen die ungarischen Staatsbahnen noch über 1000 Stück von der ungarischen Verkehrseisenbahn-Aktiengesellschaft gemiethete „ablösbare" Wagen, so dass im Ganzen, ausser dem rund 55 000 Stück Lastwagen betragenden eigenen Bestande, noch 4 760 Stück Lastwagen zur Verfügung stehen.

— **Maassnahmen der ungarischen Staatsbahnen im Interesse des Eierhandels.** Die in letzter Zeit wiederholt aufgetretenen Klagen über Beschädigungen und Abgänge bei Eiertransporten veranlassten die ungarischen Staatsbahnen, die strenge Einhaltung der bestehenden Vorschriften zu fordern und anzuordnen, dass Eierkisten, welche als S t ü c k g u t zur Verfrachtung gelangen: 1. aus vollkommen gesunden Brettern oder Latten zusammengestellt, 2. dass der Zwischenraum der Bretter oder Leisten nicht breiter als 3 cm sein darf und 3. dass diese Kisten an drei Stellen und zwar an beiden Enden und in der Mitte mit Eisenschutzreifen versehen sein müssen. Kisten, die diesen Anforderungen nicht entsprechen, sonst jedoch in gutem Zustande sind, werden nur unter Anerkennung der mangelhaften Verpackung angenommen. Wenn jedoch der Zwischenraum der Bretter oder Leisten grösser als 3 cm ist oder gebrochene Bretter verwendet wurden, sind die Kisten vom Transport zurückzuweisen. Bei W a g e n l a d u n g s sendungen wird das Versehen der Eierkisten mit Eisenschutzreifen nicht gefordert. Damit der Eierhandel infolge der verschärften Verpackungsvorschriften keine Einbusse erleide, wurde bestimmt, dass eine

dreimonatliche Uebergangsfrist gewährt beziehungsweise dass erst vom 1. September d. J. angefangen die in der Anbringung von Eisenschutzleisten an den Eierkisten gelegene Verschärfung ins Leben zu treten habe. Die Stationen wurden angewiesen, durch Kundmachungen das Publikum auf diese neue Verfügung aufmerksam zu machen, mit grossen Eierausfuhrfirmen jedoch in direkten schriftlichen Verkehr zu treten.

— **Sicherung der Fahrgäste im Budapester Strassenbahnverkehr.** Anlässlich des schweren Unglücksfalls in der Station Auwinkel der Budapester elektrischen Strassenbahn (vgl. Nr. 44 S. 683 d. Ztg.) wurde unter dem Vorsitze des ungarischen Handelsministers in Budapest eine Konferenz zur Berathung der Maassregeln abgehalten, welche geeignet sind, die Sicherheit der Reisenden im hauptstädtischen Strassenbahnverkehr besser als bisher zu gewährleisten. Der Handelsminister betonte bei Eröffnung der Berathungen, dass er die körperliche Sicherheit des Publikums als den allerwichtigsten Umstand betrachte, welchem alle anderen Gesichtspunkte, wie auch die modernen Schlagworte von wohlfeilen, raschen und bequemen weltstädtischen Verkehrsmitteln sowie auch schliesslich das Interesse einzelner Stadttheile und der interessirten Gesellschaften rückhaltlos unterzuordnen seien. Er ersuchte daher jedes Mitglied, die traurigen Lehren des bedauernswerthen Strassenbahnunfalls dazu zu benutzen, damit aus diesem Anlasse auch etwaige sonstige Mängel der hauptstädtischen Verkehrsmittel eine gründliche Abhilfe erfahren.

Es ergab sich bei der Berathung volle Uebereinstimmung der Ansichten bezüglich der erforderlichen Umgestaltung der Station Auwinkel sowie auch bezüglich der Maassnahmen zur Hintanhaltung künftiger Unfälle. Der Minister fasste am Schlusse das Ergebniss der Berathungen zusammen und erklärte, er nehme sämmtliche laut gewordenen Vorschläge zur Kenntniss, die sich hauptsächlich auf die Verhinderung der Wagenüberfüllung, auf die Sicherung der freien Bewegung des Wagenführers, auf die horizontale Anlage der Endstationen, auf die sichere Bremsbarkeit der Wagen und auf die schärfere Bewachung der einen Grossverkehr aufweisenden Ausflugstationen, besonders aber auf die Schaffung einer über die hauptstädtischen Bahnen auszuübenden technischen Oberaufsicht beziehen; er werde jeden Vorschlag einzeln zum Gegenstand ernsten Studiums machen. Ferner forderte er die in der Konferenz vertretenen Behörden auf, zunächst über die im eigenen Wirkungskreise zu treffenden Vorkehrungen schlüssig zu werden, sodann aber, vom langwierigen Amtsweg Umgang nehmend, in möglichst kurzer Zeit hinsichtlich der im Einvernehmen mit den anderen betheiligten Behörden zu treffenden Anordnungen das Geeignete zu veranlassen und hierbei darauf zu achten, dass die Anordnungen einfach und leicht ausführbar sein sollen; schliesslich wies er die Strassenbahngesellschaften an, die im eigenen Wirkungskreise sich nothwendig zeigenden und in der Berathung in Aussicht gestellten Maassnahmen ehebaldigst durchzuführen.

Niederlande.

— **Holländische Eisenbahn.** Das Betriebsergebniss der Gesellschaft im Geschäftsjahre 1899 weicht nach dem Geschäftsberichte von dem des Vorjahres nur unbedeutend ab, es stellt sich auf einen Reingewinn von 1 124 330 fl. (weniger 570 fl.). Die Einnahmen aus dem Betriebe der Eisenbahnen beziffern sich auf 5 486 240 (5 699 524) fl. Die Dampffähre Enkhuizen-Stavoren ergab 29 862 (27 438) fl., während die Strassenbahnen 3 279 (5 801) fl. Verlust liessen. Weitere Einnahmen sind 116 460 (92 287) fl. für die Mitbenutzung von Bahnlinien und Stationen seitens anderer Gesellschaften, 123 803 (46 211) fl. für Zinsen und 132 179 (74 980) fl. Dividende auf Aktien verschiedener Unternehmungen, zusammen 5 888 544 (5 940 411) fl. In der Hauptsache kommen davon in Abzug 1 913 291 (1 770 414) fl. Zinsen, 1 760 409 (1 776 180) fl. Pacht sowie Vergütung für die Mitbenutzung fremder Linien und Stationen, 65 557 (65 543) fl. Pacht der Raden in Amsterdam und Rotterdam, 227 817 (259 416) fl. Wagenmiethe, 480 752 (506 914) fl. Abschreibung auf rollendes Material und 92 993 (95 716) fl. Beitrag zum Unterstützungsbestande. Der Rücklage, die nach dem vorjährigen Vermögensausweise 1 229 379 fl. betrug, werden 153 000 (219 000) fl. zugewiesen. Vom Reingewinne erhalten die Aktionäre 4,5 % (wie im Vorjahre) Dividende und der niederländische Staat 112 165 (112 449) fl. Gewinnantheil. Es stehen bei einem Aktienkapital von 22 500 000 fl. und etwa 56 000 000 fl. Anleihen die Bahnanlagen, Strassenbahnen und Handelseinrichtungen mit rund 49 000 000 fl., das rollende Material mit 21 000 000 fl. und die Vorräthe mit 750 000 fl. zu Buch.

Vereinsausland.

— **Arbeiterverkehr in der Pariser Bannmeile.** In der französischen Abgeordnetenkammer kam dieser Tage eine alte Interpellation Coutant „über den mangelhaften Dienst der Arbeiterzüge in der Bannmeile und in der Umgebung von Paris" zur Sprache. Selbst der Interpellant gab zu, dass die Eisenbahngesellschaften Verbesserungen geschaffen haben; es sei aber noch nicht genug. Thatsächlich ist die Fluth von Klagen und Wünschen, welche seit Beginn des vorigen Winters gegen die französischen Privatbahnen im Parlament und in der Presse erging und sogar in dem Antrag auf sofortige Verstaatlichung gipfelte, ziemlich verebbt. Die jetzige Interpellation, meist von radikal-sozialistischer Seite unterstützt, sollte wohl eine möglichst arbeiterfreundliche Kundgebung bedeuten. Der Minister der öffentlichen Arbeiten versprach den Rednern, sich mit den Gesellschaften ins Benehmen zu setzen, um jenen, „soweit möglich", Befriedigung ihrer Wünsche zu verschaffen. Die Kammer genehmigte eine Tagesordnung, die in gleicher Weise angenehm für die Arbeiter, die Interpellanten und den Minister ist, was, wie der „Figaro" spöttisch sagt, noch die beste Manier ist, alles ins Gleiche zu bringen. Wie riesig übrigens auch der Pariser Vorortverkehr im allgemeinen zugenommen, bezeugt die Thatsache, dass im Vorortverkehr des Bahnhofs Saint Lazare die Westbahn an beiden Pfingstfeiertagen 470 341 Reisende befördert hat, d. i. 201 441 mehr als im Vorjahr. Einschliesslich der Abonnementskarteninhaber und Fernreisenden wurde von der Westbahn über eine halbe Million Menschen befördert. Früher wurden gerade über die Westbahn, welche vor einem halben Jahre einen neuen Generaldirektor erhielt, die meisten Klagen erhoben; so verzeichnen wir heute, dass der „Temps" zu den obigen Zahlen des Pfingstverkehrs schreibt: „Diese enorme, bisher unbekannte Bewegung ist ganz zum Lobe der Gesellschaft und ihres Personals."

— **Eisenbahnarbeiterorganisation in Frankreich.** In Paris haben 160 Abgeordnete der „Fraternelle" (association fraternelle des employés et ouvriers des chemins de fer français) ihre dreitägige Versammlung abgehalten. Dieser Verband, der über 100 000 Mitglieder zählt, sich in maassvollen Grenzen hält und seinerzeit den von der Sozialdemokratie angestrebten Generalstreik der französischen Eisenbahnangestellten vereitelte, muss sich natürlich der Sympathie der französischen Regierung erfreuen. Doch erregte es einiges Aufsehen, dass die ihm schon ertheilte Bewilligung zur Benutzung des Festsaales der Ausstellung für sein Bankett angeblich aus baupolizeilichen Sicherheitsgründen wieder entzogen wurde. Böse Zungen behaupteten, die Sozialdemokraten hätten sich hinter ihren „Genossen"-Minister Millerand gesteckt, um für die Nichtbetheiligung am Streik Vergeltung zu üben. Wir wissen nicht, ob etwas daran ist. Jedenfalls erschien der Ministerpräsident Waldeck-Rousseau in der dritten Sitzung des Kongresses der „Fraternelle" und spendete dem Verbande, der in seinem zwanzigjährigen Bestehen schon 6 000 Pensionäre zähle, namens der Regierung und im eigenen Namen alles Lob, sowie an mehrere Führer Auszeichnungen. In seiner Rede beklagte der Ministerpräsident, dass es heutzutage soviel Agitation und Abziehung gebe.

— **Die internationale Fahrplankonferenz,** welche zu Beginn dieser Woche in Paris zusammentrat, hat die prächtigen Räume des neuen Orléansbahnhofes, in welchen sie ihre Berathungen hält, eingeweiht.

— **Rauchverbrennungsapparate bei den schweizerischen Eisenbahnen.** Der Bericht der Geschäftsprüfungskommission des Nationalraths erklärt es wünschenswerth, dass die Rauchverbrennungsapparate, die sich in ihrer neuesten Form bei richtiger Behandlung bewähren, nach und nach auch bei den Lokomotiven der schweizerischen Hauptbahnen angebracht werden. Der Bundesrath hat seinerseits die Bahnverwaltungen aufgefordert, die Systeme der Rauchverbrennung zu prüfen und ihm über die Einführung dieser ihm sehr zweckmässig scheinenden Verbesserung im Eisenbahnbetrieb Bericht zu erstatten. Uebrigens sind mit der von der Firma Burkart & Co. in Bern erfundenen und ihr patentirten Vorrichtung schon Versuche seit 1894 gemacht.

— **Der Simplontunnel** wurde im Monat Mai um 290 m gefördert, davon 157 auf schweizerischer und 133 auf italienischer Seite. Die Gesammtlänge der Bohrung betrug Ende Mai 5 362 m, 3 092 bei Brig, 2 270 bei Iselle. Im Durchschnitt waren täglich 3 924 Arbeiter beschäftigt und schritt die Bohrung um 5,07 m vor. Drei Menschenleben gingen verloren, zwei Arbeiter wurden durch Sprengungen getödtet und der Thorwächter durch eine Lokomotive erdrückt.

— **Vereinigte Schweizerbahnen.** Nach dem Geschäftsbericht für 1899 ist die Zunahme im Personenverkehr hauptsächlich der anhaltend guten Geschäftslage und dem ausserordentlich starken Fremdenverkehr zuzuschreiben und die Vermehrung im Güterverkehr ebenfalls eine Folge des Aufschwunges in Handel und Industrie. Die Verkehrseinnahmen steigerten sich gegen das Vorjahr um 515 526 Frcs., die Betriebsausgaben um 336 637 Frcs.

— **Betriebsergebnisse der adriatischen Bahnen im Jahre 1899.** Am 23. Mai fand in Florenz die Generalversammlung der Aktionäre der Gesellschaft für die italienischen Südbahnen (Rete Adriatica) statt, welche den Bericht über die Ergebnisse des Betriebsjahres 1899 genehmigte.

Aus dem Rechenschaftsbericht geht hervor, dass im abgelaufenen Jahre die italienischen Südbahnen insgesammt 5 791 km im Betrieb hatten, von denen 4 307 km auf das Hauptnetz und 1 484 km auf das Nebennetz kamen, dass die Roheinnahmen 116 813 000 L. für das Hauptnetz (27 115 L. für 1 km) und 9 122 000 L. für das Nebennetz (5 997 L. für 1 km) und insgesammt 125 935 000 L. (21 604 L. für 1 km) ausmachen. Gegen das Betriebsjahr 1898 sind die Einnahmen um 9 000 000 L. gestiegen. Aus dem Personen- und Gepäckverkehr wurden 46 500 000 L., aus dem Eilgut- und beschleunigten Frachtgutverkehr 17 500 000 L. und aus dem Frachtgutverkehr 61 500 000 L. vereinnahmt. Von den besagten Einnahmen aus dem Hauptnetze entfallen laut Betriebsvertrag auf die Gesellschaft 62,5 % mit 73 008 000 L.; nach Abzug einiger Posten (ausserordentliche Antheile des Staates und Beiträge zu den Spezialfonds) im Betrage von 1 150 000 L. verbleiben der Gesellschaft aus dem Hauptnetze 71 851 000 L. Nach Hinzurechnung der halben Roheinnahme des Nebennetzes mit 4 561 000 L., des Staatszuschusses von 3 000 L. für das Kilometer Nebennetz mit 5 942 000 L. und der ausserordentlichen Einnahmen mit 2 600 000 L. erzielte die Gesellschaft im ganzen 84 986 000 L. aus dem Betriebe; diesen stehen Betriebsausgaben im Betrage von 79 331 000 L. (2 604 000 Lire mehr als im Vorjahre), welche einem Betriebskoeffizienten von 61,8 % entsprechen, gegenüber. Es ergab sich also eine Reineinnahme aus dem Betriebe von 5 654 000 L. Demnach stellt sich die Bilanz des Jahres 1899 für die Gesellschaft wie folgt: Vertragsmässiger Beitrag des Staates 32 000 000 L., Beitrag für die Neubaulinien 10 500 000 L., für Abnutzung des Rollmateriales 6 500 000 L. und obiger Betriebsreingewinn von 5 654 000 L., zusammen somit verfügbare Einnahme 54 900 000 L. Von diesem Betrage wurden verwendet: 41 800 000 L. für Verzinsung und Tilgung von Obligationen und Aktien (inbegriffen die für die noch umlaufenden 420 000 Aktien bereits ausgezahlten Dividenden von je 25 L.), 27 000 L. Abschreibung für Gründungsspesen, 1 500 000 L. für Auslagen für die Gebahrung der Aktien und Obligationen, 1 500 000 L. als Beitrag an die Wohlfahrtskassen der Angestellten zur Deckung des von der Gesellschaft zu vertretenden Fehlbetrages, 1 600 000 L. Steuern und 1 100 000 L. Agioverluste, so dass noch 7 400 000 L. zur Verfügung bleiben. Von diesen wurden 442 000 L. der ordentlichen Rücklage, welche so auf 3 100 000 L. gebracht wird, 350 000 L. zur Zahlung von Tantiemen an die Verwaltungsräthe und Dienstleiter, 27 000 000 L. als Superdividende (6,45 L. für jede Aktie und Genussschein), 1 000 000 L. dem Privatvermögen der Gesellschaft (welches am Ende 1899 über 17 500 000 L. betrug) und 2 900 000 L. der ausserordentlichen Rücklage, die so auf 4 400 000 Lire erhöht wird, zugewendet. Den Aktionären wird ausserdem noch 1.55 L. für die Aktie als Antheil an den Zinsen des Privatvermögens ausbezahlt, so dass auch für das Jahr 1899 auf jede Aktie eine Gesammtdividende von 33 L. entfiel.

Das Baukapital der Gesellschaft stieg um 2 100 000 L. und betrug Ende 1899 beiläufig 617 000 000 L. Der Fahrpark, mit welchem 28 000 000 Zugkm geleistet wurden, bestand aus 1 115 Lokomotiven, 3 163 Personenwagen, 667 Gepäckwagen und 21 000 Güterwagen. Der Kohlenverbrauch belief sich auf 414 000 t, für welche 12 000 000 L. ausgegeben wurden.

— **Bahnprojekt Massa Marittima - Follonica.** In Mailand hat sich eine Aktiengesellschaft zum Bau und Betrieb einer schmalspurigen Bahn von Massa Marittima nach Follonica Porto am tyrrhenischen Meer mit einem Kapitale von 2 200 000 L. gebildet. Die 36 km lange Bahn soll hauptsächlich zur Ausbeutung der reichen Braunkohlenlager in der Nähe von Massa Marittima sowie zu Holz-, Erz- und Schwefeltransporten dienen.

— **Strassenbahnen in Italien.** Am 1. Januar d. J. gab es in Italien 3 180 km mit mechanischer Zugkraft betriebene Strassenbahnen, davon 135 km auf Staatsstrassen, 1 980 km auf Provinzialstrassen, 720 km auf Gemeindestrassen und 345 km auf eigenem Bahnkörper gelegene. Von den verschiedenen Landestheilen Italiens nimmt in Bezug auf Länge der Strassenbahnstrecken die Lombardei mit 1 052 km den ersten Platz ein, dann kommt Piemont mit 964 km, Emilien mit 446 km, Venetien, Toskana, Sizilien usw.

— **Verkehrsergebnisse der russischen Bahnen und Wasserstrassen im Jahre 1899.** An der Hand der allmonatlichen Veröffentlichungen des Ministeriums der Verkehrsanstalten berichten die Petersburger Zeitungen, dass der Verkehr auf den Eisenbahnen im Dezember 1899 sich wie folgt gestaltet hat: Es wurden 5 779 407 Personen gegen 5 980 235 Personen 1898 befördert, die Einnahmen betrugen 52 510 505 R. gegen 50 528 814 R. Während die Staatseisenbahnen des europäischen Russlands nur ein Steigen der Wersteinnahme von 1 %, die Bahnen in Asien aber einen Rückgang derselben um 17,4 % zu verzeichnen haben, ist die Wersteinnahme der Privatbahnen um 4—9 % gestiegen.

Im Anschluss an diese kurze Mittheilung über die Betriebsergebnisse des Dezembermonats kann dann über die Bauthätigkeit und die Einnahmen im Jahre 1899 kurz noch berichtet werden.

Zu Ende des verflossenen Jahres waren insgesammt 4 785 Werst für den regelmässigen Verkehr neu eröffnet, darunter 1 000 Werst der mittelsibirischen Eisenbahn (Krassnojarsk-Irkutsk), 649 Werst der mittelasiatischen Eisenbahn (Ssamarkand-Andishan und Tschernjäjevo - Taschkent), 505 Werst der Wladikawkas-Eisenbahn (Tichorjezkaja-Zarizyn), 811 Werst der Perm-Eisenbahn (Perm-Kotlas), 498 Werst der Rjäsan-Ural-Eisenbahn (Dankow - Smolensk), 206 Werst der transkaukasischen Eisenbahn (Tiflis-Alexandropol), 355 Werst der Moskau-Kiew-Woronesh-Eisenbahn (Moskau - Brjänsk), 186 Werst der St. Petersburg-Warschau-Eisenbahn (Grodno-Olita), 85 Werst der Rjäsan-Tula-Zufuhrbahn, 77 Werst der Jurjew-Zweigbahn der Moskau-Jarosslaw-Archangelsk-Eisenbahn und einiger neuer Zufuhrbahnen. Somit beträgt die Gesammtlänge der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen des Reiches 45 899 Werst. Befördert wurden im Jahre 1899: 83 565 184 Personen oder um 5 153 812 Personen mehr als im Vorjahre, Güter: 6 677 254 Pudtausend oder um 541 641 Pudtausend mehr. Die Einnahmen 1899 ergaben 503 020 257 R., d. h. um 31 332 406 R. mehr als 1898; die Wersteinnahme durchschnittlich 11 601 R. oder um 167 R. weniger als 1898. Der Rückgang der letzteren ist durch den Rückgang der Einnahmen der asiatischen Bahnen zu erklären. Der Verkehr auf der mittelasiatischen Eisenbahn wurde von der allgemeinen Handelskrisis, dem Rückgang der Baumaterialientransporte, beeinflusst, so dass auch die Transporte und Einnahmen gegen das Vorjahr von 24 831 000 Pud auf 23 318 000 Pud und von 7 091 129 R. auf 6 860 305 R. gesunken sind.

Was die Bahnen des europäischen Russlands anbelangt, so zeigen dieselben, ungeachtet der überstandenen Industriekrisis, ein Steigen der Einnahmen um 28 545 497 R., d. h. von 454 718 217 R. auf 483 263 714 R. Die Höhe der Wersteinnahme war sehr verschieden, dieselbe schwankte zwischen 5 265 R. und 59 523 R. Die grössten Einnahmen haben erzielt: die Lodzer Bahn (59 523 R.), Moskau - Rjäsanbahn (41 678 R.), Warschau-Wienbahn (38 489 R.), Moskau-Kurskbahn (36 787 R.) und die Nikolajewbahn (34 220 R.). Die geringsten Einnahmen dagegen: die Rjäsan-Kasanbahn (5 265 R.), Moskau-Windau-Rybinskbahn (7 445 R.), Perm-Tjumenbahn (7 691 R.), Moskau-Kiew-Woroneshbahn (7 902 R.) und die Moskau-Jarosslaw-Archangelskbahn.

Ebenso bringt die amtliche „Handels- und Industriezeitung" zur Vervollständigung der Uebersicht über die Güterbewegung in Russland an der Hand derselben Quelle kurze vorläufige Angaben über die Verkehrsmengen auf den Wasserwegen. Diese ergaben:

im Jahre 1898 . . . 1 799 Millionen Pud
„ „ 1899 . . . 1 869 „ „

weisen also eine Steigerung von 28 % auf.

Von allen Gütern, die auf den Wasserwegen bewegt worden sind, entfielen auf das Flussgebiet der Wolga:

im Jahre 1898 . . . 928 Millionen Pud
„ „ 1899 . . . 967 „ „

also mehr als 50 % aller Güter, woraus die Bedeutung dieses gewaltigen Verkehrsweges deutlich hervortritt.

Als ein weiterer Beweis dafür, wie sehr die Wolga weitaus die erste Stelle unter den schiffbaren Flüssen Russlands einnimmt, sei noch kurz angeführt, wie sich in den letzten 50 Jahren der Dampfschiffbau auf der Wolga und einer Anzahl anderer Flüsse entwickelt hat. Es verkehrten nämlich auf den einzelnen Flussgebieten Dampfschiffe:

	Wolga	Newa	Dnepr	Don	Andere Flüsse
1847	12	23	6	3	14
1857	111	23	10	6	40
1867	339	58	31	19	71
1877	505	109	45	40	85
1887	910	213	175	110	180
1897	1593	421	305	170	405

— **Neuer russischer Ausfuhrtarif für Zucker und Petroleum.** Dieser Tage fand in St. Petersburg, wie die amtliche „Handels- und Industriezeitung" Nr. 113 mittheilt, ein ausserordentlicher Kongress des russisch - deutsch - niederländischen Verkehres statt, dem zwei Fragen betreffs russischer Ausfuhr,

nämlich die Bestimmung der Ausfuhrtarife für Zucker nach Finnland und für Petroleum nach Südwestdeutschland, zur Prüfung vorgelegt wurden.

Bekanntlich wird, so führt unsere Quelle aus, der russische Zucker nach England und Finnland ausgeführt; der Hauptausfuhrhafen für den nach England bestimmten Zucker war Danzig. Als aber die Ausfuhr des russischen Zuckers nach Finnland über Libau geleitet wurde, für dessen Transport die finnländische Aktiendampfergesellschaft gewonnen war, wurde ein Theil des für England bestimmten Zuckers auch über Libau ausgeführt. Dieser Umstand entging nicht der Aufmerksamkeit der deutschen Eisenbahnen, welche sogleich ihre Tarife so weit ermässigten, dass jetzt ein Theil des nach Finnland bestimmten Zuckers über Danzig ausgeführt wurde.

Da aber die Transportbedingungen für die Dampfergesellschaften sehr drückend sind, weil Zucker nur im Laufe von 2—3 Monaten, aber in sehr grossen Mengen ausgeführt wird, was eine grosse Dampferzahl beansprucht, so hat sich die finnländische Gesellschaft bald aus dem Verkehr zurückgezogen, wodurch die Absender genöthigt wurden, auch fernerhin ihren Zucker nach Danzig abzulenken. Für die russischen Eisenbahnen ist der Transport über Libau viel vortheilhafter, da sie andernfalls nur $^4/_5$ der bei der Beförderung über Libau erzielten Summe erhalten. Auch ist es natürlich im Interesse von Libau, dass der Zucker über diesen Hafen ausgeführt wird. Es wurde daher beschlossen, im Einverständniss mit den deutschen Bahnen die Frachten festzusetzen und den Transport zu theilen, was auch in der Konferenz erzielt wurde; es wird nämlich der für England bestimmte Zucker und 30 % des nach Finnland bestimmten Zuckers über Danzig ausgeführt werden, während die übrigen 70 % Libau zufallen sollen. Die Aufsicht über die richtige Vertheilung der Gütermengen hat eine Kiewer Bank übernommen.

Die Frage der Festsetzung des Petroleumtarifes wurde durch die Eröffnung des Verkehres an der Petrowsk-Baladshorsker Linie und den Bau von Petroleumbehältern an den deutschen Grenzübergängen bedingt. Es hat sich dabei herausgestellt, dass, falls bei dem Petroleumtransport von Baku nach Ssosnowice $^1/_{100}$ Kop. für das Pud und von den deutschen Bahnen $^1/_{60}$ Kop. für das Pud zur Erhebung kommen, dem russischen Petroleum ausser Dresden und Leipzig neue Absatzmärkte eröffnet werden könnten. Die anwesenden Vertreter der russischen und deutschen Bahnen sind auf Grund dieser Bedingungen zu einer Verständigung gekommen. Für den Transport zu den Behältern werden besondere Regeln ausgearbeitet werden. Für ihre Einwilligung haben die deutschen Bahnen eine Ermässigung des direkten Tarifes für Eisenfabrikate von Danzig und Königsberg nach Moskau und St. Petersburg verlangt, wodurch diese zwei Häfen dem Libauer Hafen gleichgestellt werden.

So berichtet das russische Blatt des Finanzministeriums.

Die deutsche „St. Petersburger Zeitung" beunruhigt sich wegen des Beschlusses, betreffend die Zuckerausfuhr, sehr und führt in einer langen geschichtlichen Darstellung der Entwickelungsgeschichte der Libauer Zuckerausfuhr aus, wie viele russische Interessen gerade mit diesem Handelsartikel eng verbunden sind, wieviel die Eisenbahnen an Einnahmen einbüssen würden usw., um der Hoffnung Ausdruck zu verleihen, dass das Finanzministerium wohl rechtzeitig sein Veto sprechen werde.

Es fehlt bei dieser Gelegenheit natürlich nicht an kräftigen Hieben, die den deutschen Wettbewerbern versetzt werden.

— Warum der Bau der **wichtigen Bahn Warschau-Kalisch** nicht als Staatsbahn durchgeführt wird, glaubt jetzt der „Warshaw. Dnewn" mittheilen zu können. Der Einfluss der Kalischer Bahn, schreibt das Blatt, erstreckt sich auf ein Gebiet von 6 280 Quadratwerst mit einer Bevölkerung von mehr als 600 000 Seelen. Bei Szczypiorna mit den preussischen Bahnen in Verbindung tretend und einen dicht bevölkerten Rayon von 70—100 Seelen auf eine Quadratwerst durchschneidend, wird die Kalischer Bahn, abgesehen von den Endpunkten Warschau und Kalisch, eine ganze Reihe von Städten (Blonie, Sochaczew, Lowicz, Lodz, Lask, Sieradz) berühren und mehreren wichtigen Industriecentren, wie Zgierz, Pabianice, Zdunska Wola, Blaszki, Opatowek usw., eine bequeme Verkehrsverbindung verschaffen. Das Einflussgebiet der Bahn zeichnet sich durch eine intensive industrielle Thätigkeit aus, die durch den Bahnbau die günstigsten Bedingungen für ihre weitere Entwickelung erhält. Im Kreise Blonie liegen grosse Ziegeleien, in den Kreisen Sochaczew und Lowicz eine grosse Zahl von Zuckerfabriken, Branntweinbrennereien und chemischen Fabriken, und weiterhin folgt die bedeutende Fabrikindustrie von Zgierz, Lodz und Pabianice. Besondere Bedeutung aber wird die Bahn für das Gouvernement Kalisch haben, dass sich bisher wegen absoluten Mangels einer bequemen Verbindung gar nicht wirthschaftlich entwickeln konnte.

Sehr wichtig wird die Kalischer Bahn ferner für den Transitverkehr sein, da sie für alle aus Brest oder Kowel ins Ausland gehenden Güter den kürzesten Weg bilden und die direkteste Verbindung mit Posen, Hamburg, Breslau, einem Theil des schlesischen Beckens und dem ganzen Sachsen herstellen wird.

Infolge dessen werden die anderen Bahnen, wenigstens in den ersten Jahren des Bestehens der Kalischer Bahn, einen bedeutenden Theil ihrer Frachten verlieren und an Einträglichkeit einbüssen, woran indirekt auch der Staat betheiligt sein wird. Es wäre daher schon aus diesem Grunde, sowie auch in Anbetracht der grossen staatlichen Bedeutung der Kalischer Bahn das einfachste und natürlichste, wenn der Staat selbst den Bau in die Hand nähme; doch hat hiervon Abstand genommen werden müssen, weil die grosse sibirische Bahn, die ungeheure Mittel erfordert, noch nicht beendet ist und auch andere staatliche Bahnen gebaut werden müssen, so dass die Regierung zu einem neuen Unternehmen gegenwärtig nicht über die erforderlichen Mittel verfügt. Es wurde daher beschlossen, die Konzession der Kalischer Bahn demjenigen von den Bewerbern zu geben, der die günstigsten Bedingungen stellt, und das war die Gesellschaft der Warschau-Wiener Bahn. Nur diese allein kann mit einer so kurzen Dauer der Konzession, wie 32 Jahre, einverstanden sein, während ein anderer Unternehmer in einem so kurzen Zeitraum ein Kapital von 12 500 000 R. unmöglich realisiren könnte.

— **Suspendirung der Lieferfrist auf der Transkaukasusbahn.** Die russischen Bahnen haben das Publikum allmählich schon so daran gewöhnt, dass die Lieferfristen von ihnen nicht eingehalten werden oder auch schon im Voraus deren Einhaltung abgelehnt wird, dass ein besonderes Erstaunen über derartige Vorgänge kaum hervorgerufen wird. Allerdings ist bisher gewöhnlich ein elementares Ereigniss, wie Schneeverwehung, fortgerissene Brücke, infolge von Eisgang behinderte Flussübergänge oder übermässiges Ansammeln von Gütern auf den Stationen und dergleichen der Anlass gewesen.

Ganz neu und daher auch befremdend ist der Grund, den die transkaukasische Eisenbahn neuerdings für die Aufhebung der Lieferfrist angibt. Sie macht nämlich bekannt, dass infolge des schlechten Zustandes des Schienenweges zwischen den Stationen Alt-Bulat-Ssangatschaly die Verantwortung für die rechtzeitige Zustellung der Güter ausgesetzt wird. Dass elementare Ereignisse es zur vollständigen Unmöglichkeit machen können, die Lieferfristen, wie sie einmal für das ganze Reich festgesetzt sind, einzuhalten, ist leicht verständlich und der Verkehr muss mit solcher Möglichkeit rechnen oder wenigstens sich in sie finden. Dass aber derartige Unbequemlichkeiten oder Opfer, die das handeltreibende Publikum bringen muss, auch durch Verhältnisse, deren Beseitigung in der Hand der Verwaltung zu liegen scheint, erzwungen werden, das ist allerdings neu und nicht geeignet, die Achtung vor der Leistungsfähigkeit der russischen Baukunst zu erhöhen.

— **Der Ausbau der Nikolaibahn** (St. Petersburg-Moskau) ist im russischen Ministerium der Verkehrsanstalten ins Auge gefasst worden, da diese den an sie gestellten Ansprüchen in Bezug auf Beförderungsfähigkeit nicht mehr zu entsprechen vermag. Im März d. J. konnten in Moskau statt der Norm von 600 Wagen täglich nur 150 zur Beförderung gelangen. Frachten, die nach St. Petersburg und Reval gerichtet waren, konnten erst nach einem Monat zur Beförderung kommen; die Einhaltung der Lieferfristen wurde daher aufgehoben. Die Ursachen dieser Verkehrsstockungen sind auf zeitweilige Güteranhäufungen zurückzuführen, die mitunter 1 000 Wagen täglich betragen, während die Bahn nur 600 Wagen befördern kann. Es wird daher die Anlage eines Hilfsgleises in Erwägung gezogen.

So schreibt die „Petersburger Zeitung", die dieses Mal offenbar von ihrem Berichterstatter nicht gut bedient worden ist, denn die Zahlenangaben stimmen ganz und gar nicht. In dem vorliegenden Falle kommt es aber auch auf die Zahlen nicht so sehr an, als vielmehr auf die Thatsache, dass die Staatsregierung zu der Ueberzeugung gelangt zu sein scheint, dass die zweigleisige Nikolaibahn den Verkehrsbedürfnissen nicht zu genügen vermag, eine Erkenntniss, die bei den an dem Verkehr zwischen Petersburg und Moskau interessirten Kreisen schon lange fest sass. Die Leistungsunfähigkeit machte sich bei dem regelmässig anwachsenden Verkehre nicht nur zu Zeiten besonders gesteigerten, lebhaften Verkehres empfindlich bemerkbar, sondern fast ununterbrochen, während des ganzen Jahres geltend. Unter solchen Umständen ist es bei der Bedeutung, die die beiden Residenzen Russlands für den Handel haben, ein Gebot der dringendsten Nothwendigkeit, die Leistungsfähigkeit der Nikolaibahn zu heben. Daher ist der beabsichtigte Ausbau der Bahn durchaus zeitgemäss.

— **Landwirthschaftlicher Dienst bei der anatolischen Eisenbahn.** Ueber die Erfolge, welche die Verwaltung der

anatolischen Eisenbahn bei Förderung der Landwirthschaft in den von ihr befahrenen Gegenden erzielt hat, gibt ein vom Inspektor Scheiblich erstatteter Jahresbericht Aufschluss. Wir begrüssen es zunächst als eine erfreuliche Thatsache, dass die Bahn auch dieses Gebiet in den Bereich ihrer Einwirkung gezogen hat, und erinnern daran, dass derartige Versuche auch bereits auf deutschen Bahnen mit günstigem Ergebnisse gemacht worden sind. So hat beispielsweise die oldenburgische Bahn durch Herbeischaffen von Kleiboden aus den Wesermarschbezirken nach den unfruchtbaren Haidegegenden des Binnenlandes grössere Flächen des bisher ertraglosen Sandbodens in nutzbares Garten- und Wiesenland verwandelt. Wenn hierbei zunächst auch nur die Aufbesserung der Beamtendienstländereien und einzelner Pachtstücke ins Auge gefasst werden konnte, so hat doch das Beispiel der Staatsbahnverwaltung manche Privatbesitzer zur Nacheiferung ermuntert und es zeigt sich nach dieser Richtung bereits mancher gute Erfolg. Mit weit grösseren Absichten geht die anatolische Bahn an ihr gewaltiges Kulturwerk in Kleinasien. Bei ihr handelt es sich darum, die ganze landwirthschaftliche Thätigkeit in diesem gesegneten, aber durch Jahrhunderte lange Misswirthschaft heruntergebrachten Lande neu zu beleben und aufzufrischen. In dieser Beziehung hält der Berichterstatter namentlich die Einführung tiefgehender Untergrundspflüge in den Betrieb der anatolischen Landwirthe für dringend erforderlich. Der feinkörnige Ackerboden sei dort zu sehr verhärtet, um ein tiefes Eindringen der in den Regenzeiten oft reichlich strömenden Wassermassen zuzulassen. Infolge dessen fliesse der Regen rasch ab oder verdunste an der Oberfläche, während ein besser gelockertes Erdreich ihm ein tieferes Eindringen sowie Sicherung vor allzu raschem Aufsaugen durch die Sonnengluth und den angebauten Pflanzen eine nachhaltige Nahrungsquelle gewähren würde. Durch den Augenschein hat der Berichterstatter die Landwirthe davon zu überzeugen vermocht, welche Vortheile in dieser Beziehung die bis zu 25 cm tief arbeitenden Stahlpflüge gewähren, und jetzt tritt überall ein lebhaftes Verlangen nach solchen Pflügen hervor, die von der Bahngesellschaft mit grosser Bereitwilligkeit geliefert werden. Ausserdem hat die Gesellschaft bereits in den Fruhjahren 1898 und 1899 zahlreichen Landwirthen anstatt ihrer vielfach ausgearteten Getreidesorten besseres und ertragsfähigeres Saatgut geliefert, und von den Witterungsverhältnissen begünstigt, bieten die Feldfrüchte im laufenden Jahre Aussicht auf einen so lohnenden Ertrag, wie er sonst nur in seltenen Fällen vorkommt. Aber auch durch die Einführung von bislang dort unbekannten Feldfrüchten, die den örtlichen Bodenverhältnissen entsprechen, sucht die Bahnverwaltung der kleinasiatischen Landwirthschaft aufzuhelfen. So haben Versuche, die im Jahre 1899 an der oberen Konialinie mit der Aussaat von 10 000 kg Kartoffeln gemacht wurden, zu einem erwünschten Ergebnisse geführt. Die Direktion liess das Saatgut an die zu Anbauversuchen bereiten Bauern vertheilen und die erzielten Früchte haben, was Güte und Menge anlangt, vollauf befriedigt. Sie entsprachen namentlich in letzterer Beziehung einer deutschen Mittelernte. Auch sagt der Genuss derselben den anbauenden Landwirthen sehr zu, so dass sie dieselben für ihren eigenen Bedarf zurückbehalten und nichts davon zum Verkaufe kommt. Jetzt will die Gesellschaft selbst auf einem eigens zu diesem Zweck gepachteten Gelände eine grössere Menge Kartoffeln züchten, um dieselben im kommenden Jahre an die Landwirthe als Saatgut zur Vertheilung zu bringen. Dabei nimmt die Lieferung landwirthschaftlicher Geräthe überall ihren ununterbrochenen Fortgang und das Zutrauen der Bevölkerung, die einsehen lernt, dass die Bahnverwaltung den vorhandenen Uebelständen in ebenso wohlwollender wie sachkundiger Weise Abhilfe zu schaffen sucht, gewinnt immer mehr an Stärke und Ausbreitung.

Ueber die finanziellen Ergebnisse des Betriebes der anatolischen Bahnen haben wir in voriger Nummer berichtet.

— **Bagdadbahn.** Zu den Angriffen russischer Blätter gegen dieses deutsche Unternehmen wird der „Schles. Ztg." aus Petersburg geschrieben: „Wir sind heute in der Lage mitzutheilen, dass die Haltung der russischen Presse durchaus nicht der Haltung der russischen Regierung entspricht. Das deutsche Unternehmen hat sich von Anbeginn an der wohlwollenden Förderung seitens der russischen Regierung zu erfreuen gehabt. Diese sieht in der Bagdadbahn keine gefährliche Konkurrenz der sibirischen Eisenbahn und weiss, dass Deutschland nie die Absicht gehabt hat, sich früher oder später in Kleinasien festzusetzen. Die Ansicht an leitender russischer Stelle geht vielmehr dahin, dass Deutschland weiter nichts will, als sich eine vom Suezkanal unabhängige Handelsstrasse nach dem indischen und nach dem grossen Ozean zu sichern, dass es aber keinerlei politischen Einfluss in diesen Ländern auszuüben entschlossen ist. Dafür spricht die Thatsache, dass es gerade Deutschland war, welches in wärmster Weise die Wünsche Russlands im nördlichen und nordöstlichen Kleinasien beim Sultan unterstützt hat, wie es auch bezüglich Persiens von vornherein das Vorrecht Russlands gegenüber England anerkannt hat und dieses Land als lediglich der russischen Einflusssphäre unterworfen ansieht.

Wenn trotzdem immer und immer wieder sowohl in der russischen, wie in der ihr in diesem Falle sekundirenden englischen Presse der Anschein zu erwecken versucht wird, Deutschland bezwecke mit der Bagdadbahn mehr wie nur die Förderung seines Handels und seiner Industrie, so ist in diesen Auslassungen weiter nichts als nur die übliche verhetzende Thätigkeit der Deutschland und dem Wachsen und Emporblühen seines Handels und seiner Industrie neidvoll gegenüberstehenden slavischen und englischen Presse zu erblicken. Die betheiligten Regierungen arbeiten zweifellos Hand in Hand."

— **Eisenbahnzerstörungen in China.** Wie aus den Tageszeitungen bekannt, greift in China der Aufstand der sogen. Boxer um sich, dessen fremdenfeindlicher Charakter sich sogleich darin offenbarte, dass der erste und wichtigste Gegenstand des Angriffs die Peking mit der Hafenstadt Tientsin am Peiho verbindende Eisenbahn war. Nach einer Meldung vom 12. d. Mts. ist auch die telegraphische Verbindung zwischen Tientsin und der Hauptstadt zerstört und es sollen alle nordchinesischen Eisenbahnen ausser Betrieb sein. Es liegen offenbar sehr gewichtige Anzeichen vor, dass die bestehende chinesische Regierung den Aufstand begünstigt. Inzwischen haben sich die in Peking vertretenen Mächte zu gemeinschaftlicher Selbsthilfe gegen die Aufrührer vereinigt. Nächstes Ziel war die Wiederherstellung des Eisenbahnbetriebes auf der Linie Tientsin-Peking; diese ist am 10. Juni erfolgt, denn es wird der Abgang von Zügen mit Truppen der Mächte nach Peking gemeldet. Wahrscheinlich ist, dass nun eine Besetzung von Peking selbst folgen wird, da die chinesische Regierung vielleicht nicht einmal Willens, jedenfalls aber ausser Stande ist, die Fremden und ihr Eigenthum gegen die Aufrührer zu schützen. Deutscherseits sollen zu diesem Schutz mehrere Hundert Matrosen von Tientsin nach Peking unterwegs sein; angeblich sollen etwa 10 000 Mann aller Nationalitäten zur Besetzung Pekings herangezogen werden.

— **Ueber die Usambara-Eisenbahn** berichtet das „Deutsche Kol.-Bl." folgendes: A. Betrieb der Strecke Tanga-Muhesa. Seit Uebernahme der Verwaltung durch das Reich zu Anfang des vergangenen Rechnungsjahres wurde der Betrieb durch die nothwendigen umfangreichen Instandsetzungen an dem Bahnkörper und den Betriebsmitteln zunächst stark beeinträchtigt. Inzwischen haben sich aber die Verhältnisse wesentlich gebessert, und wenn es bisher nur möglich war, vier bis fünf Züge wöchentlich in beiden Richtungen fahren zu lassen, was den bestehenden Verkehrsbedürfnissen keineswegs entsprach, so wird jetzt, nachdem die Betriebsmittel im wesentlichen wieder gebrauchsfähig hergestellt sind, auch einen Zuwachs an Lokomotiven und Wagen erhalten haben, auf eine beträchtliche Erhöhung des Zugverkehrs und demzufolge Steigerung der Einnahmen gerechnet werden können.

Eine Zusammenstellung des Personen- und Güterverkehrs und der sich daraus ergebenden Einnahmen im Rechnungsjahre 1899, aus welcher zu ersehen, dass in der Zeit vom April 1899 bis März 1900 auf der Bahn 685 Weisse, 9 205 Farbige, 58 Stück Vieh, 2 466 t Güter befördert sind und hierfür eine Gesammteinnahme von 47 215 Rupien erzielt ist, gibt ein Bild über die bisherige Gestaltung des Verkehrs. Die für die Instandsetzung der alten Strecke und den Bau der neuen Strecke nothwendigen Beförderungen von Personen und Gütern sind darin nicht enthalten.

Zur Erleichterung des Personenverkehrs sind auf den Stationen Ngomeni und Muhesa Bahnhofswirthschaften eingerichtet. In Muhesa ist ausserdem ein Bahnhofshotel und eine Postagentur neu entstanden. Im Fahr- und Werkstattsbetrieb werden, um einem Mangel an europäischem Personal abzuhelfen, Suahelis, Banjanenfundis und Inder beschäftigt, deren Leistungen aber, von einigen Ausnahmen abgesehen, im allgemeinen noch viel zu wünschen übrig lassen.

B. Neubaustrecke Muhesa-Korogwe. Die Länge dieser Strecke ist nunmehr auf 45,5 km festgestellt (Gesammtlänge von Tanga bis Korogwe 87 km) und sind die Erdarbeiten hier überall im Gange. Die ersten 24 km vorwärts Muhesa werden, wenn nicht besonders ungünstige Verhältnisse eintreten, im Bahnkörper einschliesslich Brückenbau voraussichtlich bis zum 1. August d. J. fertiggestellt sein. Auf der zweiten Hälfte der Neubaustrecke sind die Erdarbeiten noch etwas zurück, da zahlreiche Erkrankungen des Vermessungspersonals die für die Inangriffnahme der Erdarbeiten nothwendigen genauen Absteckungen sehr verzögert haben. Man stiess auch stellenweise auf recht hartes Gestein, das einen guten Fortschritt der Arbeiten verhinderte; endlich musste an einigen Tagen die Arbeit des Regens wegen ganz eingestellt werden. Die Arbeiten sind gegenwärtig an acht selbständige Unternehmer vertheilt, unter denen sich bereits eine gewisse Konkurrenz geltend

macht, insofern sie sich gegenseitig bei dem zeitweilig vorhandenen Arbeitermangel die Arbeiter wegzulocken suchen. Die Unternehmer beschäftigten Ende April d. J. im ganzen gegen 2000 farbige und schwarze Arbeiter, klagten zwar zeitweilig über zu geringen Verdienst, suchten aber gleichwohl von den noch nicht vergebenen Arbeitern sich möglichst viel zu sichern.

Der Gesundheitszustand war im letzten Vierteljahre (Januar bis März 1900) kein günstiger. Ein Todesfall bei dem weissen Beamtenpersonal ist jedoch in dieser Zeit nicht vorgekommen, ebensowenig Unglücksfälle schwerwiegender Art beim Bau und Betrieb.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 15. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene, 17,73 km lange Strecke Misdroy-Ostswine der Nebeneisenbahn Wollin-Swinemünde — Eisenbahndirektionsbezirk Stettin — ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Am 1. Juli d. J. wird der neu eingerichtete, an der Bahnstrecke Neumünster-Vamdrup zwischen den Stationen Schafhaus und Tingleff gelegene Haltepunkt Baistrup für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen zwischen Baistrup und Schafhaus 6,45 km und zwischen Baistrup und Tingleff 3,71 km.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Zur Unterscheidung von der grossherzoglich badischen Eisenbahnstation Söllingen hat die an der Strecke Schöningen-Jerxheim gelegene gleichnamige Station die Benennung Söllingen (Braunschweig) erhalten.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Die Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 68 (k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn) und Nr. 78 (1. k. k. priv. Südbahngesellschaft, 2. k. k. priv. Wien-Pottendorf-W.-Neustädter Eisenbahn, 3. Barcs-Pakráczer Eisenbahnaktiengesellschaft, 4. steiermärkische Landesbahn Cilli-Wöllan, 5. Lokalbahn Bozen-Kaltern — Ueberetscher Bahn —) sind neu herausgegeben worden. Zum Güterwagenparkverzeichniss Nr. 85 (holländische Eisenbahngesellschaft) ist der Nachtrag II erschienen.

Durch die neu herausgegebenen Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 68 und 78 werden die im Mai 1897 bezw. August 1892 ausgegebenen Güterwagenparkverzeichnisse gleicher Nummer aufgehoben.

Vereinskilometerzeiger.

Neu herausgegeben ist der Kilometerzeiger Nr. 27 (grossherzoglich oldenburgische Staatseisenbahnen). Zu dem Kilometerzeiger Nr. 40 (königliche Eisenbahndirektionen zu Köln, St. Johann-Saarbrücken und Essen) und Nr. 68 (k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn) ist je der Nachtrag I, ferner zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" der Nachtrag VI erschienen.

Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 27 wird der im Februar 1894 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst Nachträgen I—IV aufgehoben.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1564 vom 10. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Festschrift über die Thätigkeit des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in technischer Beziehung von 1850—1900 (abgesandt am 14. Juni d. J.).

Nr. 1582 vom 1. Juni d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung und die Direktion der Dortmund Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 6. Juni d. J.).

Nr. 1620 vom 1. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Uebersendung von Drucksachen (abgesandt am 6. Juni d. J.).

Nr. 1623 vom 6. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 12. Juni d. J.).

Nr. 1624 vom 6. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 12. Juni d. J.).

Nr. 1637 vom 2. Juni d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, betreffend das technische Fachblatt des Vereins (abgesandt am 6. Juni d. J.).

Nr. 1668 vom 6. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die XVI. Technikerversammlung des Vereins (abgesandt am 9. Juni d. J.).

Nr. 1674 vom 7. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Preisvertheilung für den achtjährigen Zeitabschnitt vom 16. Juli 1891 bis 15. Juli 1899 (abgesandt am 13. Juni d. J.). (Die auf dem Rundschreiben irrthümlich weggebliebene Geschäftsnummer ist handschriftlich nachzutragen.)

Nr. 1714 vom 9. Juni d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend die Bearbeitung der Güterprobenstatistik des Erhebungsjahres 1897/98 (abgesandt am 13. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Betriebseröffnungen.

Csorbasee Zahnradbahn.
Tátralomniczer Lokalbahn.
Wiedereröffnung des Betriebes.

Die Eröffnung des regelmässigen Betriebes in der diesjährigen Sommerperiode findet am 15. Juni l. J. statt.

Budapest, den 12. Juni 1900. (1424)
Direktion der
Kaschau-Oderberger Bahn.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Juli d. J. wird der 2,8 km von Griessem und 2,6 km von Aerzen an der Strecke Lage-Hameln neu hergestellte Personenhaltepunkt Reher für den Personenverkehr eröffnet.

Dieser Haltepunkt dient zur Abfertigung von Personen und Reisegepäck mit der Einschränkung, dass die Fahrkarten durch die Zugführer verkauft werden und das Gepäck nur zur Nachabfertigung angenommen wird. Nach dem Haltepunkt kann Reisegepäck nur abgefertigt werden, wenn sich die Reisenden zu dessen Annahme unmittelbar am Gepäckwagen während des Aufenthalts der Züge auf dem Haltepunkt bereit erklären.

Die Fahrpreise von und nach Reher sind auf den Stationen der Strecke Lage-Hameln zu erfahren.

Sämmtliche zwischen Lage und Hameln verkehrenden Personenzüge halten in Reher.

Hannover, im Juni 1900. (1425)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 1. Juli d. J. ab verkehrt der bisher an allen Werktagen beförderte Zug 626

ab Sömmerda	$7.^{07}$
„ Grossrudestedt	$7.^{23}$
„ Stotternheim	$7.^{35}$
an Erfurt	$8.^{00}$

nicht mehr.

Erfurt, im Juni 1900. (1426)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Juli d. J. wird die an der Strecke Osnabrück-Löhne gelegene, bisher nur für den Personenverkehr eingerichtete Haltestelle Westerhausen auch für den unbeschränkten Gepäck-, Güter-, Thier- und Privatdepeschenverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und Fahrzeugen ist ausgeschlossen.

Gleichzeitig wird die Haltestelle in die Gütertarife für die Tarifgruppe IV, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe, in den oldenburg - nordwestdeutschen Gütertarif, den Staatsbahn-Thiertarif, den Privatbahn - Staatsbahn-Thiertarif und den rheinisch-westfälisch-nordwestdeutschen Kohlentarif aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Münster, den 8. Juni 1900. (1427)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Gütertarif der Gruppe V. Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppe V mit den preussischen und oldenburgischen Staatsbahnen. Ausnahmetarif für den rheinisch - westfälisch-mitteldeutschen, den oberschlesisch-nordwestdeutsch - mitteldeutsch - hessischen Kohlenverkehr und den Kohlenverkehr von Stationen des Direktionsbezirks Breslau, sowie Thiertarif der preussischen Staatsbahnen.

Am 1. Juli d. J. wird die an der Strecke Grunow - Königswusterhausen gelegene Haltestelle Oegeln für den Güter- und Thierverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen, sowie von Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, ist ausgeschlossen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen.

Halle a. Saale, den 11. Juni 1900. (1427a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 1. Juli 1900 tritt zum obengenannten Tarifheft der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze des Klassentarifs und neue erhöhte und ermässigte Frachtsätze einzelner Ausnahmetarife. Die eintretenden Frachtermässigungen im Ausnahmetarif Nr. 2 B (Kleie) von Korneuburg und Wien beruhen auf ermässigten Streckensätzen der österreichischen Bahnen.

Die durch den Nachtrag eintretenden Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen gelten erst vom 15. August d. J., soweit nicht bereits frühere Termine vorgesehen sind.

Druckstücke des Nachtrags können kostenlos bei den bekannten Dienststellen bezogen werden.

Breslau, den 14. Juni 1900. (1427b)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Wirksamkeit vom 20. Juni werden die nachbezeichneten Gruben in den Ausnahmetarif 13 für Koks und Kokskohlen des schlesisch-süddeutschen Gütertarifs, Heft No. 1 einbezogen:

Kaiser Wilhelmschacht der konsolidirten Gieschegrube, Wildensteinsegengrube (Grundmannschacht), Wildensteinsegengrube (Kronprinzschacht) und Hohenzollerngrube.

Vom gleichen Zeitpunkt ab wird auch die Station Emanuelsegen (Güterbhf.) des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz in die Kilometertafel II des Tarifheftes Nr. 1 aufgenommen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erfragen.

München, den 11. Juni 1900. (1428)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizer. Güterverkehr.

Zum Tarifheft II G (Verkehr der Rhein- und Main - Umschlagsstationen mit den Stationen der ostschweizerischen Eisenbahnverwaltungen) ist mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. der I. Nachtrag erschienen. Dieser Nachtrag, welcher von den betheiligten Verwaltungen und von unserm Gütertarifbüreau unentgeltlich abgegeben wird, enthält u. a. Frachtsätze für die Station Mannheim Industriehafen, sowie für die Station Bäch der schweizer. Nordostbahn, ferner Ausnahmefrachtsätze für gewisse amerikanische Hölzer und für Calcium-Carbid.

Karlsruhe, den 9. Juni 1900. (1429)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Aufhebung der Reexpeditionsstelle Bingerbrück für den Saarkohlenverkehr.

Die Reexpedition von Saarkohlensendungen in Bingerbrück ist nur noch bis Ende Juli d. J. zulässig. Vom 1. August d. J. ab müssen alle über Bingerbrück laufenden Saarkohlensendungen direkt abgefertigt werden. Es wird hierdurch betroffen der Verkehr nach Stationen der Direktionsbezirke St. Johann-Saarbrücken, Köln, Mainz, Frankfurt a/M., Cassel und Erfurt, der Main-Neckarbahn, der bayerischen und der sächsischen Staatseisenbahnen in den Kohlentarifen Nr. 1, 4, 6, 8, 17, 18 und 19 und in den Gütertarifen mit dem Direktionsbezirke Köln und der sächsischen Staatseisenbahnen (Staatsbahn - Gruppentarif VIII und rheinisch-Frankfurt-sächsisches Tarifheft 2). (1430)

St. Johann-Saarbrücken, 12. Juni 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-französischer Verband (Verkehr über Elsass-Lothringen). Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, Holzstoff und Holzzellstoff vom 1. Dezember 1898.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1900 treten die im Tarife enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Füssen, Icking und Wolfratshausen ausser Kraft.

Strassburg, den 8. Juni 1900. (1431)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 3.

Die Frachtsätze nach den Seehafenstationen transit und zwar Ausnahmetarif a (Weizen), b (Bohnen) und c (Kleie) werden mit Gültigkeit vom 20. Juni l. J. im Verkehr von Tluste durchweg um 9 ₰ für 100 kg ermässigt. Der Tarif ist auf Seite 65—75 entsprechend zu ändern. Die Ermässigung beruht auf Herabsetzung der Antheile der österreichischen Bahnen.

Breslau, den 8. Juni 1900. (1432)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.

Mit dem 1. Juli d. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag V in Kraft. Der Nachtrag enthält u. A. Ergänzung der besonderen Bestimmungen, theilweise ermässigte Frachtsätze für Bremerhaven und Geestemünde, Erweiterung des Klassentarifs sowie Erweiterung der Ausnahmetarife 4 (Eisen), 5 (landwirthschaftliche Maschinen), 6 (Erze), 28 (Cement), 43 (Eier), 45 (Obst), neue Ausnahmefrachtsätze für Zinkstaub sowie Berichtigungen. Abzüge des Nachtrags sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 10 ₰ oder 12 Heller zu haben.

Breslau, den 8. Juni 1900. (1433)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Heft 2.

Die im Haupttarife und im Nachtrag I hierzu enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 16 für die Beförderung getrockneter Malztreber usw. treten sofort ausser Kraft. An ihrer Stelle werden die bisherigen Frachtsätze des Spezialtarifs III angewendet.

Dresden, den 13. Juni 1900. (1434)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit dem 1. Juli 1900 gelangen für die Stationen Bamberg und Staffelstein neue Frachtsätze des allgemeinen Klassentarifs im Transitverkehr mit den niederländischen Hafenstationen zur Einführung. Näheren Aufschluss ertheilen die Abfertigungsstellen.

München, den 12. Juni 1900. (1435)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gütertarif der Gruppe I der preussischen Staatsbahnen, Gütertarife für den Wechselverkehr der Gruppe I mit den übrigen Gruppen der preussischen Staatsbahnen, für den Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Verkehr, für den Verkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, für den süd-ost preussischen Verkehr, für den ostdeutschen Privatbahnverkehr, für den mitteldeutschen Privatbahnverkehr und für den hanseatisch - ostdeutschen Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. wird in den vorbezeichneten Gütertarifen vermerkt, dass die Station Freystadt i/Wpr. zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen nicht geeignet ist.

Danzig, den 11. Juni 1900. (1436)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-oberschlesischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. werden die Stationen Liebeseele und Pritter an der Theilstrecke Misdroy-Ostswine der Nebenbahn Wollin-Swine-

münde des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin in den obengenannten Kohlentarif einbezogen.

Kattowitz, den 12. Juni 1900. (1437)

Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Für eiserne Maschinen und Maschinentheile des deutschen Spezialtarifes I, welche schweizerischer Herkunft und nach Russland, Finnland oder Polen bestimmt sind, wird die über andere Bahnwege erreichbare Fracht auch bei Umkartirung bezw. Abfertigung der Sendungen auf den diesseitigen Stationen Waldshut, Schaffhausen, Singen und Konstanz von uns im Rückvergütungswege gewährleistet.

Karlsruhe, den 13. Juni 1900. (1438)

Sächsisch-österreichischer Grenzverkehr.

An Stelle des Tarifs vom 1. November 1894 nebst Nachtrag I tritt am 1. Juli d. J. ein neuer Tarif für den Verkehr zwischen Stationen des sächsisch-österreichischen Grenzbezirks und Ober-Graslitz (Station der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn) einerseits und Stationen der königlich sächsischen Staatseisenbahnen andererseits in Kraft.

Soweit dadurch Frachterhöhungen eintreten, erlangen sie erst am 15. August 1900 Gültigkeit.

Abdrücke dieses Tarifs sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen oder durch Vermittelung der Stationen zu erhalten.

Dresden, am 12. Juni 1900. (1439)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
zugleich für die a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

Sächsisch-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Am 1. Juli 1900 tritt zum Tarifheft 4 der Nachtrag XIV in Kraft. Er enthält Entfernungen und Frachtsätze für neu einbezogene Stationen und Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Stationen zu beziehen.

Dresden, den 12. Juni 1900. (1440)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zu dem Heft 6 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn kommt am 1. Juli d. J. der V. Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält Frachtsätze für den Verkehr mit den badischen Stationen Halbmeil, Mannheim Industriehafen und Oos. Die für Mannheim Industriehafen in dem Nachtrage aufgeführten Frachtsätze für Frachtstückgut treten erst später in Geltung, worüber besondere Bekanntmachung erlassen werden wird.

Strassburg, den 5. Juni 1900. (1441)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch - westfälisch - hessischer Kohlenverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Frachtsatz von Würselen nach Dierdorf von 0,66 ℳ auf 0,44 ℳ für 100 kg berichtigt.

Essen, den 11. Juni 1900. (1442)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Güterverkehr.

Tarif Theil IV Heft 1 vom 1. Januar 1894.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni gelangen für die Beförderung von Stammholz ab Steinhaus b./Wels nach Ochsenfurt transit und Staffelbach transit direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 9. Juni 1900. (1443)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterr.

Für Holz des Ausn.-Tarifes Nr. 5 treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Prachatitz . . .	94 ₰
Nach Aussig-Landungsplatz von Prachatitz . . .	99 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Prachatitz . . .	89 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Prachatitz . . .	119 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Für Langholz im Verkehre mit Laube, Tetschen / Bodenbach - Landgspl. und Schönpriesen - Umschlag beträgt die Schleppbahngebühr 6 ₰ pro 100 kg.

Wien, am 9. Juni 1900. (1444)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Einführung von Nachträgen zu dem vom 1. Januar 1900 gültigen Lokalgütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1900, hinsichtlich der Theilstrecke Winterberg-Eleonorenhain von dem Tage der Betriebseröffnung, hinsichtlich der Abänderung der Anhangspost Nr. 13 auf Seite 380 des Tarifheftes 2, Abschnitt A (Kundmachung vom 26. Mai 1900 im V. B. Nr. 61 ex 1900) mit Gültigkeit vom 15. Juli 1900, sowie hinsichtlich anderweitiger Tariferhöhungen vom 15. August 1900 gelangt zum Lokalgütertarife Th. II, Heft 1, 2 und 3, je ein Nachtrag III zur Einführung.

Der Nachtrag III zu Heft 1 und 2 enthält diverse Aenderungen bezw. Ergänzungen und Berichtigungen. Von diesen Aenderungen sind insbesondere jene hinsichtlich der Tarifirung der Artikel: Bier, Bäume, Bleiwaaren, Carroussels, Fässer, Fassreifen, Holztönnchen, sperrige Güter, Wein und Zucker hervorzuheben.

Von den Ergänzungen ist namentlich die Einführung von Ueberfuhrsgebühren in Linz und Olmütz zu erwähnen.

Der Nachtrag III zu Heft 3 enthält nebst diversen Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen:

1. Uebertragung der Lokalbahn Olmütz-Cellechowitz und der mährischen Westbahn aus dem 2. Abschnitte in den I. Abschnitt;
2. den neuen Tarif für die Lokalbahnen Strakonitz-Winterberg-Wallern und Woduan-Prachatitz-Wallern, unter Einbeziehung der Theilstrecke Winterberg-Eleonorenhain.

Exemplare der vorgenannten Nachträge sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 40 Hellern — per Stück — zu beziehen.

Wien, am 9. Juni 1900. (1445)

Oesterreichisch-ungarisch-russischer Grenzverkehr.

Einführung eines Nachtrages I zu den Artikeltarifen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1900 tritt der Nachtrag I zu den Artikeltarifen für Gütersendungen im Verkehre zwischen österreichischen und ungarischen Stationen einerseits und Russland andererseits vom 1. Januar 1899 in Kraft.

Derselbe enthält einen neuen Artikeltarif 9/A für die Beförderung von Flachs und Hanf etc. von Szczakowa transit nach verschiedenen österreichischen Stationen.

Der Nachtrag ist durch die Verbandsverwaltungen um den Preis von 10 Hellern pro Exemplar zu beziehen.

Wien, am 9. Juni 1900. (1446)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für a) Cement u. hydraulischer Kalk im Kartirungswege, b) Cement u. hydraulischer Kalk zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete nach überseeischen Ländern im Rückvergütungswege treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im a) Kartirungswege, b) Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen a)	b)
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Beraun	50 ₰	42 ₰
Nach Aussig-Landungsplatz von Beraun	50 ₰	42 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Beraun	50 ₰	42 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Beraun	72 ₰	64 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 12. Juni 1900. (1447)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.

Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.

Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen: Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.

Oesterreichisch-ungarisch-russischer Grenzverkehr.

Anwendung der Getreidefrachtsätze auf Achszufuhren von Mais russischer Herkunft nach Nowosielitza.

Für in der Zeit vom 15. Juni 1900 aus

Russland unter Zollkontrole per Achse nach Nowosielitza zugeführte und bis längstens 31. Juli 1900 von dort abbeförderte Maistransporte finden, bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der sonstigen Bestimmungen der bezüglichen Getreidetarife, namentlich in Hinsicht der Bestätigung über die Herkunft, Zollkontrole, Lagerung und Bahnaufsicht, und unter Ausschluss der sechsmonatigen Lagerungsfrist die folgenden Frachtsätze von Nowosielitza (Bhf.) transit im Kartirungswege Anwendung:

1. Nach den im Tarif-Theil II, Heft 2 vom 1. August 1898 des norddeutsch-galizisch-südwestrussischen Grenzverkehres aufgeführten deutschen Stationen die in der Kolonne A a) enthaltenen Frachtsätze,
   erhöht um 19 ₰ pro 100 kg.
2. Nach den im Tarif-Theil II, Heft 2 vom 1. Januar 1897 des süddeutsch-österreichisch-russischen Grenzverkehres aufgeführten deutschen Stationen die in der Kolonne b) enthaltenen Frachtsätze,
   erhöht um 19 ₰ pro 100 kg.
3. Nach den im Tarif-Theil II vom 1. Januar 1897 des Grenzverkehres Russland-Vorarlberg etc. . . . . aufgeführten Stationen die in der Kolonne a) des Ausnahmetarifes 2 enthaltenen Frachtsätze,
   erhöht um 23 Cts. pro 100 kg.
4. Nach den im Tarif-Theil II, Heft 2 vom 1. Januar 1896 des österreichisch-ungarisch-russischen Grenzverkehres
   a) auf den Seiten 13—23 aufgeführten österreichischen Stationen, die in der Kolonne A a) enthaltenen Frachtsätze,
   erhöht um 22 Heller pro 100 kg;
   b) auf Seite 24 aufgeführten Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn, die in der Kolonne A a) enthaltenen Frachtsätze,
   erhöht um 22 Heller pro 100 kg;
   c) auf Seite 24 aufgeführten Stationen der königl. ungarischen Staatseisenbahnen, die in der Kolonne A a) enthaltenen Frachtsätze,
   erhöht um 27 Heller pro 100 kg.

Wien, am 11. Juni 1900. (1448)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarifhefte 2.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1900 tritt zu dem vom 1. Februar 1898 gültigen Tarifhefte 2 des in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverbandes der Nachtrag IV in Kraft.

Derselbe enthält Ausscheidung von deutschen Stationen aus dem Verbande und Aufhebung von Frachtsätzen im Verkehre mit diesen Stationen, — Einbeziehung neuer Stationen in die Verbandstarife, — Aufnahme von Stationen in verschiedene Ausnahmetarife, — neue Ausnahmetarife Nr. 5 (Caolin, Porzellanerde), Nr. 11 (Wolle animalische), Nr. 13 (Graphit) und Nr. 16/b (Koks zu Hochofenzwecken), ferner diverse Aenderungen und Berichtigungen.

Soweit durch Nachtrag IV Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. August 1900 in Gültigkeit.

Abdrücke des Nachtrages IV sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 85 ₰ oder 1 Kr. für das Stück erhältlich.

Wien, am 12. Juni 1900. (1449)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tariftheil II, Heft 4.

Einführung des Nachtrages I.

Mit Gültigkeit ab 1. Juli 1900 tritt zum Tariftheil II, Heft 4 vom 1. Oktober 1899 des in der Ueberschrift bezeichneten Eisenb.-Verbandes der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält u. a. die Aufhebung von Frachtsätzen, die Einbeziehung von Stationen in den Klassenguttarif und in Ausnahmetarife, — einen neuen Ausnahmetarif Nr. 32 für neue leere Reisekörbe, — die Erstreckung der Gültigkeit der ermässigten Frachtsätze im 1. Anhang, sowie diverse Ergänzungen und Berichtigungen.

Soweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz ausser Kraft treten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. August 1900 in Gültigkeit.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 20 ₰ oder 25 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 12. Juni 1900. (1450)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

7. Verkauf von Altmaterialien.

Der Abbruch eines rechteckigen Lokomotivschuppens, die Erd-, Maurer-, Zimmer-, Klempner-, Asphalt-, Anstreicher- und Glaserarbeiten für die Erweiterung eines ringförmigen Lokomotivschuppens, sowie die Versetzung des Militärschuppens auf Bahnhof Sangerhausen sollen mit theilweiser Lieferung der Materialien verdungen werden, wozu Termin auf den 2. Juli, Vormittags 11 Uhr anberaumt ist. Zeichnungen und Bedingungen können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,50 ℳ durch unterzeichnete Inspektion bezogen werden. Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen einzureichen.

Zuschlagsfrist 10 Tage. (1451)
Betriebsinspektion Nordhausen 1.

Achsen 60 000 kg, Drehspäne von Eisen und Stahl 480 000 kg, Eisenblechschrott 80 000 kg, Eisenschrott 480 000 kg, Federstahlschrott 60 000 kg, Formeisenschrott 100 000 kg, Gelbgussschrott 6 000 kg, Glasbrocken 2 000 kg, Gummiabfälle 2 000 kg, Gusseisenschrott 270 000 kg, Kupferabfälle 5 000 kg, Kupferspäne 9 000, Messing- und Rothgussspäne, gemischt mit Weissgussspänen 20 000 kg, Radreifen 200 000 kg, Radscheiben 40 000 Kilogramm, Radsterne 70 000 kg, Siederohrabschnitte, kleine 22 000 kg, verschiedene Abfälle von Wagendecken etc. 2 600 kg.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbüreau, Zimmer 5 des Verwaltungsgebäudes II eingesehen oder von demselben gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ in Baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Versiegelte, mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von alten Werkstattsmaterialien“ versehene Gebote sind bis zum 28. Juni 1900, Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden. (1452)

Ende der Zuschlagsfrist 12. Juli 1900.
St. Johann-Saarbrücken, 12. Juni 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf von Altmaterialien etc.

Die in den Hauptwerkstätten Buckau, Salbke, Halberstadt und Braunschweig lagernden Altmaterialien, Abfälle von Asbest, Plüsch, Leder, Leinen und Hanfschläuchen, Kupfer, Roth-, Messing- und Weissguss in Stücken und Spänen, Eisen-, Stahl- und Gussschrott, Glasbrocken, Gummi und Zinkschrott, sowie eine Drehscheibe und eine Plan- und Spitzendrehbank sollen — nach Loosen getrennt — verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am
2. k. Mts., Vormittags 10 Uhr,
im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 15. Juli 1900.

Magdeburg, den 6. Juni 1900. (1453)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf alter Oberbau- und Baumaterialien.

Die im diesseitigen Bezirke angesammelten alten Oberbau- und Baumaterialien, als:
Schienen, Schwellen, Herzstücke, Eisen-, Stahl- und Blechschrott
sollen im Wege des öffentlichen Verkaufs veräussert werden. Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind an die unterzeichnete Direktion versiegelt und portofrei **bis zum Termine, den 9. Juli 1900, Vormittags 11 Uhr,** einzureichen.

Zuschlagsfrist 15 Tage.

Die Verkaufsunterlagen liegen im Zimmer 1 unseres Verwaltungsgebäudes II zur Einsicht aus und werden gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ (in baar, nicht in Briefmarken) von dem diesseitigen **Rechnungsbüreau** abgegeben. Bestellgeld ist nicht erforderlich. (1454)

St. Johann-Saarbrücken, im Juni 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

8. Offene Stellen.

Für das Direktionsbüreau einer Privatbahngesellschaft wird ein mit dem direkten Tarif- und Reklamationswesen vertrauter, tüchtiger und zuverlässiger

Büreaubeamter (1455)

gesucht. Anerbieten mit kurz gefasstem Lebenslauf, Zeugnissabschriften und Gehaltsansprüchen sind an die Exped. d. Ztg. unter L. E. G. S. 100 zu richten.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 47. 20. Juni 1900. XL. Jahrgang.

Inhalt.

Nochmals die Betriebskoeffizienten.

Im Heft 31 der „Zwanglosen Hefte für Lernende im Eisenbahndienste" hatte der Ober-Rechnungsinspektor der königlich sächsischen Staatseisenbahnen, Herr G. Anders in Dresden, eine Abhandlung über den Rechnungsabschluss und das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen, d. h. über den Betriebskoeffizienten der sächsischen Staatsbahnen veröffentlicht. Es waren darin zum Vergleiche auch die Betriebskoeffizienten der vereinigten preussischen und hessischen sowie der bayerischen und württembergischen Staatsbahnen herangezogen. Anders hatte zu dem Vergleiche, der zu Ungunsten Sachsens sowie auch Württembergs ausfiel, bemerkt, der Betriebskoeffizient sei überhaupt kein einwandsfreier Maassstab für die Beurtheilung der Ergebnisse der verschiedenen Bahnunternehmungen. Es war deshalb von ihm ein anderer Maassstab für eine derartige Vergleichung gesucht worden und zwar in der Zurückführung der Einnahmen und insbesondere der Ausgaben auf die Leistung an Wagenachskilometern, d. h. auf die eigentliche Betriebsleistung.

In einer Besprechung dieser Abhandlung in der diesjährigen Nummer 2 d. Ztg. war die sachkundige Arbeit zwar nach ihrem vollen Werthe gewürdigt, aber zugleich ziffermässig nachgewiesen worden, dass der zweite Maassstab, die Zurückführung der Erträgnisse, Aufwendungen und Ueberschüsse auf einen Einheitssatz der Betriebsleistung, im grossen und ganzen zu demselben Ergebnisse wie der Vergleich der Betriebskoeffizienten führe. An diese Wahrnehmungen und Betrachtungen war die Bemerkung geknüpft, dass nach den ziffermässigen Ergebnissen der in Vergleich gezogenen Bahnen anscheinend grosse, kilometrisch ausgedehnte Bahnunternehmungen imstande seien, durch wirthschaftliche Ordnung des gesammten nicht örtlichen Dienstes selbst bei verhältnissmässig niedriger Bemessung der Fahr- und Frachttarifsätze Vortheile zu erzielen, die kleine Bahnunternehmungen sich nicht in dem gleichen Umfange verschaffen könnten.

Diese Besprechung hat Anders zu einer ausführlichen, wiederum mit grosser Sachkenntniss geschriebenen Entgegnung in der Nr. 32 d. Ztg. veranlasst. Anders ist auch jetzt noch kein Freund des Betriebskoeffizienten, er will ihm „fest zu Leibe gehen" und meint, je mehr er das dadurch zum Ausdruck kommende Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen zergliedere, desto mehr werde der Betriebskoeffizient an seiner gebietenden Machtstellung verlieren. Zugleich wird nachzuweisen versucht, dass die Ergebnisse des letzten Rechnungsjahres der verschiedenen Staatsbahnen die Schlussfolgerung nicht zu bestätigen scheinen, wonach mit der Grösse des Unternehmens die Erzielung wirthschaftlicher Vortheile, insbesondere bei dem nicht örtlichen Dienste zunehme. Hauptsächlich in folgenden Punkten glaubt Anders eine Bestätigung seiner Auffassung zu finden:

1. Zum Vergleiche der Betriebskoeffizienten verschiedener Bahnunternehmungen sei es nöthig, dass die Einnahmen und Ausgaben gleichartig nachgewiesen würden. Das sei aber in Wirklichkeit nicht der Fall.

2. Ungünstige Einnahmeverhältnisse beeinflussten den Betriebskoeffizienten unvortheilhaft namentlich dann, wenn, wie in Sachsen, das Land sehr reichlich mit Bahnen ausgestattet sei, an den Bahnlinien viele Verkehrsstellen und Knotenpunkte lägen und die Zahl der Züge schon wegen vieler Zweiglinien hoch sei.

3. Auch Neigungs- und Krümmungsverhältnisse sowie überhaupt die Schwierigkeit der baulichen Anlage der Bahn wirkten auf die Höhe der Betriebsausgaben und des Betriebskoeffizienten wesentlich ein.

4. Der Beeinflussung durch Verwaltungsmaassnahmen sei

erst recht die Länge der Verkehrswege und die Menge der zu befördernden Personen und Güter entzogen, sie seien aber bei den einzelnen Bahnen verschieden und übten daher eine verschiedenartige Wirkung auf den Betriebskoeffizienten aus.

5. Die Personalkosten, die den grösseren Theil aller Betriebsausgaben umfassten, wirkten insofern mitbestimmend auf den Betriebskoeffizienten ein, als die Durchschnittsbezüge des Personals, namentlich die Durchschnittslöhne der Arbeiter, verschieden hoch seien und verschieden hoch sein müssten.

6. Erheblicherem Einfluss durch Verwaltungsmaassnahmen unterliege die Anzahl der beschäftigten Beamten und Arbeiter, namentlich im Verwaltungsdienste; die statistischen Ergebnisse wären aber bei kleineren Bahnunternehmungen ebenso günstig, zum Theil sogar günstiger als bei den grösseren.

Dies sind die Hauptpunkte der Anders'schen Entgegnung, die übrigen Ausführungen sind von geringerer Bedeutung und können daher übergangen werden. Die Hauptpunkte aber möchten wir wenigstens kurz auch von unserem, also einem anderen Standpunkte aus etwas näher betrachten. Vielleicht nähern sich dabei unsere Ansichten doch noch mehr, als dies bei genauem Studium der Entgegnung schon jetzt der Fall zu sein scheint. Darum kann diese Erörterung auch so ruhig und sachlich bleiben. Es kommt gar nicht darauf an, irgend einer Bahnverwaltung Unwirthschaftlichkeit oder unzweckmässige Einrichtungen in der einen oder anderen Beziehung nachzuweisen. Noch viel weniger kann es etwa Zweck und Absicht dieser Zeilen sein, den Beweis zu erbringen, dass kleinere Bahnunternehmungen, vor allem kleinere Staatsbahnnetze der Existenzberechtigung entbehren. Es ist lediglich festzustellen, ob die Vergleiche der Betriebskoeffizienten in ihren Ergebnissen von Vergleichungen anderer statistischer Ziffern wesentlich abweichen und ob die Ergebnisse der Statistik, namentlich der auch von Anders benutzten neuesten Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Jahr 1898, der bereits erwähnten, in der Nr. 2 d. Ztg. ausgesprochenen Schlussfolgerung widersprechen.

Bei der Erörterung der einzelnen Punkte ist eine ganze Reihe von Zahlen über die thatsächlichen Ergebnisse einzelner Bahnen nicht zu entbehren. Um Wiederholungen zu vermeiden und zugleich den Ueberblick und die Hinweise zu erleichtern, wird eine kurze Zusammenstellung der hauptsächlich in Betracht kommenden Zahlen aus der Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Jahr 1899 vorausgeschickt. Es hat betragen bei:

(Tabelle siehe nebenstehend.)

Bei der Zurückführung der Ausgaben auf Einheiten und Hunderttheile der Einnahmen sind angepachtete und verpachtete Bahnstrecken und die Ausgaben erheblicherer Ergänzungen ausser Betracht gelassen. Werden diese Posten mitberücksichtigt, so würde der Betriebskoeffizient sich bei den vereinigten preussischen und hessischen Bahnen auf 57,53, bei den bayerischen auf 68,12, bei den sächsischen auf 72,29, bei den württembergischen auf 63,70, bei den badischen auf 67,30 und bei allen Staatsbahnen im Deutschen Reiche auf 60,63 stellen. Die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen sind in der Uebersicht nicht berücksichtigt, weil einige über sie in der Statistik enthaltene Angaben unvollständig sind. Im übrigen sind die fünf grössten Staatsbahnen aufgeführt.

Den niedrigsten Ausgabesatz auf 1 Wagenachskm und den niedrigsten Betriebskoeffizienten haben die vereinigten preussischen und hessischen Staatsbahnen. Die bayerischen Staatsbahnen stehen in Bezug auf die für 1 Wagenachskm aufgewendeten Ausgaben an zweiter Stelle, übersteigen aber im Betriebskoeffizienten die württembergischen Bahnen, bei denen allerdings die Einnahmen für 1 Wagenachskm sehr viel höher sind als in Bayern. Die sächsischen Staatsbahnen überragen alle anderen an Einnahmen, aber noch mehr an Ausgaben; den badischen Staatsbahnen gebührt nach den für 1 Wagenachskm aufgewendeten Ausgaben und nach ihrem Betriebskoeffizienten der dritte Platz.

	den vereinigten preussischen und hessischen	den bayerischen	den sächsischen	den württembergischen	den badischen	allen deutschen
	Staatseisenbahnen					
die Betriebslänge km	29 543	5 369	2 573	1 705	1 548	44297
die Gesammt-Bauaufwendung auf 1 km	256 731	236 268	316 219	323 708	338 018	260641
die Gesammtbetriebseinnahme:						
auf 1 km . . .	42 766	28 482	48 232	30 771	43 359	39 986
„ 1 000 Nutzkm	4 189	3 378	4 111	3 311	3 688	4 005
„ 1 000 Wagenachskilometer	105	102	117	116	109	106
die Gesammtbetriebsausgabe:						
auf 1 km . . .	24 396	18 161	33 991	18 994	28 461	23 744
„ 1 000 Nutzkm	2 390	2 154	2 898	2 044	2 421	2 378
„ 1 000 Wagenachskilometer	60	65	82	72	71	63
in Hunderttheilen der Betriebseinnahme (Betriebskoeffizient) . .	57,15	64,19	70,56	61,73	65,66	59,50
der Betriebsüberschuss:						
in Hunderttheilen der Gesammteinnahme	42,85	35,81	29,44	38,27	34,34	40,50
in Hunderttheilen des Anlagekapitals . .	7,09	4,23	4,53	3,65	4,58	6,27

Nun zu den sechs wesentlichsten Punkten der Entgegnung von Anders.

1.

Es ist richtig, dass trotz des einheitlichen Normalbuchungsformulars für die Eisenbahnen Deutschlands und trotz der eingehendsten Erläuterungen zu den einzelnen Einnahme- und Ausgabetiteln doch noch mehrfach Abweichungen bei dem Nachweise der Einnahmen und Ausgaben vorkommen. Das ist übrigens auch in unserer ersten Besprechung bereits anerkannt worden. Nur ist nicht anzunehmen, dass alle bestehenden Abweichungen für Sachsen ungünstig sind. Es ist dies allerdings der Fall bei den in der Entgegnung von Anders angeführten Pensionen, Wittwen- und Waisengeldern, Miethsvergütungen und Kosten der für Neubaulinien verwendeten Ober- und Baumaterialien. Aber es gibt auch noch andere Unterschiede. Davon nur zwei Beispiele von allerdings recht erheblicher Bedeutung.

Mehrere deutsche Staatsbahnen verwenden zur Vermehrung der Betriebsmittel beträchtliche Summen aus den Betriebsetats, andere ersetzen aus den Betriebseinnahmen kaum den Abgang an Betriebsmitteln. So haben nach der Tabelle 11 der Statistik der Eisenbahnen Deutschlands im Jahre 1898 die preussischen Staatsbahnen 167 Lokomotiven, 307 Personenwagen und 2 928 Gepäck- und Güterwagen mehr, die bayerischen Staatsbahnen 51 Lokomotiven und 1 091 Gepäck- und Güterwagen mehr und nur 16 Personenwagen weniger aus Betriebsfonds beschafft, als der Abgang betragen hat. Bei den sächsischen Staatsbahnen sind dagegen aus Betriebsfonds 10 Lokomotiven und 92 Gepäck- und Güterwagen weniger beschafft, als in Abzug gestellt, nur 14 Personenwagen hat der Betriebsfonds über den Abgang hinaus beschafft. In Württemberg beschaffte der Betriebsfonds 3 Lokomotiven über den Abgang, dagegen weniger 1 Personenwagen und 39 Gepäck- und Güterwagen. Baden bestritt aus Betriebsfonds 12 Lokomotiven mehr als in Abgang gestellt, blieb aber bei der Beschaffung von Personenwagen um 3 und der Gepäck- und Güterwagen um 10 hinter dem Abgange zurück. Die beiden grössten Staatsbahnunternehmen haben hiernach den Betriebsfonds unter Entlastung anderer Fonds zu Betriebsmittelbeschaffungen sehr viel stärker in Anspruch genommen als namentlich Sachsen. Ebenso fällt bei einem Vergleiche der

einzelnen Ausgabepositionen die günstige Lage der sächsischen Staatsbahnen in Bezug auf die Ausgabe an Steuern, Kommunalabgaben und für öffentliche Lasten auf. Sachsen verausgabte an solchen Kosten einschliesslich der Eisenbahnabgabe von etwa 300 km Eisenbahnbesitz im Auslande im Jahre 1898 rund 290 000 ℳ, während beispielsweise die Ausgaben der vereinigten preussischen und hessischen Staatsbahnen wegen der viel stärkeren Heranziehung zu den Kommunalsteuern rund 12 150 000 ℳ, also das vierfache mehr betrugen, als das den Grössen- und Verkehrsverhältnissen der beiden Bahnnetze im allgemeinen entsprechende Verhältniss (10 : 1) ergeben würde. Man braucht sonach wohl nicht allzu ängstlich bei jeder Einnahme- und Ausgabeposition nachzuforschen, ob alle Bahnen genau nach denselben Grundsätzen verfahren. Dazu liegt wohl nur Ursache vor, wenn auffällige Verschiebungen im Betriebskoeffizienten vorkommen sollten. Vieles wird sich von selbst ausgleichen und manches wird die Gesammtsumme der Einnahme und Ausgabe, mithin auch den Betriebskoeffizienten nur unwesentlich beeinflussen. Der Einfluss wird um so geringer sein, je grösser das Unternehmen und die Gesammtsumme überhaupt ist. Es ist nach alledem nicht anzunehmen, dass derartige nicht ganz übereinstimmende Anschreibungen den Werth des Betriebskoeffizienten wesentlich beeinträchtigen können. Wäre es aber doch der Fall, so sollte man schleunigst ein übereinstimmendes Verfahren herbeiführen.

Nur nebenbei mag zu den Bemerkungen in der Entgegnung über die Oberbau- und Baumaterialien für Neubaulinien angeführt werden, dass Sachsen anscheinend im Jahre 1898 von derselben Annahme ausgegangen ist, die auch in Preussen im Jahre 1897 bestanden hat, dass nämlich die Beschaffungskosten aller Ober- und Baumaterialien der Neubauten in Ausgabe und Einahme durch die Betriebsrechnung laufen sollen. Das trifft aber nach der Erläuterung zum Normalbuchungsformular nicht zu. Nur für die aus den Magazinen der Betriebsverwaltung an die Neubauten abgegebenen Materialien ist diese durchlaufende Buchung vorgeschrieben. Die vielen unmittelbar für die Neubauten beschafften Materialien sind hiervon auszuschliessen. Sachsen hat es demnach in der Hand, schon im nächsten Jahre diese Unstimmigkeit zu beseitigen.

2.

Mit diesem Punkte beginnt Anders die Aufzählung der sachlichen Gründe, die nach seiner Meinung auf das Verhälthältniss der Ausgaben zu den Einnahmen bei den Bahnen verschieden einwirken, ohne dass darauf durch Verwaltungsmaassnahmen ein wesentlicher Einfluss ausgeübt werden könne. Gewiss wird die häufige Aufeinanderfolge von Stationen, namentlich auf den Nebenbahnen, wie ebenso die dichte Anlage von Knotenpunkten und die Einlegung zahlreicher Züge auch für Seitenlinien den Betriebsaufwand erhöhen. Die Regel ist aber doch wohl bei allen Bahnverwaltungen — die sächsische wird davon auch nicht wesentlich abweichen —, dass Betriebs- oder Verkehrsstellen (Stationen) nur angelegt werden, wo ein Bedürfniss dafür besteht, wo also ein Verkehr vorhanden ist. Jeder Verkehr aber kostet nicht nur Geld, sondern er bringt auch Einnahmen. Uebrigens pflegen gerade die kleinen Betriebsstellen auf Nebenbahnen in einfachster und wenig kostspieliger Weise bedient zu werden. Auch der Anlage von Knotenpunkten und der Einlegung von Zügen wird allerwärts die Prüfung vorhergehen, ob der Verkehr diese Maassnahmen erheischt. Wo aber viel geleistet wird, ist viel Verkehr, und wo dies der Fall ist, da ist die Aussicht, bei zweckmässiger Einrichtung des Gesammtdienstes Nutzen zu erzielen, am grössten. Freilich ist es im einzelnen nicht zu bestreiten, dass grosse, auf langen Strecken ohne weitere Behandlung durchzuführende Transporte meistens verhältnissmässig einträglich sind. Nur kommen solche Transporte auch in den Bahnbezirken, die sich aus mehr und weniger verkehrsreichen Bahnlinien zusammensetzen, gewöhnlich nicht auf den weniger in Anspruch genommenen Linien vor, sondern sie bewegen sich über die an sich schon verkehrsdichten Linien. Das gilt nicht blos für Sachsen, sondern auch für Preussen und die anderen Staaten. Wenn Anders auf die hohen Aufwendungen für solche verkehrsdichten Bahnstrecken hinweist, so kann man mit demselben Rechte auch die hohen Erträgnisse dieser Linien hervorheben und den Staat glücklich preisen, der recht viele solcher schwer belasteter Linien besitzt. Nach der Statistik der Eisenbahnen Deutschlands haben im Jahre 1898 für 1 km Betriebslänge betragen die

	Wagenachs-kilometer	Nutz-kilometer	Zahl der gefahrenen Züge	Verkehrs-einnahmen ℳ
bei den vereinigten preussischen und hessischen Staatsbahnen	407 308	10 209	9 118	39 885
bei den bayerischen Staatsbahnen	280 554	8 433	8 014	26 140
bei den sächsischen Staatsbahnen	412 710	11 732	10 802	43 340
bei den württembergischen Staatsbahnen	265 199	9 292	8 362	28 136
bei den badischen Staatsbahnen	399 542	11 756	11 276	39 808

Danach stehen die Bahnen mit hohen Leistungen gar nicht ungünstig hinsichtlich der Einnahmen.

Jedenfalls kann man, ohne hierfür ziffermässige Unterlagen beizubringen, wohl mit einiger Sicherheit aussprechen, dass die verkehrsdichten Bahnlinien eines Unternehmens durch ihre reicheren Erträgnisse mit dazu beitragen müssen, für das ganze Unternehmen trotz der geringeren Rentabilität der weniger verkehrsreichen und erst recht der verkehrsarmen Bahnlinien ein befriedigendes Gesammterträgniss zu erzielen. Wohl sämmtliche Bahnunternehmungen von einiger Bedeutung, erst recht die hier behandelten Staatsbahnnetze, werden Bahnlinien der verschiedensten Art, verkehrsdichte und verkehrsarme, umfassen; es wird daher im Gesammtergebnisse aller Linien ein gewisses Durchschnittsergebniss zum Ausdruck kommen. Warum dies nicht in den Einnahmen und Ausgaben und in dem Verhältniss der letzteren zu den ersteren, d. h. in dem Betriebskoeffizienten, ebenso zutreffend dargestellt werden sollte, als in anderen statistischen Zahlen, ist nicht recht erklärlich. Auch kann nicht anerkannt werden, dass eine Bahnverwaltung dem Anhäufen des Verkehres auf einzelnen Linien völlig machtlos gegenüberstehen sollte. Es stehen ihr Verkehrsumleitungen und andere Maassnahmen, nöthigenfalls die Schaffung von Entlastungsbahnen zu Gebote. Sie wird allerdings um so freier in der Wahl der Mittel sein, voraussichtlich auch ungewöhnliche und kostspielige Anlagen um so mehr vermeiden können, je ausgedehnter und vielgestaltiger das Netz ist, über das sie verfügt.

3.

Schwierige Neigungs- und Krümmungsverhältnisse können allerdings den Transport vertheuern und daher den Betriebskoeffizienten ungünstig beeinflussen. So sehr verschieden sind aber in dieser Beziehung die Verhältnisse bei den deutschen Bahnen nach der Statistik überhaupt nicht. Auch die durchschnittliche Stärke der Züge, die unter gewissen Voraussetzungen von den Neigungsverhältnissen beeinflusst wird, zeigt bei den in Betracht gezogenen Bahnverwaltungen keine grossen Verschiedenheiten. Die durchschnittliche Stärke der Güterzüge, also der Haupteinnahmequelle, betrug im Jahre 1898 bei den vereinigten preussischen und hessischen Staatsbahnen 68, bei den bayerischen und sächsischen Staatsbahnen je 64, bei den württembergischen 56 und bei den badischen 69 Achsen. Bei allen Zügen stellte sich der Durchschnitt auf 42 in Preussen, 35 in Bayern, 38 in Sachsen, 32 in Württemberg und 35 in Baden. Von

wesentlicher Bedeutung wären die Neigungsverhältnisse für die Beurtheilung des Betriebsaufwandes, wenn eine Bahnverwaltung gerade ihren Hauptverkehr auf Strecken mit besonders schwierigen Neigungsverhältnissen zu bewältigen hätte. Das scheint aber, wie eine Durchsicht der einzelnen Linien der verschiedenen Bahnnetze in der Tabelle 4 der Reichsstatistik ergibt, im allgemeinen und jedenfalls auch bei den sächsischen Staatsbahnen nicht der Fall zu sein. Anders führt übrigens die Schwierigkeit der Neigungs- und Krümmungsverhältnisse, sowie den nachfolgenden Punkt wegen der Schwierigkeiten der Bahnanlagen selbst nur an, indem er auf die Bemerkungen der Schriftleitung zu der ersten Besprechung (Nr. 2 dieser Zeitung) verweist. Neue ziffermässige Unterlagen werden nicht beigebracht. Es soll deshalb hier nur kurz zu dem Einwande, dass auch die Gesammtbauaufwendungen in der Regel auf die Höhe der Unterhaltungs- und Betriebskosten einen Schluss gestatten, bemerkt werden, dass diese Regel mit der Zunahme der Nebenbahnen doch wohl durchbrochen ist. Nebenbahnen verursachen zumeist keinen bedeutenden Bauaufwand, wenigstens erfordern sie in der Regel nicht die Durchschnittsaufwendung für Hauptbahnen, sie drücken also bei der Inbetriebnahme die durchschnittliche Gesammtaufwendung herab, nicht aber, wie Anders auch an einer anderen Stelle richtig ausführt, zugleich den Betriebskoeffizienten, denn im Vergleich zu den aufkommenden Einnahmen sind zumeist ihre Ausgaben hoch, sicherlich höher als bei den älteren Hauptbahnen. Bei den preussischen und den hessischen Staatsbahnen haben die im Laufe der Zeit erbauten 10 000 km Nebenbahnen die durchschnittlich für ein Bahnkilometer aufgewendete Bausumme erheblich herabgedrückt, aber keinesfalls den Betriebskoeffizienten verbessert. Wie wenig die Annahme zutrifft, dass die durchschnittliche Gesammtbauaufwendung der Bahnen, weil darin einigermaassen die Schwierigkeiten der baulichen Anlagen zum Ausdruck kommen, einen gewissen Maassstab für die Beurtheilung der Unterhaltungskosten bilde, lässt übrigens ein Blick in die Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Jahr 1898 ohne weiteres erkennen.*) Bei den deutschen Staatseisenbahnen zusammen betrug die Gesammtbauaufwendung für alle im Betriebe befindlichen Strecken durchschnittlich auf 1 km 255 286 ℳ. Dabei stellten sich die gesammten Betriebsausgaben auf 1 km auf 23 744 ℳ und der Betriebskoeffizient auf 59,50 Hunderttheile der Betriebseinnahmen. Demgegenüber ist beispielsweise bei den oldenburgischen Staatseisenbahnen eine durchschnittliche Bauaufwendung auf 1 km von 84 084 ℳ, also von noch nicht einem Drittel der Durchschnittssumme aller Staatseisenbahnen, nachgewiesen. Gleichwohl sind die Betriebsausgaben hoch gewesen. Sie haben im Durchschnitt auf 1 km 10 405 ℳ, also fast halb so viel als der Durchschnitt aller Staatsbahnen betragen und 61,27 Hunderttheile der Betriebseinnahmen in Anspruch genommen. Die Main-Neckarbahn, die mit einer durchschnittlichen Gesammtbauaufwendung auf 1 km von 254 903 ℳ ebenfalls unter der Durchschnittssumme aller Staatsbahnen bleibt, übersteigt in den Betriebsausgaben mit 52 611 ℳ im Durchschnitt auf 1 km die mitgetheilte Durchschnittsausgabe aller Staatsbahnen um mehr als das Doppelte. Dabei stellt sich der Betriebskoeffizient auf 62,51; er weicht also nicht einmal wesentlich von dem Gesammtbetriebskoeffizienten ab.

Es sind andere Verhältnisse, die den Betriebsaufwand in viel höherem Grade beeinflussen, so dass aus der Höhe der durchschnittlichen Bauaufwendung nur sehr schwer auch nur einigermaassen zuverlässige Rückschlüsse auf die Höhe der Betriebsausgaben gezogen werden können.

(Schluss folgt.)

*) Anm. d. Schriftl. Wir hatten in der Bemerkung (Nr. 2 S. 18 d. Ztg.) nur gesagt, dass die Gesammtbauaufwendungen die Schwierigkeiten des Baues wiederspiegeln und demnach in der Regel auf die Höhe der Unterhaltungs- und der Betriebskosten einen Schluss gestatten. Wir sind mit dem Herrn Verfasser obigen Aufsatzes einverstanden, dass diese Regel häufig Ausnahmen erleidet und dass z. B. billig gebaute Nebenbahnen, die sich dem Gelände anschmiegend bergauf, bergab gehen, gerade deshalb hohe Betriebskosten bedingen, welche bei theurerem Bau billiger sein würden.

Ergebnisse der Unfallversicherung der Arbeiter bei der italienischen Mittelmeerbahn im Jahre 1899.

Nach einer langen Vorbereitung und mannigfachen Anfechtungen und Kämpfen trat am 17. März 1898 in Italien das Gesetz in Kraft, welches die so wichtige Angelegenheit der Unfälle der Arbeiter regelt und diesen von vorn herein die Entschädigung für Unfälle durch die auch in Deutschland eingeführte Zwangsversicherung sicherstellt. Im Sinne dieses Gesetzes gilt als Arbeiter jeder, der dauernd oder vorübergehend bei einer Arbeit ausserhalb seiner Wohnung beschäftigt ist, ferner jeder, der unter gleichen Verhältnissen die Arbeit beaufsichtigt, sobald seine fixe Tageslöhnung nicht 7 L. übersteigt sowie der Lehrling mit oder ohne Lohn, welcher an der Ausführung der Arbeit theil nimmt. Die Versicherung hat auf Veranlassung und Kosten des Leiters oder Betriebsinhabers der Unternehmung, des Gewerbes oder Baues zu geschehen und sich auf alle Todes- und Verletzungsfälle der Arbeiter zu erstrecken, welche einem gelegentlich der Arbeit durch gewaltsame Ursache herbeigeführten Unfalle zuzuschreiben sind, dessen Folgen sich länger als fünf Tage fühlbar machen.

Vom Gesetze wurde folgendes Maass für die zu versichernden Entschädigungen festgesetzt: fünf Jahreslöhne bei Todesfall oder vollständiger dauernder Arbeitsunfähigkeit. Bei dauernder, theilweiser Arbeitsunfähigkeit fünf Mal der Theil des Jahreslohnes, um welchen dieser letztere vermindert wurde oder vermindert werden sollte, oder besser, welcher der verringerten Erwerbsfähigkeit entspricht. Die Hälfte des Lohnes im Falle der zeitweiligen, vollständigen Arbeitsunfähigkeit oder die Hälfte des Mindererwerbes bei zeitweiliger, theilweiser Arbeitsunfähigkeit für die ganze Dauer der ganzen oder theilweisen Arbeitsunfähigkeit. Der Arbeitgeber hat innerhalb 48 Stunden über jeden einem seiner Arbeiter zugestossenen Unfall Anzeige zu erstatten, und sobald die Folgen sich über den zehnten Tag nach der Verletzung erstreckt haben oder dies voraussichtlich der Fall sein wird, hat seitens der Gerichtsbehörde eine Untersuchung des Unfalles stattzufinden, zu welcher der Arbeitgeber, die Versicherungsanstalt und der betreffende Arbeiter oder seine Rechtsnachfolger beigezogen werden müssen. Weder das Vorhandensein einer leichten, noch einer schweren Schuld seitens des Verletzten, des Arbeitgebers oder dritter Personen, wenn sich eine solche als eigentliche Ursache des Unfalles herausstellen sollte, hat irgend einen Einfluss auf die Auszahlung der Entschädigung, welche von der Versicherungsanstalt in dem oben bezeichneten Maasse entrichtet werden muss. Nur in dem Falle, dass die Ursache des Unfalles dem Dolus zuzuschreiben ist, wird der civilrechtliche Klageweg zur Erlangung einer Zuschlagsentschädigung gegen die strafrechtlich Verurtheilten oder gegen den Arbeitgeber, sofern er civilrechtlich für diese aufzukommen hat, zugelassen.

Dies sind die Hauptzüge des italienischen Unfallsgesetzes. Die Anwendung desselben seitens der Betriebsgesellschaften der drei grossen Bahnnetze hat aber nicht geringen Schwierigkeiten begegnet, theils weil die Klassen der Angestellten, für welche den Gesellschaften die gesetzliche Versicherungspflicht obliegt, dem Wortlaute des Gesetzes nicht mit Bestimmtheit entnommen werden können und ferner weil der Begriff des Unfalles, für welchen die Versicherung aufzukommen hat, nicht mit genügender Klarheit festgestellt ist. Der im Gesetzestexte niedergelegte Begriff: „ein dem Körper des Arbeiters durch gewaltsame Ursache bei Gelegenheit der Arbeit zugefügter Schaden“ hat besonders durch den Ausdruck „bei Gelegenheit der Arbeit“ zu grossen Zweifeln Anlass gegeben, da in keiner Weise die Natur und der Grad des nothwendigen Zusammenhanges zwischen Arbeit und der vom Arbeiter davongetragenen Verletzung klar bestimmt wurde, welcher erforderlich ist, damit diese als Unfall im Sinne des Gesetzes aufgefasst werden muss.

Aber da es hier nicht Aufgabe sein kann, in die verschie-

denen Fragen, welche aus der angezogenen, wenig genauen und klaren Fassung der Gesetzesbestimmung entstehen können, und in deren mögliche Lösungen näher einzutreten, wurde ihrer nur Erwähnung gethan, um berichten zu können, dass die Bahnen in Erwartung einer passenden Lösung der Frage alle Verletzungen anzuzeigen pflegen, welche die vom Gesetze bestimmte Schwere haben und welche einem Angestellten zustossen, der auf Grund einer zwischen den Bahnen und dem Ministerium vereinbarten Tabelle der verschiedenen Personalklassen als Arbeiter im Sinne des Gesetzes betrachtet werden muss, sobald nur irgend welche Beziehung zwischen Arbeit und Verletzung vorhanden ist. Auf dieser Grundlage wurde das Unfallsgesetz auf den italienischen Bahnen angewendet. Da nun die Mediterranea in diesen Tagen eine genaue statistische Zusammenstellung der Unfälle ihrer Arbeiter, deren Folgen und der dafür geleisteten Vergütungen usw. vom Jahre 1899 verfasst hat, wird es gewiss nicht ohne Interesse sein, wenn daraus die folgenden hauptsächlichsten Daten, welche auch einen Anhaltspunkt für vergleichende statistische Untersuchungen über die bezüglichen Verhältnisse bei Bahnen anderer Länder abgeben können, mitgetheilt werden. Es darf aber hierbei nicht ausser Acht gelassen werden, dass sich der Betrieb der italienischen Bahnnetze unter sehr schwierigen Verhältnissen abwickelt und zwar sowohl wegen der Gestaltung und der Natur des Landes selbst sowie wegen der Unzulänglichkeit der Bahnanlagen aller Art, als auch wegen der inneren Veranlagung der Arbeiter, welche infolge ihres Temperamentes weniger überlegend und bedachtsam als die anderer Länder ihre Obliegenheiten verrichten und welche sich nicht oder nur sehr widerstrebend allen auferlegten Vorsichtsmaassregeln unterwerfen. (Zum Beispiel kann nur mit der grössten Schwierigkeit und Strenge der ständige Gebrauch von Schutzbrillen in den Werkstätten durchgeführt werden.)

Das Arbeiterpersonal der genannten italienischen Bahn ist je nach seinen Verrichtungen in 5 Gruppen eingetheilt: 1. Maschinenpersonal, 2. Zugbegleitungspersonal, 3. Streckenpersonal, 4. Arbeiterpersonal in den Bahnhöfen und dazu gehörigen Anlagen, Gebäuden, Büros usw., 5. Werkstättenarbeiter.

Für jede dieser Gruppen wurde die Anzahl der Unfälle, die mittlere Krankheitsdauer und die nach Maass des Gesetzes ausbezahlten Vergütungen festgestellt. Aus folgenden Tabellen können die Ergebnisse der statistischen Nachforschungen ohne weiteres entnommen werden. Zieht man die Anzahl der Unfälle für jede einzelne Personalgruppe an sich in Betracht und nicht im Verhältniss zur Zahl der einer Gruppe angehörigen Arbeiter, deren Höhe natürlich durch die Anforderungen des Dienstes gegeben ist und welche zur Zahl der Arbeiter der anderen Gruppen in einem beinahe dauernd gleichbleibenden Verhältniss steht, so findet man, dass von 100 Unfällen 9 auf das Maschinenpersonal, 7 auf das Zugbegleitungspersonal, 19 auf das Streckenpersonal, 45 auf das Personal in den Stationen und dazu gehörigen Baulichkeiten, Büros usw. und 21 auf die Werkstättenarbeiter kommen.

Die mittlere Krankheitsdauer gibt einen Anhaltspunkt für die Schwere der Unfälle in den einzelnen Gruppen; von den 39 Todesfällen kommen 3 auf die erste, 4 auf die zweite, 13 auf die dritte, 16 auf die vierte und 3 auf die fünfte Gruppe.

Gruppe	Anzahl der Angestellten	Unfälle	‰	Betrag der Löhne Lire	bezahlte Entschädigungen Lire	‰	gesammte Krankheitsdauer	mittlere Dauer Tage
1	2 525	230	91,07	3 262 865	54 535	16,—	8 069	35,5
2	2 719	170	39,36	2 505 061	67 704	27,06	5 728	55,1
3	16 613	469	28,23	8 221 719	60 315	7,91	13 237	28,2
4.	13 698	993	72,59	10 277 356	98 342	9,56	23 820	24,4
5	5 429	602	110,90	5 283 419	43 407	8,22	11 474	19,1
zusammen	40 984	2 464	58,89	29 550 420	324 303	10,97	62 328	26,3

Ausgang der Unfälle	innerhalb 5 Tagen	innerhalb 5—10 Tagen		innerhalb 10—30 Tagen		innerhalb 30—90 Tagen		über 90 Tage		Gesammtzahl der Unfälle	mittlere Krankheitsdauer	bezahlte Entschädigungen	mittlerer Betrag der Entschädigungen für Unfall
		Anzahl der Fälle	Krankheitsdauer	Anzahl der Fälle	Krankheitsdauer	Anzahl der Fälle	Krankheitsdauer	Anzahl der Fälle	Krankheitsdauer		Tage	L.	L.
Todte	34	1	8	2	34	2	122	—	—	39	4,2	162 076	4 156
vollständige dauernde Arbeitsunfähigkeit	—	—	—	—	—	—	—	5	1 869	5	373,8	24 250	4 850
dauernde theilweise Arbeitsunfähigkeit:													
mit Entlassung	—	—	—	2	34	7	440	23	4 694	32	161,5	67,874	2 121
ohne Entlassung	—	—	—	—	—	3	178	3	592	6	128,3	3 176	529
nur zeitweilige Arbeitsunfähigkeit	—	780	6 322	1 146	20 048	321	14 940	72	18 157	2 319	23,6	66 927	29
zusammen	34	781	6 330	1 150	20 116	333	15 680	103	20 812	2 401	26,1	324 303	135

Auf den Mittelmeerbahnen, deren Betriebsdichte am besten durch die im Jahre 1899 gefahrenen 35 000 000 Zugkm dargestellt ist, erlitt die Gesammtmasse der beschäftigten Arbeiter eine Summe von Unfällen, welche eine Arbeitsunfähigkeit von solcher Dauer herbeiführte, dass auf den Kopf der beschäftigten Arbeiter 1⅓ Tage entfallen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Warnung an die Angestellten der preussischen Staatseisenbahnen.** Unter dieser Ueberschrift schreibt die halbamtliche „Berl. Korr.“ folgendes:

Der „Verband der Eisenbahner Deutschlands“ veröffentlichte kürzlich im „Vorwärts“ einen Aufruf an die Eisenbahner Berlins, in welchem die hiesigen Angestellten der Staatseisenbahnverwaltung unter Bezugnahme auf die Vorgänge bei dem Ausstande der Angestellten der Grossen Berliner Strassenbahn aufgefordert werden, sich zur Verbesserung ihrer Lage zu organisiren und zu diesem Zwecke dem genannten Verbande beizutreten.

Der Versuch, die Beamten und Arbeiter der Staatseisen-

bahn für eine unter sozialdemokratischer Führung stehende Gewerkschaft anzuwerben und in weiten Kreisen derselben Unzufriedenheit zu verbreiten, ist nicht neu. Er ist seit dem Jahre 1890 an den verschiedensten Orten, zuletzt noch in Hamburg und Breslau, und in mannigfaltigen Formen wiederholt worden. Die Staatseisenbahnverwaltung ist allen diesen Bestrebungen stets mit der bestimmten Erklärung entgegengetreten, dass die Betheiligung an derartigen ordnungsfeindlichen Bestrebungen und Vereinen mit der Beschäftigung im Dienst der Staatsbahn unverträglich sei, und dass daher der Beitritt zu solchen Verbänden sowie die agitatorische Förderung ihrer Zwecke unnachsichtlich die Kündigung des Dienstverhältnisses zur Folge haben würde. Die Beamten und Arbeiter der Staatseisenbahn sind demnach über die für sie maassgebende Auffassung der Verwaltung in weitestem Umfange und in einer jeden Zweifel ausschliessenden Weise unterrichtet.

Bis jetzt ist durch die klare Haltung der Staatseisenbahnverwaltung erreicht worden, dass der Wunsch der Sozialdemokratie, das gute Verhältniss zwischen den Vorgesetzten und den Untergebenen der Staatsbahnen zu stören, nirgend in Erfüllung gegangen ist. Es ist mit Zuversicht zu erwarten, dass die getroffenen Anordnungen, welche bei gegebenen Anlässen den Beamten stets nachdrücklichst in Erinnerung gebracht werden, auch in Zukunft ausreichen werden, um die Angestellten der Staatseisenbahn von Pflichtverletzungen abzuhalten und vor den hieraus sich ergebenden Gefahren zu bewahren.

— **Buttersendungen im Sommer**. Seit dem Sommer 1897 werden auf den preussischen Staatsbahnen Versuche angestellt, die als Stückgut aufgegebenen Buttersendungen während der Beförderung auf der Eisenbahn durch Kühlung mit Eis frisch zu erhalten. Die zu diesem Zwecke eingerichteten Wagen führen in besonders angebrachten eisernen Behältern etwa 700 kg Eis mit sich und sind, um das Eindringen warmer Luft zu verhindern, neben anderen Schutzvorrichtungen an den Decken und Wänden mit Isolirschichten versehen. Bei Benutzung dieser Spezialwagen wird neben der Fracht zur Deckung der der Eisenbahn für die Eisbeipackung entstehenden Selbstkosten eine Gebühr von 20 ₰ für je angefangene 50 kg der Frachtbriefsendung erhoben. Obwohl die Wagen sich sehr gut bewährt haben, ist deren Benutzung, wie aus einer Mittheilung der Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft hervorgeht, in den Sommern 1897 und 1898 nur sehr mässig gewesen, im Sommer 1899 gegen die Vorjahre sogar erheblich zurückgegangen. Die Eisenbahnverwaltung führt dies auf das nichtgenügende Bekanntsein der Einrichtung zurück und hat deshalb die verschiedenen Körperschaften ersucht, in ihren Kreisen auf die mit dieser Beförderungsweise verbundenen Vortheile noch besonders hinzuweisen. („Berl. Akt.“)

— **Feriensonderzüge von Berlin nach Süddeutschland.** Wie alljährlich, werden auch in diesem Jahre im Juli und August Feriensonderzüge zu ermässigten Preisen abgelassen, und zwar nach: 1. München, Lindau, Kufstein, Salzburg und Bad Reichenhall am 2., 6., 7. und 14. Juli sowie am 15. August vom Anhalter Bahnhof. 2. Frankfurt a/M., Strassburg i/E. und Basel (Rhein, Schwarzwald, Reichsland, Schweiz) am 30. Juni vom Potsdamer Bahnhof über Frankfurt a/M.-Weissenburg, am 5. und 6. Juli vom Potsdamer Bahnhof über Frankfurt a/M.-Heidelberg, am 7. Juli vom Anhalter Bahnhof über Frankfurt a/M.-Weissenburg, am 14. Juli vom Potsdamer Bahnhof über Frankfurt a/M.-Weissenburg, am 15. August vom Anhalter Bahnhof über Frankfurt a/M.-Heidelberg. 3. Stuttgart, Ulm und Friedrichshafen (Bodensee, Schweiz) am 20. Juli vom Anhalter Bahnhof. Die Züge nach München an allen Fahrtagen sowie der Zug nach Basel am 5. Juli dienen dem Berliner Verkehr; unterwegs findet eine Aufnahme von Reisenden nicht statt. Für Unterwegsstationen wird durch besondere Züge gesorgt.

— **Berliner Stadt- und Ringbahnverkehr.** Die königliche Eisenbahndirektion Berlin hat, wie alljährlich, eine „Zusammenstellung der auf den Stadt- und Ringbahn- sowie den Vorortstationen an den Oster- und Pfingstfeiertagen, am Charfreitag und am Himmelfahrtstag verkauften Fahrkarten“ anfertigen lassen. Unberücksichtigt sind die Fahrkarten für den Fernverkehr sowie die schon früher gelösten Stadt-, Ring- und Vorortbahnfahrkarten. Von allen sechs Festtagen brachte der zweite Pfingstfeiertag mit seinem schönen Wetter den stärksten Ausflüglerverkehr; es wurden im ganzen 935 067 Fahrkarten verkauft, die höchste Tagesziffer, welche jemals erreicht worden ist! Dann entfielen über 500 000 Fahrkarten allein auf die Stadt- und Ringbahn, 134 727 auf die Strecke Potsdamer Bahn-Werder, 98 825 auf die Görlitzer Bahn (Königs-Wusterhausen) und 64 103 Fahrkarten auf die Strecke Stettiner Bahn-Oranienburg. Am ersten Pfingstfeiertag wurden 803 183 Fahrkarten verlangt, 458 165 davon für die Stadt- und Ringbahnzüge. Aehnlich gestaltete sich das Verhältniss an den beiden Osterfeiertagen; denn am zweiten Festtage fuhren 692 344, am ersten 469 384 Personen auf unmittelbar gelöste Fahrkarten. Die zweiten Pfingstfeiertage der früheren Jahre verzeichneten 837 964, 850 968, 806 176 bezw. — im Ausstellungsjahre — 893 847 Fahrgäste; die zweiten Osterfeiertage 710 213, 493 165, 560 299 bezw. 551 002.

— **Beschwerden in Kleinbahnsachen.** Ein Runderlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten bezeichnet die Auffassung als irrthümlich, dass für Beschwerden gegen Planfeststellungsbeschlüsse wie überhaupt für Beschwerden gegen Beschlüsse und Verfügungen in Kleinbahnsachen, für welche die Landespolizeibehörden in Verbindung mit den Eisenbahnbehörden zuständig sind, keine Frist gegeben sei. Diese Auffassung ist weder aus dem Wortlaut des § 52 des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892, noch aus der Begründung des Gesetzentwurfs zu rechtfertigen.

— **Kleinbahnprojekte.** Die Abtheilung Berlin der Allgemeinen Deutschen Kleinbahngesellschaft plant den Bau einer vollspurigen, elektrischen Kleinbahn für den Personen- und Güterverkehr von Rixdorf über Johannisthal und Alt-Glienicke nach Falkenberg mit Abzweigung von Marienthal nach Baumschulenweg. Die Aschersleben-Schneidlingen-Nienhagener Kleinbahngesellschaft in Aschersleben plant den Bau einer schmalspurigen, elektrischen Kleinbahn von Schneidlingen oder Pr. Börnecke oder Hecklingen über Winningen, Aschersleben, Ermsleben und Meisdorf nach dem Falken. Von der Braunschweigischen Maschinenbauanstalt wird der Bau einer vollspurigen, elektrischen Kleinbahn für Personen- und Güterverkehr von Eilenstedt über Gunsleben nach Ottleben mit Abzweigungen nach Pabstorf und der Ziegelei Wackersleben geplant. Der Vorstand der Bochum-Gelsenkirchener Strassenbahnen will im Anschluss an die Strassenbahn Weitmar-Linden-Hattingen eine schmalspurige, elektrische Kleinbahn für den Personenverkehr von Linden nach Dahlhausen bauen. Die Allgemeine Lokal- und Strassenbahngesellschaft in Berlin will zur Verbindung der Kleinbahnen Aplerbeck-Asseln und Hörde-Schwerte eine schmalspurige, elektrische Kleinbahn für den Personenverkehr von Aplerbeck nach Berghofen bauen. Die Rheinische Bahngesellschaft in Düsseldorf will im Anschluss an ihr vollspuriges Kleinbahnunternehmen Düsseldorf-Krefeld eine schmalspurige Kleinbahn mit Dampf- oder elektrischem Betriebe für Personen- und Stückgutverkehr von Fischeln über Willich nach Viersen mit Abzweigung nach Haus Haideck bauen. Die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft zu Köln plant den Bau einer schmalspurigen, mit Lokomotiven zu betreibenden Kleinbahn für den Personen- und Stückgutverkehr von Kreuznach nach Langenlonsheim.

— **Der tägliche Eisenbahnverkehr zwischen Berlin und Paris** hat während der letzten Tage eine derartige Steigerung erfahren, dass die Internationale Eisenbahn-Schlafwagengesellschaft sich veranlasst gesehen hat, den Wünschen des Publikums entsprechend anzuordnen, dass von jetzt an in den täglich Abends von Berlin, Schlesischer Bahnhof 10.47 Uhr, Friedrichstrasse 11.01 abgehenden L-Zug Nord-Express zwei Schlafwagen besonders für Paris eingestellt werden.

— **Rede des Ministerpräsidenten Freiherrn von Crailsheim.** Wir geben nachstehend den von der Eisenbahngemeinschaft handelnden Satz aus der in Nr. 46 d. Ztg. von uns erwähnten Rede des bayerischen Ministerpräsidenten Freiherrn von Crailsheim im Wortlaut wieder:

„. . . Was ferner die Bildung einer Eisenbahngemeinschaft mit Preussen betrifft, so habe ich wiederholt und bei jeder Gelegenheit erklärt, dass Bayern an eine solche Gemeinschaft nicht denke. Ich weiss aber auch aus kompetentem Munde dass man auch in Preussen nicht daran denkt. Auch der württembergische Minister hat zu der Frage Stellung genommen und, wenn eine Gemeinschaft zustande kommen sollte, verlangt, dass alle deutschen Eisenbahnen ohne Ausnahme unter Oberleitung des Reiches vereinigt würden. Wenn aber eine Zusammenfassung aller deutschen Eisenbahnen in Aussicht genommen werden sollte, so würde Bayern auf ein Reservatrecht verzichten müssen. Dass Bayern dazu die Hand nicht bieten kann, will und wird, ist klar. Wir werden kein Reservatrecht aufgeben. Dass übrigens bei einer Eisenbahngemeinschaft mit Preussen der Ausbau des Lokalbahnnetzes leiden würde, ist klar. Nur in der Pfalz taucht immer wieder der Gedanke auf, man sollte die pfälzischen Eisenbahnen an das Reich geben. Dass von Berlin aus die Lokalinteressen der Pfalz besser gepflegt werden als von München aus, scheint mir sehr zweifelhaft zu sein, und die Herren — es sind nur wenige —, die ihr Heil bezüglich der Eisenbahnen vom Reiche erwarten, scheinen sich in grossem Irrthum zu befinden.“

— **Rechnungsabschluss der sächsischen Staatseisenbahnen.** Der mit Rücksicht auf seine grosse Bedeutung für den sächsischen Staatshaushalt stets mit Spannung erwartete Rechnungsabschluss über den Betrieb der Staatseisenbahnen ist für

das Jahr 1899 soeben erschienen. Die Ergebnisse desselben entsprechen den Erwartungen, die man auf die Entwickelung des Verkehres gesetzt hatte, in vollem Maasse, aber sie rechtfertigen auch die Befürchtungen, die man bezüglich der Ausgabenvermehrung hegen musste. Die Einnahmen betrugen: im Personen- und Gepäckverkehre 39 340 202 (+ 1 983 176) *M.*, im Güterverkehre 76 450 231 (+ 2 293 556) *M.*, aus sonstigen Quellen 15 277 799 (+ 564 947) *M.* Die gesammte Einnahme von 131 068 233 *M.* war daher um 4 841 680 *M.* höher, als im Jahre 1898. Diese Steigerung wird aber von der Zunahme der Ausgaben nicht unbeträchtlich übertroffen und zwar vor allem infolge der starken Vermehrung des Betriebspersonals, die im wesentlichen auf die Durchführung kürzerer Dienstdauer zurückzuführen ist, und infolge der Erhöhung der Arbeitslöhne, dann aber auch infolge Erhöhung der Materialpreise. Es wurden verausgabt: 24 633 327 (+ 1 633 163) *M.* für Gehälter usw. an Beamte, 19 077 929 (+ 2 058 045) *M.* für Bezüge der Nichtangestellten und Arbeitslöhne, 12 006 848 (+ 1 189 772) *M.* für Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände sowie für Betriebsmaterialien, 12 398 455 (+ 1 851 130) *M.* für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und maschinellen Anlagen. Ebenso wurden für Wohlfahrtszwecke (Ruhegehälter, Zuschüsse zu Betriebskranken- und Arbeiterpensionskassen usw.) 409 058 *M.* mehr verausgabt. Die Ausgaben von insgesammt 98 852 222 *M.* übersteigen die vorjährigen um 6 823 192 *M.* Die Ausgaben betrugen 75,42 % der Einnahme gegen 72,91 % im Vorjahre. Der Ueberschuss betrug hiernach 32 216 011 *M.* gegen 34 197 524 *M.* im Vorjahre, also 1 981 513 *M.* weniger. Das Anlagekapital, dessen Höhe im Vorjahre 839 100 000 *M.*, im Jahre 1899 dagegen 870 100 000 Mark betrug, wurde durch diesen Ueberschuss mit 3,70 % verzinst, gegen 4,07 % im Jahre 1898. Diese Verzinsung ist die niedrigste seit 1851. Sie fiel selbst in den kritischen Jahren 1878 und 1879 nur bis auf 3,87 und 3,95 %. Die Gründe dieser Erscheinung sind einmal in der unaufhaltsamen Steigerung der Ausgaben und zum anderen in der erheblichen Zunahme des Anlagekapitals durch den kostspieligen Umbau von Bahnhöfen und den Neubau unrentabler Linien zu suchen.

Dem Etatvoranschlag gegenüber ist die Einnahme im Jahre 1899 um 9 001 797 *M.*, die Ausgabe um 10 172 602 *M.* höher, dagegen der Ueberschuss um 1 170 805 *M.* niedriger gewesen. Für beide Jahre der Finanzperiode 1898/99 ist aber der Ueberschuss nur um 360 097 *M.* gegen den Voranschlag zurückgeblieben, da das Jahr 1898 noch einen Mehrertrag von 850 714 *M.* gegen den Voranschlag erbracht hatte.

— **Gera-Meuselwitzer Eisenbahngesellschaft.** Unter Betheiligung der Mitteldeutschen Kreditbank und der Firma Vering & Wächter wurde die mit einem Aktienkapital von 2 298 000 *M.* ausgestattete Gera-Meuselwitzer Eisenbahngesellschaft errichtet. Sobald die landesherrlichen Konzessionen eintreffen, soll der seit vielen Jahren angestrebte Bau der Bahn beginnen.

(„Voss. Ztg.")

— **Kleinbahnen in Baden.** Im Grossherzogthum Baden fehlte es bisher an einer gesetzlichen Unterlage für die Konzessionirung privater Eisenbahnunternehmungen. Für solche hat zwar die badische Regierung stets die Ertheilung einer staatlichen Genehmigung für erforderlich erachtet, indem sie von der Ansicht ausging, dass der Bau und Betrieb von Eisenbahnen aller Art ein Ausfluss der staatlichen Hoheitsrechte sei. Bei der grossen Bedeutung jedoch, die heute den meist der Privatunternehmung überlassenen Lokalbahnen innewohnt, hielt die zweite Ständekammer die Regelung der Bedingungen für den Bau und Betrieb solcher Bahnen im Wege der Gesetzgebung für erwünscht. Die Regierung legte dementsprechend der zweiten Kammer am 11. Dezember 1899 einen Gesetzentwurf über das Genehmigungsverfahren bei Eisenbahnanlagen vor. Umfasst dieser auch Eisenbahnen jeder Art, so hat er seine Entstehung und Fassung doch dem Bestreben zu verdanken, eine grundsätzliche Scheidung der hauptsächlich dem örtlichen Verkehre dienenden Bahnen (Kleinbahnen) von den übrigen Eisenbahnen herbeizuführen.

Zunächst wird der bisher geltende Grundsatz, dass es zum Baue und Betriebe jeder für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahn der staatlichen Genehmigung bedarf, gesetzlich festgelegt. Im eisenbahnrechtlichen Sinne werden — wie in Preussen — unterschieden Haupt- und Nebenbahnen, je nachdem die Bahnen der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen oder der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands unterstellt sind. Beide zusammen bilden die Eisenbahnen, die eine Bedeutung für den allgemeinen Verkehr haben und daher nach Artikel 42 der Reichsverfassung wie ein einheitliches Netz zu verwalten sind. Eine dritte Klasse sind die Kleinbahnen, „Eisenbahnen, die für den allgemeinen Verkehr geringe Bedeutung haben, hauptsächlich den örtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirkes oder benachbarter Gemeindebezirke vermitteln und deshalb weder der Betriebs- noch der Bahnordnung unterstellt sind". Die Kleinbahnen werden, wiederum nach preussischem Vorbild, eingetheilt in Kleinbahnen, die mit Dampf oder Elektrizität betrieben und in Zusammenhang mit anderen Bahnen gebracht werden oder den örtlichen Verkehr von mehr als einem Gemeindebezirke vermitteln, und in solche, die, ohne mit anderen Bahnen im Zusammenhange zu stehen, dem örtlichen Verkehre nur eines Gemeindebezirkes dienen oder mit anderen Kräften als Dampf und Elektrizität betrieben werden. In der dem Entwurfe beigegebenen Begründung werden die ersteren in gleicher Weise wie in der preussischen Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zum Kleinbahngesetze als „nebenbahnähnliche Kleinbahnen" bezeichnet Nach dem Entwurfe soll für die Genehmigung der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen das Ministerium des grossherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern, für diejenige der anderen Kleinbahnen das Ministerium des Innern allein zuständig sein. Die nicht nebenbahnähnlichen Kleinbahnen, d. s. namentlich die städtischen Strassenbahnen, bedürfen also nur einer von dem Ministerium des Innern, als der obersten Polizeibehörde, zu ertheilenden Genehmigung

(„Archiv f. Post u. Telegr.")

— **Berlin-Charlottenburger Strassenbahn.** Dem Geschäftsbericht für 1899 ist folgendes zu entnehmen: Durch die Ausführung der in letzter Zeit abgeschlossenen Verträge tritt die Gesellschaft in eine neue Betriebsphase. Das Unternehmen wird nach den auf 37 Jahre hinaus geschlossenen Verträgen mit den Gemeinden Berlin, Charlottenburg und Wilmersdorf demnächst ein Strassenbahnnetz von über 100 km elektrisch ausgerüsteter durchgehender Linien gegenüber früheren 27 km zum grössten Theil todtlaufenden Pferdebahnlinien umfassen. Dieses in sich zusammenhängende Netz wird verkehrsreiche Stadttheile Berlins vom Osten und Centrum aus sowie die Stadt Charlottenburg durchziehen und das Gebiet der Gemeinde Wilmersdorf sowie den südlichen Stadttheil von Moabit mit dem Innern von Berlin verbinden. Die Kosten der Herstellung der neuen Linien und die Beschaffung der benöthigten Betriebsmittel werden voraussichtlich sich auf etwa 4 000 000 *M.* belaufen. Die Fahrgeldeinnahme war 1899 mit 1 177 513 *M.* zwar höher als im Vorjahre mit 1 099 287 *M.*, dagegen traten den laufenden Ausgaben einzelne Posten hinzu, welche in der Folge bei der Vergrösserung des Betriebes sich weniger fühlbar machen dürften. Der Reingewinn beträgt nur 140 224 *M.*, welcher die Vertheilung einer Dividende von 3 % (i. V. 5,75 %) gestattet.

— **Personalnachrichten.** Der Baurath z. D. Wolf, früher Vorstand der Hauptwerkstatt Greifswald (preussische Staatsbahnen), ist gestorben.

Im Bereich der bayerischen Staatseisenbahnen wurde der Abtheilungsmaschineningeniör Heinrich Krämer zum Betriebsmaschineningeniör beim Oberbahnamte München und der Anwärter für den höheren maschinentechnischen Dienst Georg Hinkelbein zum Abtheilungsmaschineningeniör bei der Centralwerkstätte Nürnberg sowie der geprüfte Rechtspraktikant Dr. jur. Eduard Friedel zum Offizial beim Oberbahnamte München vom 1. Juli d. J. an befördert.

Oesterreich-Ungarn.

— **Befähigungsnachweis zur Bedienung und Ueberwachung von Dampfkesseln.** Seit der im Jahre 1898 erfolgten Einführung der Vorschriften, betreffend die Bemessung der Dienst- und Ruhezeit im Betriebsdienste auf den österreichischen Staatsbahnen, wird die Bereitstellung der in den Dienst kommenden Lokomotiven und das Anfeuern in den meisten Fällen nicht mehr durch das Lokomotivpersonal selbst besorgt, sondern die Lokomotiven werden durch Bedienstete der Heizhäuser angefeuert und von diesen auch alle sonstigen bis zur Abfahrt aus dem Heizhause erforderlichen Vorbereitungen getroffen. Da diese Verrichtungen einen Theil der Bedienung und Wartung von Dampfkesseln bilden, so dürfen hierzu gemäss einer Verordnung des Eisenbahnministeriums nur solche Personen verwendet werden, welche den Nachweis der Befähigung zur Bedienung und Ueberwachung von Dampfkesseln erbracht haben. Künftighin sind demnach nur solche Bedienstete zu diesen Verrichtungen zu verwenden, welche mindestens die behördliche Prüfung für die Bedienung und Wartung von Dampfkesseln abgelegt haben und sich hierüber auszuweisen vermögen. Diese Bediensteten haben die für Lokomotivführer und Lokomotivheizer vorgeschriebenen Obliegenheiten zu erfüllen und tragen wie die Lokomotivführer die volle Verantwortung für ihre Handlungen. Sofern das Anfeuern der Lokomotiven nicht von den als Kesselwärter geprüften Oberheizern selbst besorgt werden kann, dürfen andere ungeprüfte Bedienstete nur unter

der persönlichen Ueberwachung und Verantwortung des Oberheizers dabei verwendet werden. Falls aber der Oberheizer den Befähigungsnachweis auch nicht erbracht hat, ist der Maschinenmeister verpflichtet, das Anfeuern und Bereitstellen der Lokomotiven persönlich zu überwachen und die Verantwortung zu übernehmen. Die mit der Ueberwachung des Heizhausdienstes betrauten Beamten sind ebenfalls verpflichtet, den Nachweis der Befähigung zur Ueberwachung des Dampfkesselbetriebes zu erbringen; dieselben sind aber auch gehalten, die Prüfung in Bezug auf die Bedienung (Wartung) von Dampfmaschinen und zur Führung von Lokomotiven abzulegen. Die Staatsbahndirektionen sind daher angewiesen worden, dafür Sorge zu zu tragen, dass die zur Dienstbereitstellung und zum Anfeuern der Lokomotiven verwendeten Bediensteten sowohl, wie auch die mit der Ueberwachung des Dampfkesselbetriebes betrauten Organe der Heizhäuser, welche die behördliche Prüfung für Kesselwärter noch nicht abgelegt haben, diese innerhalb der kürzesten zulässigen Frist nachtragen. Bedienstete, welche diese Prüfung nicht bestehen oder welche mangels der erforderlichen Eignung zur Ablegung derselben nicht zugelassen werden, sollen vom Heizhausdienste zurückgezogen werden.

— **Handhabung der Bahnaufsicht und Beachtung der Sicherheitsvorschriften für das Bahnpersonal.** Die in letzter Zeit eingetretene auffallende Vermehrung der Anzeigen über Verunglückung von Personen durch Ueberfahren auf offener Bahnstrecke, und zwar sowohl von Bahnorganen in und ausser Dienst, wie auch von fremden Personen, lässt, wie die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen in einem an alle Eisenbahnverwaltungen gerichteten Erlasse hervorhebt, erkennen, dass die Bediensteten bei Ausübung ihres Dienstes die Sicherheitsvorschriften für das Bahnpersonal ausser Acht lassen und dass die Bahnaufsicht seitens der betreffenden Bahnorgane nicht mit der nöthigen Strenge gehandhabt wird. Die Bahnverwaltungen wurden daher von der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen eingeladen, dem gesammten Dienstpersonal diese Bestimmungen in Erinnerung zu bringen und hierbei namentlich darauf hinzuweisen, dass das Betreten der Bahnanlagen in der offenen Strecke und in den Stationen — abgesehen von den hierfür ausdrücklich vorgesehenen Stellen — nicht nur fremden Personen, sondern auch den Angehörigen der Bahnbediensteten und den nicht im Dienste stehenden Bahnorganen unbedingt untersagt ist. Insofern in Stationen das Ueberschreiten der Gleise durch Bedienstete und deren Angehörige zufolge der Lokalverhältnisse (Lage von Werkstätten, Lokomotivschuppen, Wohngebäuden usw.) unvermeidlich erscheint, ist dies auf einzelne, besonders zu überwachende Stellen zu beschränken.

— **Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** Im Monate April d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 12 944 375 Personen und 8 215 240 t Güter befördert; die hierfür erzielte Gesammteinnahme beträgt 47 148 674 Kr., d. i. für das Kilometer 2 472 Kr. Im gleichen Monate des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 10 767 946 Personen und 7 750 584 t Güter 44 244 837 Kronen oder für das Kilometer 2 421 Kr.; daher ergibt sich für den Monat April d. J. eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 2,1 %.

In den ersten vier Monaten wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 41 849 039 Personen und 29 561 637 t Güter, gegen 36 251 580 Personen und 30 912 068 t Güter im Jahre 1899, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im laufenden Jahre auf 170 481 801 Kr., im Jahre 1899 auf 170 844 106 Kr.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die viermonatliche Betriebszeit des laufenden Jahres 19 060 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 18 268 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer der erwähnten Betriebszeit 1900 auf 8 944 Kr., gegen 9 352 Kr. im Vorjahre, d. i. um 408 Kr. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1900 auf 26 832 Kr., gegen 28 056 Kr. im Vorjahre, d. i. um 1 224 Kr., mithin um 4,4 % ungünstiger.

Eine Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten vier Monaten des laufenden Jahres weisen gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres die nachstehenden Hauptbahnen aus:

Leoben-Vordernberger Eisenbahn	17,1 %
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	9,3 „
Graz-Köflacher Eisenbahn	8,8 „
Süd-norddeutsche Verbindungsbahn	4,9 „
österr.-ungar. St.-E.-G. (österr. Linien)	3,4 „
Südbahngesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	3,1 „
Eisenbahn Wien-Aspang	1,4 „
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	1,0 „

Eine Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten vier Monaten des laufenden Jahres ergibt sich gegen den gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres bei nachstehenden Hauptbahnen:

k. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	0,7 %
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	1,4 „
österr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	2,4 „
österr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	3,5 „
böhmische Nordbahn	6,4 „
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	14,1 „
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	18,4 „
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	20,1 „
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	31,9 „

Die überaus empfindlichen Ausfälle bei den letztgenannten Bahnen sind eine Folge der durch den Kohlenarbeiterausstand bedingten Herabminderung des Kohlenverkehres.

— **Stand der Eisenbahnbauten im Monat April 1900.** Am 1. April d. J. standen 7,1 km Hauptbahnen und 575,9 km Lokal- und Kleinbahnen im Bau. Im April ist im Stande des Baues von Hauptbahnen keine Veränderung eingetreten. An Lokalbahnen (Kleinbahnen) sind durch den Baubeginn der Lokalbahnen Lambach-Haag und Chlumetz-Königstadt (35 km), dann durch den Baubeginn einer Theilstrecke der Lokalbahn Kimpolung-Dorna watra (18,9 km) und durch den Baubeginn einer Linie der Wiener elektrischen Strassenbahnen (2,4 km), somit 56,4 km zugewachsen, dagegen 3,1 km durch die Eröffnung einer Linie der Gablonzer elektrischen Strassenbahnen abgefallen. Es verblieben somit am Schlusse des Monates April 7,1 km Hauptbahnen und 629,2 km Lokal- und Kleinbahnen in Bauausführung.

— **Neuaufnahme von Staatsbahnbediensteten.** Nach einer bei den staatlichen Behörden und Aemtern in Oesterreich allgemein bestehenden Uebung wird vor der Neuaufnahme von Bediensteten im Wege einer Anfrage bei den zuständigen Gemeindeämtern oder politischen Behörden festgestellt, ob die Anstellungswerber in sittlicher und staatsbürgerlicher Beziehung ein tadelloses Verhalten aufzuweisen haben. In gleicher Weise pflegt sich auch die Staatseisenbahnverwaltung über das Vorleben der sich meldenden Bewerber um eine Anstellung im Staatseisenbahndienste die unerlässliche Kenntniss zu verschaffen. Dagegen entbehrt es jeder thatsächlichen Unterlage, wenn die bezeichnete Einrichtung von gewisser Seite derart dargestellt wird, als ob damit der Zweck verfolgt würde, die politische Gesinnung des neuaufzunehmenden Personals auszuforschen und die so erlangte Kenntniss zur Führung geheimer Führungslisten auszunutzen. Diese Darstellung ist völlig unrichtig und es liegen die Absichten, welche der Staatseisenbahnverwaltung zugemuthet werden, dieser vollständig fern.

— **Vintschgaubahn.** Der zur Durchführung des Baues der Vintschgaubahn gewählte Ausschuss hat, wie bereits angekündigt, in den letzten Tagen den Bericht über das Ergebniss seiner Thätigkeit dem Eisenbahnministerium vorgelegt. Danach ist auf den seitens der Interessenten aufzubringenden Beitrag von 600 000 Kr. der Betrag von 566 000 Kr. durch Zeichnungen auf Stammaktien sichergestellt. Von diesem Betrage sollen 400 000 Kronen bereits eingezahlt sein. Was den Rest anbelangt, so ist anzunehmen, dass die mit dem Besitzer der Laaser Marmorwerke eingeleiteten Verhandlungen über den zu leistenden Beitrag um so gewisser zu einem befriedigenden Ergebnisse führen werden, als die Vortheile unverkennbar sind, welche für diese Werke aus der Herstellung der Vintschgaubahn sich entwickeln werden. Nunmehr ist die Möglichkeit geboten, mit der Bozen-Meraner Bahn in Bezug auf den zu leistenden Beitrag in dem in Aussicht genommenen Betrage von 1 600 000 Kr. und über die Bedingungen der Beitragsleistung in Verhandlung zu treten. Vielleicht wird hierbei auch die Frage der vorzunehmenden Investitionen sowie die Tariffrage besprochen werden. Die Stadt Meran, welche ihren Beitrag zu den Kosten der Vintschgaubahn bedingungslos gezeichnet hat sowie die dortigen Interessenten haben eine Beitragsleistung zu den Kosten der angestrebten Verlegung des Bahnhofes in Meran zugesichert.

— **Lokalbahn Rossbach-Adorf.** Wie das „Oesterr.-ungarischen Eisenbahnblatt“ meldet, hat nunmehr die sächsische Regierung die Bedingungen mitgetheilt, unter denen sie die auf sächsischem Gebiet gelegene Strecke der Fortsetzungslinie Rossbach-Adorf der genannten Lokalbahn zu konzessioniren bereit ist. Die Bedingungen sind denen der sächsischen Eisenbahnkonzessionen gleich. Die Verhandlungen dürften keine Schwierigkeiten bieten. Die Frage der Einmündung der Lokalbahn in den Bahnhof zu Adorf ist durch den österreichisch-sächsischen Staatsvertrag vom Jahre 1898 geregelt. Da der in Aussicht genommene Umbau des genannten Bahnhofes noch längere Zeit erfordern dürfte, so ist die Herstellung einer vorläufigen Anlage in Aussicht genommen. Nach Herstellung der neuen Lokalbahn ist die Einlösung der beiden Lokalbahnen Asch-Rossbach und Rossbach-Adorf zu gewärtigen.

— **Eisenbahnprojekt Krems-Grein.** Während der niederösterreichische Landtag für das genannte Projekt einen Landesbeitrag von 1 000 000 Kr. bewilligte, hat der oberösterreichische Landtag wider Erwarten das Ansuchen um Gewährung eines Beitrags abgelehnt und die Regierung ersucht, die Lokalbahn Krems-Grein als Staatsbahn herzustellen. Durch diesen Beschluss erscheinen die Hoffnungen, welche bis vor kurzem noch für die finanzielle Sicherstellung dieser Bahn bestanden, sehr wesentlich herabgedrückt.

— **Elektrischer Betrieb auf der Lokalbahnlinie Leobersdorf-Gutenstein.** Wie seiner Zeit gemeldet wurde, hat die Firma Krupp in Berndorf im Verein mit der Firma Ganz & Co. in Leobersdorf sich anheischig gemacht, auf der Strecke Leobersdorf-Berndorf probeweise einen elektrischen Zug in Verkehr zu setzen, um derart einen dichteren Strassenbahnbetrieb auf dieser Strecke einzurichten. Die Staatsbahndirektion Wien kam diesem Anerbieten entgegen und es waren die Einleitungen getroffen, um schon im Mai mit dem Probebetriebe zu beginnen. Nunmehr hat sich in dieser Angelegenheit, wie das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt“ meldet, insofern eine Schwierigkeit ergeben, als beide Firmen den Betrieb nur auf sechs Wochen im Sommer beschränken wollen, während die Staatsbahndirektion Gewicht darauf legt, dass er bis zum Herbst aufrecht erhalten werde. Es bleibt abzuwarten, welche Entwickelung diese Frage nehmen wird.

— **50 Jahre Eisenbahnschlosser.** Vor kurzem ist der Schlossergehilfe Franz Einfalt aus der Werkstätte der Südbahn in Marburg, in welcher er durch mehr als 50 Jahre zur vollsten Zufriedenheit seiner Vorgesetzten arbeitete, geschieden, um den Rest seiner Tage fern von Hammer und Amboss zu verbringen. Der Arbeiter ist gegenwärtig 78 Jahre alt.

— **Die Einführung des neuen Personentarifs der ungarischen Staatsbahnen** ist, wie bereits mitgetheilt wurde, wenn auch nicht als endgültig aufgehoben, so doch als auf längere Zeit verschoben zu betrachten. Der wiederholt ausführlich besprochene neue Tarif hätte am 1. Juli in Kraft treten sollen, aus technischen Gründen, hiess es dann, wäre die Einführung auf den 1. August verschoben worden; aber auch dieser Termin dürfte kaum eingehalten werden können, da eine amtliche Verlautbarung noch nicht erfolgt ist, eine solche aber, wenn es bei der Einführung mit 1. August bliebe, schon bis zum 19. d. Mts. erschienen sein müsste, weil der neue Tarif, neben den Ermässigungen der mittleren Zonen von 2 bis 18, auch Erhöhungen in den drei letzten Zonen von 18 bis 20 enthalten hätte, Tariferhöhungen aber laut den bestehenden Verordnungen sechs Wochen vor ihrer Einführung verlautbart werden müssen. Ueber die Ursachen der Zurücknahme des bereits druckfertig vorbereiteten neuen Zonentarifs ist bisher amtlich nichts bekannt gegeben worden; es verlautet jedoch, dass der Handelsminister nach der in der Sitzung der Tarifkommission vom 5. Mai in Aussicht gestellten neuerlichen Prüfung der Ergebnisse der vorhin erwähnten namhaften Fahrpreisermässigungen Bedenken dagegen hegt, die finanziellen Ergebnisse der Staatsbahnen unter den jetzigen ungünstigen Zeitverhältnissen einer so schwerwiegenden Erschütterung zu unterwerfen, wie sie die geplanten weitgehenden Tarifherabsetzungen zur Folge haben würden. Nach einer vorliegenden annähernden Berechnung hätte der Einnahmenausfall durch die geplante Tarifherabsetzung der gesammten mittleren Zonen, also von über 18 % des Verkehres, rund 6 000 000 fl. im Jahre betragen, ein Ausfall, der weder durch die Erhöhungen der letzten drei Zonen, noch durch eine Zunahme der Personenbewegung auch nur annähernd ausgeglichen werden könnte.

— **Vermeidung unrichtiger Tarifberechnungen.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat verschiedene Maassnahmen theils bereits getroffen, theils in Aussicht genommen, welche geeignet sind, die Zahl der irrthümlichen Frachtberechnungen durch die Stationen zu vermindern. Fachkundige Direktionsorgane bereisen ständig die Strecken, um das Stationspersonal in der Anwendung der Tarife zu unterweisen. Da ferner festgestellt wurde, dass namentlich in den österreichischen und ausländischen Verkehren die deutschsprachigen Tarife häufig unrichtig angewendet werden, weil ein Theil des Personals die deutsche Sprache nicht genügend beherrscht, so hat die Direktion mit den auswärtigen Eisenbahnen die Vereinbarung getroffen, dass diese Tarife stets zweisprachig (deutsch und ungarisch) herausgegeben werden. Um schliesslich auch dem Uebelstande abzuhelfen, dass die erwähnten Verbandstarife häufig überhaupt nicht angewendet werden, was ebenfalls zu vielen Reklamationen führt, haben die ungarischen Staatsbahnen ein übersichtliches Verzeichniss angelegt, aus welchem die Dienststellen sofort und mit Leichtigkeit feststellen können, mit welchen auswärtigen Stationen sie im direkten Verkehr stehen und welcher Verbandstarif im gegebenen Falle anzuwenden ist; mit diesem Verzeichnisse sollen die Stationen schon demnächst versehen werden. (An dieser Stelle verdient erwähnt zu werden, dass bei den österreichischen Staatsbahndirektionen bereits seit einigen Jahren besondere Tarifkontrollore bestellt sind, welche die Aufgabe haben, die Strecken zu bereisen und die Stationen über die richtige Anwendung der Tarife zu belehren.)

— **Einbruch in das Direktionsgebäude der ungarischen Staatsbahnen.** Dieser Tage verbreitete sich in Budapest das Gerücht, dass im Direktionsgebäude der ungarischen Staatsbahnen eine Brandlegung versucht worden sei. Es war dies jedoch, wie nachträglich erhoben wurde, nicht der Fall; es handelte sich vielmehr um einen Einbruch. Der Thäter, dessen man habhaft wurde, hatte sich wahrscheinlich noch vor Thorschluss in das Gebäude eingeschlichen und Eingang in das Archivlokal verschafft. Hier erbrach er sämmtliche Tischkästen, ohne aber etwas Werthvolles vorzufinden. Er verwüstete nun, über die Erfolglosigkeit seines Einbruches erbost, die im Schranke und auf den Tischen befindlichen Schriften. Er zerriss die Akten, begoss andere Schriftstücke mit Tinte und wüthete in dem Lokale in vandalischer Weise. Die sogenannte „Kleine Post“, welche den Schriftwechsel der kleineren Stationen mit der Direktion enthält, wurde besonders arg mitgenommen. Die Direktion hat sämmtliche Betriebsleitungen angewiesen, das Verzeichniss der in den letzten Tagen eingesandten Schriftstücke einzuschicken, damit erhoben werden könne, welche Schriftstücke fehlen.

Vereinsausland.

— **Die französischen Eisenbahnen und der fremde Wettbewerb.** In der Abgeordnetenkammer zu Paris wurden zwei verschiedene Klagen wegen angeblich unberechtigter Bevorzugung der fremden Wettbewerber im Eisenbahnwesen vorgebracht. Abgeordneter Desfarges fragte an, warum ausländischen Arbeitern, die zeitweilig nach Frankreich kommen, besonders Belgiern, die für die Ernte eingeführt werden, 50 % Fahrpreisermässigung auf den französischen Eisenbahnen gewährt wird. Der Minister der öffentlichen Arbeiten gab etwas ausweichende Antworten. Die Tarifermässigungen seien infolge gewisser landwirthschaftlicher Krisen eingeführt worden; die von ihnen Nutzen ziehenden Arbeiter machten den französischen keinen Wettbewerb, sondern ersetzten nur die in einzelnen Gegenden fehlende Handarbeit. Bisher hätten die französischen Eisenbahngesellschaften sich geweigert, einheimischen Arbeitern dieselben Ermässigungen zu gewähren, die Sache verdiene aber untersucht zu werden und der berathende Ausschuss der Eisenbahnen (comité consultativ des chemins de fer) solle damit befasst werden. Der Fragesteller wandte ein, der berathende Ausschuss sei aus „Reaktionären“ zusammengesetzt, welche keine grosse Sympathie für die Arbeiter hätten. Ein anderer Abgeordneter verlangte, den gewerkschaftlich organisirten Arbeitern sollten dieselben Tarifermässigungen wie reisenden Turn- usw. Gesellschaften gewährt werden. In diese Dinge spielt natürlich die Politik einigermaassen hinein und das stark sozialistisch angehauchte Ministerium Waldeck-Rousseau-Millerand hat Mühe, radikale Lehren und Anforderungen mit dem wirklich Zulässigen zu vereinbaren. Auf weiteres Drängen erklärte Minister Baudin zunächst, er könne von den Eisenbahngesellschaften nicht die Einreichung eines so oder so gestalteten Tarifs verlangen, sondern nur die ihm von denselben vorgelegten Tarife genehmigen. Der Minister nahm aber schliesslich eine Tagesordnung an, die ihn auffordert, die nöthigen Maassregeln zu ergreifen, um von den Eisenbahngesellschaften für französische Arbeiter dieselben niedrigen Tarife, wie sie ausländische Erntearbeiter geniessen, zu erlangen. Die Forderung zu Gunsten der Mitglieder der Gewerkschaften (syndicats professionels) wurde vom Minister und der Kammermehrheit abgelehnt.

Heftiger ging es bei der Behandlung einer anderen Beschwerde zu. Abgeordneter Dansette tadelte, dass die französische Staatsbahnverwaltung nicht nur Lokomotiven in Amerika gekauft, sondern sogar eine dieser fremden Maschinen in der Weltausstellung vorgeführt habe, wogegen die französischen Maschinenbauanstalten lebhaften Protest erhoben. Der Eisenbahnberichterstatter Abgeordneter Bourrat, welcher jüngst vergeblich die Verstaatlichung der grossen Gesellschaften anregte, unterstützte die Erklärungen des Ministers, dass die Staatsbahnverwaltung sich an die ausländische Industrie habe wenden müssen, weil die französischen Häuser die Bestellungen nicht bewältigen konnten. Dem wurde entgegen gehalten, dass der Minister nicht vorsichtig und früh genug seine Vorkehrungen getroffen habe. Minister Baudin führte an, die amerikanische Maschine sei deshalb in der französischen Abtheilung mit vorgeführt, weil man doch das Material der franzö-

sischen Staatsbahnen vollständig zeigen müsse. Streit entstand weiter über die Behauptung des Ministers, dass alle französischen Eisenbahngesellschaften Material im Auslande bestellten, zumal die Ausstellung erhöhte Anforderungen machte. Die Beschwerdeführer wurden so ausfallend, dass ein Redner von der Rechten behauptete, auf den französischen Staatsbahnen sei nichts französisch als die Reisenden; ein anderer rief zum Minister gewendet: „Ihr seid alle Lügner!“ Unter Tumult schloss der Zwischenfall.

— **Einführung elektrischer Eisenbahnbetriebe in Frankreich.** Der französische Minister der öffentlichen Arbeiten hat eine aus hervorragenden Ingeniören bestehende Kommission ernannt, welche die verschiedenen Fragen, die sich auf die Anwendung der Elektrizität als Zugkraft für die Eisenbahnen beziehen, prüfen soll. Die Nothwendigkeit der Einsetzung dieser Kommission wird damit begründet, dass die Aufgaben, die bei Einführung des elektrischen Betriebes auf Eisenbahnen zu lösen sind, wegen des grösseren Gewichtes der Züge, der grösseren Geschwindigkeit und grösseren Krafterforderniss viel schwierigere seien als bei den Trambahnen. Auch die wirthschaftliche Seite der Sache liegt verwickelt. Die Eisenbahngesellschaften zweifeln mit vollem Recht, ob sie diese grosse Umwandlung des Betriebes im Hinblick auf die dadurch entstehenden grossen Kosten und auf die Entwerthung des bestehenden Materials wagen sollen. In Amerika und der Schweiz hat man allerdings schon mancherlei Erfahrungen darin gesammelt, doch lassen sich die dortigen Verhältnisse nur theilweise auf Frankreich anwenden. Die Beziehungen der Eisenbahnen unter einander und zu den staatlichen Behörden in Frankreich machen die Sache dort ganz besonders verwickelt. In Italien werden systematische Versuche auf den beiden grossen Eisenbahnnetzen, dem mittelländischen und dem adriatischen gemacht. Sie werden auf einer Länge von 348 km ausgeführt werden, verschiedene Methoden kommen in Anwendung, z. B. Sammelbatterien, Dreiphasenstrom, der bei hoher Spannung an Oberleitungsdrähten vertheilt ist, oder durch eine dritte Schiene nach den Systemen von Ganz und Thomson-Houston geleitet wird. Die Lage in Italien ist eigenartig, weil alle Kohle eingeführt werden muss und weil sich beträchtliche Wasserkräfte in den Apenninen befinden. In Frankreich hat der plötzliche Aufschwung der Industrie in einigen Gegenden bedeutenden Kohlenmangel verursacht, und die Frage, ob nicht die Wasserkraft durch Vermittelung der Elektrizität als Triebkraft für die Eisenbahnen in Anwendung kommen kann, ist wohl berechtigt. Die Kommission wird deshalb zunächst zu untersuchen haben, ob eine Aenderung der Bestimmungen und Bedingungen, unter denen die grossen Gesellschaften arbeiten, im Sinne der Einführung elektrischen Betriebes möglich ist, und sodann die mögliche Nutzbarmachung der Wasserkräfte prüfen.

(„Railr. Gaz.“)

— **Vereinigte Schweizerbahnen.** Das Eisenbahndepartement hat, der „Nat.-Ztg.“ zufolge, den Vertrag betreffend den Uebergang der Toggenburger Bahn an die Vereinigten Schweizerbahnen nicht genehmigt, weil durch den Vertrag Bundesinteressen beim Rückkauf der Vereinigten Schweizerbahnen insofern berührt würden, als der Bund auch die Toggenburger Bahn mit übernehmen müsste.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Es ist neuerlich bessere Aussicht, dass die Eidgenossenschaft zu einem gütlichen Abkommen mit den zu verstaatlichenden fünf Hauptbahnen gelangt. Bundesrath Zemp äusserte im Nationalrath, er hoffe, die noch anhängigen Streitfragen würden auf andere Weise als auf dem Prozesswege ihre Lösung finden. Zwischen dem Eisenbahndepartement und der Nordostbahn schweben bereits wieder Verhandlungen wegen deren Rekurs gegen den Bundesrathsbeschluss von 1898. Im eidgenössischen Parlament wurde das Tarifgesetz für die künftigen Bundesbahnen verhandelt.

— **Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport.** Der schweizerische Bundesrath wählte an Stelle des verstorbenen Numa Droz den Advokaten Nationalrath Lonio Forrer-Winterthur zum Direktor des Centralamts für den internationalen Eisenbahntransport.

— **Eisenbahnunfall in England.** Bei Slough unweit Windsor stiess der Westengland-Expresszug auf einen von Windsor kommenden Zug. Soweit bisher bekannt ist, sind 2 Personen getödtet und 30 bis 40 verletzt worden.

— **Türkische Eisenbahn Saloniki-Monastir.** Nach dem Geschäftsbericht für 1899 beträgt die Länge der Betriebsstrecke rund 219 km. Der Kilometerertrag des Geschäftsjahres belief sich auf 6 704 Frcs. oder 2 267 Frcs. weniger als im Vorjahr. Nach Abzug der in den Monaten Mai und Juni 1898 erzielten Einnahmen für Truppenbeförderungen in Höhe von 2 064 638 Piaster Gold von den Gesammteinnahmen des Jahres 1898 vermindert sich der kilometrische Einnahmeausfall des Betriebsjahres gegen das Vorjahr auf 115 Frcs. Die Mindereinnahme schreibt der Bericht zum grossen Theil dem Umstande zu, dass die im Innern vorhandenen Vorräthe an Getreide, Mehl usw. während des türkisch-griechischen Krieges vollständig erschöpft wurden, so dass die Ausfuhr im Berichtsjahre auf das äusserste beschränkt blieb. Die Geschäftslage, die in den letzten Jahren schon ungünstig war, hat auch 1899 keinen fühlbaren Aufschwung nehmen können. Obgleich die Ernte ziemlich gut war, hat die Getreideausfuhr nicht die wünschenswerthe Ausdehnung genommen, theils weil die Nachfrage auf den Verbrauchsmärkten fast gänzlich fehlte, theils weil der lange und starke Regen nach dem Schnitt an den Getreidegarben grossen Schaden anrichtete, so dass sich für grosse Mengen Getreide, die in ihrer Beschaffenheit beeinträchtigt waren, keine Käufer fanden. Die rohen Betriebseinnahmen beliefen sich auf 1 469 698 Francs (im Vorjahre 1 956 162 Frcs.), die Betriebsausgaben auf 705 439 (717 294) Frcs. Der Betriebskoeffizient betrug 48 %. Der Gewinn aus dem Betrieb stellt sich auf 755 497 (1 238 868) Frcs. Hinzu kommen 30 070 (23 879) Frcs. Zinsen und 1 657 733 (1 158 257) Francs Zahlung der türkischen Regierung für kilometrische Garantie. Die Verzinsung der Anleiheschuld erforderte 1 774 765 (1 778 657) Frcs., die Tilgung von Anleihescheinen 129 743 (125 750) Frcs. Der Reingewinn beträgt 553 012 (529 120) Frcs., aus welchem 5 % (4 %) Dividende auf die Vorzugsaktien gleich 250 000 (200 000) Frcs. gezahlt werden. Das Aktienkapital besteht aus 10 000 000 Frcs. Stammaktien und 10 000 000 Frcs. Vorzugsaktien, die beide mit 50 % eingezahlt sind. Die Bahnanlage ist auf 67 600 000 Frcs. und das rollende Material auf 1 470 000 Francs bewerthet.

— **Eisenbahnbau in Kiautschou.** Aus Tsingtau, den 25. April, wird der „Köln. Volksztg.“ geschrieben: „Heute wurde die erste Schiene der zu den Kohlenfeldern bei Weihsien führenden Bahn gelegt, und somit ist dieses für die Entwickelung unserer Kolonie bedeutsame Werk der Verwirklichung erheblich näher gerückt. Freilich werden in der ersten Zeit, bis die zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte eingeschult sind, die Fortschritte des Oberbaues langsam sein, um so mehr, als der Hügelcharakter des Schutzgebietes eine gewundene Linienführung bedingt und zudem eine grosse Anzahl zum Theil grösserer Brücken aufweist. Die Brückeningeniöre sind in letzter Woche hier eingetroffen und sind mit den Vorbereitungen zu dem im nächsten Monat beginnenden Montiren der eisernen Brücken beschäftigt. Die im Innern sich immer wieder einstellenden Unruhen haben zur Zeit dazu geführt, dass das gesammte Eisenbahnpersonal bis nach der noch in der deutschen Einflusssphäre gelegenen Stadt Kaumi zurückgezogen worden ist. Auf dieser Strecke wird nun eine fieberhafte Thätigkeit entfaltet, wie überhaupt bisher die Schnelligkeit des Eisenbahnbaues selbst amerikanischen Verhältnissen ebenbürtig zur Seite stehen dürfte. Am 25. August vorigen Jahres fand bei Tsingtau in aller Stille der erste Spatenstich statt, und heute beginnt in gleicher Stille der eiserne Strang sich zu strecken. Dieses glückliche Fortschreiten ist allerdings in erster Linie dem einträchtigen Zusammenwirken aller dabei betheiligten Organe zu danken. Die anerkennenswerthe Leitung der Geschäfte in der Heimath und hier am Platze, die Mitwirkung aller in Betracht kommenden Regierungsbehörden sowie die erprobte Tüchtigkeit der deutschen Unternehmerfirma trugen hierzu bei. Nur China selbst spielt die Spröde und kehrt dem Unternehmen unlustig den Rücken. Das glückliche Ende dürfte aber dadurch keineswegs beeinflusst werden, erheben sich doch schon chinesische Stimmen, die durch Wort und Schrift auf die bedeutenden Vortheile hinweisen, die der Provinz Schantung durch die Bahnanlage erwachsen werden.“

— **Deutsch-ostafrikanische Centralbahn.** Die „Nat.-lib. Korr.“ schreibt: „Zu den unerfreulichen Erinnerungen der letzten Reichstagssession gehört der Beschluss, den der Reichstag aus Scheu vor dem Bau einer deutsch-ostafrikanischen Centralbahn gefasst hat: die Ablehnung des Betrages von 120 000 ℳ. zu Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro, die zugleich mit der Anlage eines Telegraphen zwischen diesen beiden Punkten ausgeführt werden sollten, wofür von der genannten Summe 20 000 ℳ. bestimmt waren. Der Wortführer der siegreichen Gegnerschaft war dabei der in Trier und anderswo geschätzte Centrumsabgeordnete Dasbach, der endlose finanzielle Verwirrungen prophezeite. Ihm sekundirte der Abgeordnete Richter unter Hinweis auf die englische Ugandabahn, die im Norden der deutschen Kolonie von Mombassa nach den Binnenseen geführt wird. Er kam natürlich mit „Zahlen“ und hob hervor, dass die Kosten dieser Bahn, die 1 050 km lang sein würde, auf 40 000 000 ℳ. veranschlagt worden seien und jetzt erst die Hälfte gebaut sei und diese schon 60 000 000 ℳ. gekostet, und dass diese Beträge sich doch nur rechtfertigen liessen, weil mit dieser Bahn politische Zwecke verfolgt würden. Von welchem Werthe diese Staatsweisheit,

die den Reichstag geleitet, in Wirklichkeit war, das geht aus den jüngsten Auskünften der britischen Regierung über die Ugandabahn hervor. Danach sind von der Ugandabahn, deren Gesammtlänge auf 583 englische Meilen berechnet ist, jetzt etwas mehr als die Hälfte, 362 Meilen, dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die erforderlichen Lokomotiven sind bereits vollzählig vorhanden, ebenso vier Fünftel des Wagenmaterials; rüstig schreiten die Baulichkeiten fort. Trotzdem nur die Hälfte der Strecke in Betrieb ist, so lauten die dem englischen Parlamente gemachten Mittheilungen, betragen die Bruttoeinnahmen schont jetzt mehr als 4 £ für die Woche und Meile und nehmen stetig zu, sobald weitere Strecken eröffnet werden. Der Verkehr, so sagen die Engländer selbst, wird mehr als doppelt so stark sein, als man 1893 annahm, da man die Einnahme der ganzen Linien nach Fertigstellung bis zum Viktoriasee auf 61 000 £ oder nur auf 1 £ und 15 sh. für die Meile und Woche schätzte. Wenn die ganze Bahn bis zum Viktoriasee fertiggestellt ist und auf diesem die gehörige Zahl von Dampfern verkehrt, ist eine noch viel bedeutendere Steigerung des Verkehres mit Bestimmtheit zu erwarten. Zu diesem Verkehr wird der Handel der deutschen Kolonie, der bisher auf den schwierigen Karawanenweg angewiesen ist, einen erheblichen Bruchtheil beitragen; allmählich wird sich der Haupttheil des Binnenhandels, soweit Fracht- und Zeitersparniss den Anschluss an die Eisenbahn lohnend machen, sich nach dem englischen Gebiet hinschieben, und Deutschland, wenn es seinen Schaden besieht, mit seiner Centralbahn nachhinken, obwohl seit 1892 die Leitung der deutschen Kolonialpolitik auf die Anlage der Centralbahn hingedrängt und unausgesetzt alle Kenner der kolonialen Verhältnisse, voran die Leitung der deutschen Kolonialgesellschaft und der Guvernör von Deutsch-Ostafrika, General Liebert, so eindringlich die Bahn befürwortet haben. Wir besorgen, dass der Reichstag eine schwere Verantwortung auf sich geladen hat."

— **Auf der Eisenbahn Swakopmund-Windhoek** hat nach der „Deutschen Kolonialzeitung" der Gleisbau auf der Eisenbahn Swakopmund-Windhoek am 30. Mai d. J. Karibib erreicht. Die Eröffnung des Betriebes bis zu diesem Punkte 100 km über Jakalswater hinaus ist daher demnächst zu gewärtigen. Karibib liegt etwa halbwegs Windhoek und ist Knotenpunkt für einen Verkehr nach fast allen Himmelsrichtungen. Der Fortschritt, welchen der Bahnbau nunmehr genommen hat, ist deshalb um so bemerkenswerther, als jetzt das schwierigste Gelände der wüsten Steppen überwunden ist und der weitere Bau durch das kulturfähige und fast durchweg ebene Land rascher gefördert werden kann. Man hofft, zumal unter der dortigen energischen Bauleitung, bis Ende dieses Jahres Okahandya (300 km) zu erreichen und bis Ende des Jahres 1901 den ganzen Bau bis Windhoek fertiggestellt zu haben. Jedenfalls ist der Zeitpunkt nun in die Nähe gerückt, wo die Bahn der wirthschaftlichen Erschliessung des Landes dienen wird. Oberstleutnant Gerding, der während seiner Anwesenheit im Schutzgebiet den Bahnbau eingehend besichtigte und der Bauleitung mit Rath und That zur Seite stand, ist bereits zurückgekehrt. Seine Berichte über die von ihm gesammelten Erfahrungen dürften weitere dankenswerthe Aufschlüsse geben.

— **Eisenbahnen in Dahomey.** Wie die Wiener „Pol. Korr." aus Paris erfährt, hat die Kommission, die mit dem Studium des Baues einer ganz Dahomey von Nord nach Süd durchquerenden Eisenbahn betraut wurde, ihre Arbeit bereits vor einiger Zeit beendet und einen Plan ausgearbeitet, wonach die Eisenbahn ihren Ausgangspunkt in Cotonu am Ozean nehmen, Allada und Toffo, welche ein sehr fruchtbares Gebiet umfassen, berühren und das Königreich Abomey durchfahren soll. Der nördliche Zweig der Bahn würde durch die Gebiete Pavignan, Aguagon, Savé, Tschauru gehen und schliesslich in die Weideländer am Niger, wo viel Vieh vorhanden ist, einmünden. Die Baukosten sind mit 40 000 000 Frcs. veranschlagt und sollen von der Kolonie selbst aufgebracht und gewährleistet werden, und zwar soll entweder eine von der Kolonie garantirte Anleihe zu diesem Zwecke aufgenommen oder einer Gesellschaft die Konzession verliehen werden, welche den Bau und für eine bestimmte Zeit den Betrieb zu führen hätte. Für die wirthschaftliche Zukunft von Dahomey ist der Bau dieser Bahn von grosser Bedeutung. Bisher wird der ganze Handelsverkehr nach Süd durch Trägerkarawanen besorgt, die durch die Bahn ersetzt werden sollen. Sie kann auf ihrer Länge von 700 km auf zahlreiche Transporte an Salz, Palmöl, Palmkernen, Kautschuk, Tabak, Kaffee, Kakao usw., dann an Rindern, Schafen und Pferden, deren es im Norden ungemein viele gibt, rechnen. An ihrem nördlichen Endpunkt wird die Bahn das gesammte Material der Erzeugnisse des Nigerflussgebietes, das eine Längenausdehnung von 1000 km besitzt, aufnehmen können und sonach in der gleichen Lage sich befinden, wie die belgische Kongobahn. Da sich der Dahomeybahn der Handelsverkehr vom Niger zuwenden würde, so müsste Lagos den Schaden tragen, und es ist begreiflich, dass die Engländer nicht gerade mit Vergnügen die Vorbereitungen zum Bau dieser Bahn verfolgen, die sie zwingt, an die Errichtung einer Parallelbahn von Nord nach Süd in ihrer Kolonie zu denken.

— **Ueber die Bedeutung der Eisenbahnen im südafrikanischen Kriege** spricht sich die „Army and Navy Gazette" folgendermaassen aus:

„Der Feldzug in Südafrika zeigt aufs neue in charakteristischer Weise, von welch' ausschlaggebender Wichtigkeit die Verwendung des Schienenweges für die Heeresoperationen ist. Mit Hilfe dieser modernen Verbindungsarterien ist es möglich geworden, grosse Armeen in Gebieten von ungeheurer Ausdehnung mit einer Sicherheit und Geschwindigkeit zu vertheilen, zu vereinigen und zu verpflegen, wie es für jeden, auch den grössten Strategen, undenkbar wäre, wenn er keine Eisenbahnen zur Verfügung hätte. Der deutsch-französische Krieg von 1870/71 hat das bemerkenswertheste Beispiel des Jahrhunderts von dem strategischen Werthe der Eisenbahnen erbracht. Die deutschen Streitkräfte wurden am 15. Juli mobilisirt, und bereits am 25. Juli standen sämmtliche Armeekorps bereit, nach der Grenze abzugehen; in weiteren zehn Tagen waren sie nach dem Westen transportirt und hatten ihre strategischen Aufstellungen längs der Grenze eingenommen. . . . . .

Als die südafrikanischen Republiken im Oktober v. J. ihre Truppen in englisches Gebiet einfallen liessen, beherrschten sie bis zu einem gewissen Grade das Eisenbahnsystem des Landes. Von Pretoria und Johannesburg führen drei Hauptlinien direkt nach der See, und zwar nach Lourenzo Marques, Durban und Port Elizabeth. Die Linie nach dem letzten Platze nimmt ihren Weg nach der südlich gelegenen Hauptstadt des Freistaates Blomfontein, und von ihr laufen Zweigbahnen nach den Häfen von Port Alfred und East London. Die vierte Hauptlinie, d. h. die von Buluwayo nach Kapstadt, liegt ausserhalb des Eisenbahnsystems der Republiken. Von Pretoria läuft eine Linie nordwärts nach Pitersburg und eine andere von Johannesburg südwestlich nach Klerksdorp. Somit ist Pretoria, der Sitz der Transvaalregierung und das grosse Kriegsdepot des Landes, das Centrum eines Eisenbahnnetzes, dessen Fäden in hervorragender Weise die Entsendung oder Vereinigung von Truppen erleichtern.

Es war natürlich nicht anders zu erwarten, als dass, während die diplomatischen Bemühungen, den Krieg zu verhüten, noch fortdauerten, die Truppen der Buren nach den Grenzen des Landes befördert wurden, um dort für den sofortigen Beginn der Feindseligkeiten bereitzustehen. Diese Vorbereitungen der Buren verdienen vom Standpunkte gesunder Politik und korrekter Strategie alles Lob, obwohl der Effekt, den sie anscheinend versprachen, nicht erzielt wurde.

Die ursprüngliche Vertheilung der Burenstreitkräfte im Osten und Westen und die Ereignisse, die auf die Eröffnung des Feldzuges folgten, ergaben sich hauptsächlich aus der britischen Behauptung der isolirten Plätze Dundee, Ladysmith, Kimberley und Mafeking. Es war eine unwiderstehliche Versuchung für die Buren, den Versuch zu machen, die anscheinend hoffnungslos vereinzelten schwachen englischen Garnisonen durch das Gewicht ihrer Ueberzahl zu erdrücken, und aus diesem Grunde wurden grosse Kommandos zur Belagerung der genannten Plätze vereinigt, mit dem Ergebniss, dass der Einfall der Freistaatler in die Kapkolonie so lange verzögert wurde, bis es zu einer erfolgreichen Durchführung zu spät war. Die Vortheile, die sich dem Feinde durch die Eisenbahn im Osten und Westen boten, wurden grösstentheils dadurch aufgehoben, dass die Buren an denjenigen Plätzen, die von englischen Truppen behauptet wurden, keine Verbindungen herstellen konnten. Es war den Burgherkommandos allerdings möglich, wenn auch nur für kurze Zeit, nach Süden in Natal einzudringen, die Eisenbahnlinie und verschiedene Brücken zu zerstören, englische Garnisonen zu isoliren und zu plündern (?) und zu ‚commandeeren'. Aber diese vorübergehenden Erfolge entsprachen nicht den weitergehenden Plänen der Buren. Wenn unsere Truppen die genannten Plätze geräumt und dadurch den Buren die Eisenbahnen nach dem Süden freigegeben hätten, so würde Maritzburg der Mittelpunkt der Vereinigung der republikanischen Truppen an Stelle von Ladysmith gewesen sein, und die Lage im Westen würde sich sehr zu unseren Ungunsten weiter südlich nach Kimberley nach dem Herzen der Kapkolonie zu mit unangenehmen Folgen verschoben haben.

Die Aufgabe unserer Armee in Südafrika ist noch nicht erfüllt, aber wir können zufrieden sein, dass sich das Kriegsglück zu unseren Gunsten gewendet hat und dass unsere Truppen dank der genialen Verwendung der Eisenbahnen bis Blomfontein, Kroonstad und weiter nördlich vorgeschoben worden sind. Der ausgedehnte Eisenbahntransport einer derartigen grossen kombinirten Heeresmacht kann nur unter den grössten Schwierigkeiten bewirkt werden, und er stellt die höchsten Anforderungen in Bezug auf die Anordnung von Einzelheiten und auf deren sorgfältige Ausführung, da sonst

die grösste Unordnung unvermeidlich ist. In dieser Hinsicht machte Frankreich im Jahre 1870 die traurigsten Erfahrungen, und der französische Generalstab gelangte zu der Erkenntniss, dass die grossen Vortheile eines wohlorganisirten strategischen Eisenbahnsystems im gleichen Maassstabe zum Nachtheile ausfallen, wenn nicht von vornherein die richtigen Maassnahmen getroffen werden. In dem gegenwärtigen Kriege in Südafrika sind die Schwierigkeiten des Eisenbahntransports dadurch verringert worden, dass die Schienenwege im grossen und ganzen das Kriegstheater in für die Operationen sehr günstiger Weise durchschneiden, da sie entweder direkt auf die wichtigsten Plätze des Feindes führen oder aber den Anmarsch auf dieselben bedeutend erleichtern." („Hamb. Korr.")

— **Zum Ausstand der Strassenbahnangestellten in St. Louis** wird der „Köln. Ztg." unterm 1. d. Mts. aus Washington geschrieben:

Der Ausstand, der ganz unvorhergesehene Ausdehnung angenommen hat, zeitigt im Laufe seiner Entwickelung Folgeerscheinungen, die anderen Städten mit ähnlichen Verhältnissen eine Warnung sein sollten. Weit mehr als irgend ein anderer hat dieser Ausstand der Angestellten der vereinigten Strassenbahnen von St. Louis in das bürgerliche Leben und die Geschäftsentwickelung der Stadt eingegriffen. St. Louis, die bei weitem grösste Stadt des ganzen Mississippibeckens, hat mehr als eine halbe Million Einwohner und dazu sehr ausgedehnte Vorstädte. Man wird sich also leicht eine Vorstellung davon machen können, wenn plötzlich die elektrischen Bahnen ihren Betrieb einstellen müssen und der ganze lebhafte Strassenverkehr einer so regen Handels- und Industriestadt sich plötzlich aufs Trockene gesetzt sieht. Tausende von Droschken, Lastwagen, Karren und abenteuerlichen Fuhrwerken aller Art suchten zwar alsbald Kapital aus der unerwarteten Lage zu schlagen und einen improvisirten Strassenverkehr einzurichten. Die Unbequemlichkeit der Fahrzeuge und die hohen Kosten bei längeren Entfernungen, die man auf der Strassenbahn für fünf Cent zurücklegen konnte, haben aber das Gedeihen dieser neuen Organisation im Keim erstickt, und so leidet denn St. Louis seit Wochen an einer höchst peinlichen Verkehrsstockung. Am schnellsten machten sich die Ausfälle an Tageseinnahmen bemerkbar in den grossen Waarenlagern der mittleren Stadt, in jenen Riesenbazaren, die mehr und mehr den Tagesbedarf des Publikums an allen nur denkbaren Erzeugnissen allein zu decken versuchen. In St. Louis hat man ausgerechnet, dass diese Geschäfte täglich 3 000 000 ℳ. einbüssen, und in der That haben ihrer viele schon die Zahl ihrer Angestellten verringern und ihre Arbeitszeit wegen Mangels an Beschäftigung einschränken müssen. Auch die Gehälter der Ladengehilfen sind dementsprechend bereits herabgesetzt. Der städtischen Verwaltung erwachsen durch Verstärkung der Polizeimannschaften ebenfalls ganz bedeutende Unkosten, da jeder Schutzmann in St. Louis täglich 3 D. (12 ℳ.) Lohn bezieht. Seitdem eines Tages wiederum 12 Leute durch Schüsse schwer verwundet worden sind, 3 darunter tödtlich, hat die Bürgerschaft den Schutz des Lebens auf der Strasse selbst in die Hand genommen, und wie zu Revolutionszeiten wird jetzt eine Bürgergarde von 2 500 Mann die Ordnung aufrecht zu erhalten versuchen. Denn noch ist ein Ende des Ausstandes gar nicht abzusehen und die Kämpfe zwischen den ausständigen Arbeitern und den Streikbrechern wollen kein Ende nehmen. Dazu kommen die Unthaten auswärtiger Unruhestifter und allerhand lichtscheuen Gesindels, das sich sofort in St. Louis eingefunden hat, um „dabei" zu sein. Leider sind schon mehrere Kinder und andere gänzlich Unbetheiligte ums Leben gekommen, so dass sich der Bürgerschaft eine steigende Erregung bemächtigt hat. Auf 80 000 ℳ. wird der tägliche Verlust der vereinigten Strassenbahngesellschaften angegeben, da sie auch mit Hilfe auswärtiger Arbeiter nicht mehr als 300 ihrer 800 Wagen laufen lassen kann. Da die Angestellten der verschiedenen Linien vorzüglich organisirt sind und bisher erst eine Linie sich zu einer Verständigung mit den Direktoren herbeigelassen hat, so wird St. Louis wohl noch auf längere Zeit unter den Unbilden dieser grossen Störung zu leiden haben, die von der Erbitterung ein gutes Bild gibt, die auch in diesem gesegneten Lande des Rechtes zur Arbeit gegebenfalls zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber bestehen kann.

— Die **Allgemeine brasilianische Eisenbahngesellschaft** hat im Jahre 1899 auf ihrem gesammten Eisenbahnnetz, d. h. auf der Linie von Paranagua nach Curityba und ihren Verlängerungen — einer Gesammtlänge von 417 km — 9 718 885,58 Frcs. gegen 9 392 432,64 Frcs. im Jahre 1898 eingenommen, weist mithin einen Ueberschuss von 326 452,94 Frcs. gegen 1898 auf. Die durchschnittlichen Ausgaben beliefen sich auf 4 878 279,42 Frcs. im Jahre 1899 gegen 4 896 375,20 Frcs. im Jahre 1898. Während also die Einnahmen gestiegen sind, haben die Ausgaben um 23 095,78 Frcs. abgenommen. Die kilometrische Roheinnahme belief sich im Jahre 1899 auf 23 306,68 Frcs. gegen 22 523,82 Frcs. im Jahre 1898. Der Betriebskoeffizient betrug im Jahre 1898 52,1 % gegen 50,1 % im Jahre 1899, ist also im letzten Jahre um 2 % gesunken. Die Betriebsergebnisse sind folglich für 1899 befriedigende. Trotz dieses günstigen Ergebnisses ist eine Dividende nicht zur Vertheilung gelangt, weil aus ihren früheren Vertragsverhältnissen zum Staat die Gesellschaft noch Schulden abzutragen hat. („Mon. des chem. de fer.")

Allgemeines.

— **Die einschienige Eisenbahn auf der Pariser Weltausstellung** erregt vielfach Interesse. Der Präsident der Republik besichtigte sie nämlich und begann damit, das arme Pferd zu beklagen, welches einen guten Theil der Last zu tragen schiene. Man konnte ihm aber, wie „Figaro" schreibt, leicht zeigen, dass dieses Tragmittel, System H. J. Caillet — d. h. eine kleine Eisenbahn, die durch eine einzige, mit kleinen metallischen Sohlen versehene Schiene gebildet ist — die von allen Bahnen am leichtesten und einfachsten herzustellende ist. Sie braucht fast keine Vorrichtungen, keine Herrichtung des Bodens usw. Auf der einzigen Schiene laufen Wagen, deren Kasten tief am Boden ist, zwischen zwei in derselben Linie gehenden Rädern. Das Gleichgewicht wird durch Hebel aufrecht erhalten, welche den Zug durch Menschen oder durch thierische Kraft zu ziehen gestatten. Die Leichtigkeit und die schnelle Möglichkeit der Herstellung solcher kleinen Eisenbahnen sollen sie bei französischen Industriellen und Landwirthen schon beliebt gemacht haben. Eine 100 km lange Linie der einschienigen Tragbahn Caillet ist auf dem goldhaltigen Boden des bestrittenen französisch-brasilianischen Gebietes errichtet. Für die Kolonien soll dieses System angeblich eine bedeutende Zukunft haben.

— **Einfuhr von Lokomotiven nach Japan.** Im Jahre 1899 sind in Japan 15 Lokomotiven gebaut worden, und zwar in den Werken der Kobe-Eisenbahnstation und in den Werkstätten der Sanyo-Eisenbahngesellschaft. Man nimmt an, dass die in Japan hergestellten Maschinen sich viel billiger stellen als die aus dem Auslande bezogenen; es ist indessen fraglich, ob diese Annahme richtig ist, wenn alle Auslagen, besonders auch die Abnutzung der Werkstätten u. dergl., in Betracht gezogen werden. Nach der Ansicht Sachverständiger sollen die Japaner sich überzeugt haben, dass die englischen Lokomotiven die besten sind. Früher wurden die Lokomotiven meist aus den Vereinigten Staaten von Amerika bezogen, weil die dortigen Fabrikanten die Maschinen zu zwei Drittel des Preises der englischen Maschinen und dabei dreimal so schnell lieferten. Die lebhafte Nachfrage nach amerikanischen Lokomotiven hat indessen die Fabriken in den Vereinigten Staaten reichlich mit Aufträgen versehen, so dass nicht nur die Preise in die Höhe gingen, sondern auch die Lieferung nicht mehr so bald erfolgen kann wie bisher. Hauptsächlich die lange Zeit, die zwischen Ertheilung eines Auftrages und Ablieferung der Maschine vergeht, erschwert die Einbürgerung der englischen Lokomotiven. So soll die Direktion der Hokkaido-Eisenbahn alle ihre Lokomotiven nur deswegen aus den Vereinigten Staaten beziehen, weil die Vorschriften den Abschluss von Verträgen mit längerer Lieferungsfrist als einem Jahre verbieten, die Lieferung englischer Maschinen aber in kürzerer Zeit als 15 Monaten nicht möglich ist.

Die nachfolgende Tabelle zeigt den Werth der in den letzten drei Jahren nach Japan gelieferten Lokomotiven:

	Grossbritannien	Vereinigte Staaten	Deutschland
	Werth in Pfund Sterling		
1997 . . .	2 791 693	2 414 096	67 173
1898 . . .	3 132 614	2 019 214	176 273
1899 . . .	1 551 615	941 087	89 529

(Nach einem britischen Konsulatsbericht, abgedruckt im Board of Trade Journal.)

— **Panzerzug für Südafrika.** Die englische Regierung hat neuerdings bei John Fowler & Co. in Leeds einen Panzerzug für Südafrika bauen lassen, der nach einer Beschreibung im „Engineering" aus einer Lokomotive, drei gepanzerten Wagen (trucks) und zwei den Zug beschliessenden Haubitzen besteht, die nach Tandemart an einander gekuppelt sind. Die Lokomotive ist rings herum mit Schutzplatten versehen, welche 1/4 Zoll dick sind, aus einer Art Nickelstahl mit einer Mischung von Chrom bestehen und durch einen das Geheimniss der Erfinder, der Herren Cammell & Co. in Sheffield, bildenden Prozess gehärtet sind. Der Lokomotivführer kann nur durch ein kleines Loch an der hervorragenden rechten Seite der Lokomotive den Weg vor sich sehen, das an der linken Seite befindliche kleine Loch ermöglicht einen Ausblick nur durch den Widerschein mittelst eines daselbst angebrachten Spiegels. Trotz dieser

Beschränkung hat der Lokomotivführer bei der Probefahrt den Zug mit grösster Geschicklichkeit geleitet. Das Eigengewicht der Lokomotive beträgt 22 t, von denen auf die Schutzplatten allein 4,5 t entfallen. Die Triebräder haben 7 Fuss im Durchmesser und 2 Fuss Dicke und sind mit schraubenförmigen Zähnen versehen, welche aus kurzen Streifen schweren T-Eisens hergestellt und an den äusseren Rand der Räder festgenietet sind. Der Panzerzug ist hiernach nicht für Schienenwege, sondern für Landstrassen bestimmt.

Der Angriff auf losem Erdboden kann noch weiter verstärkt werden, indem man an den Rädern messerartige Schneiden anbringt. Die Zuglokomotiven sind mit einem Seil und Geräthen zum Aufwinden versehen, durch welche die Maschine sich selbst und den Zug aus den schlechtesten Wegstrecken herausziehen kann. Der Rost ist hoch gebaut, trotzdem aber beim Durchlaufen von Wasserfurten Ueberfluthungen ausgesetzt. In den meisten Fällen wird dann noch genug Dampf im Dampfkessel vorhanden sein, um ein Weiterfahren der Lokomotive mit eigener Dampfkraft zu ermöglichen, doch müssen beim Durchfahren grösserer Flüsse zwei Lokomotiven in Anwendung kommen, die mit Tauen verbunden werden. Die Lokomotive hat Cylinder von 6¾ und 11½ Zoll im Durchmesser bei 12 Zoll Kolbenhub und der Arbeitsdruck ist 180 Pfund auf den Quadratzoll. Der Wasserbehälter fasst 400 Gallonen (1 Gallone = 1 Maass von 4 Quart), und im Nothfalle können 15 cwt. Kohlen geladen werden. Bei den Wagen sind die senkrechten Panzerplatten ¼ Zoll, die Seitenplatten nur $^3/_{16}$ Zoll dick, weil sie, unter normalen Verhältnissen, nur schrägem Feuer ausgesetzt sind; trotzdem sind sie für die Mausergeschosse, auch wenn die Kugel senkrecht anschlägt, ganz undurchdringlich; letztere würde bei kurzer Schussweite allenfalls eine Beule an der Panzerung hervorbringen.

Die Rinnen, mittelst welcher die Haubitzen in den Wagen geschoben werden, liegen beim Nichtgebrauch auf Stützen, welche zu diesem Zweck auf beiden Seiten der Wagen angebracht sind. Die Wagen sind 15 Fuss 6 Zoll lang und 7 Fuss 8½ Zoll breit. Ihr Eigengewicht beträgt etwa 5 t, jeder Wagen kann etwa 12 000 Pfund Munition für die Haubitzen aufnehmen.

— **Einschränkung der Kohlenförderung seitens der dem Kohlensyndikat angehörenden Zechenbesitzer.** Der „Rheinisch-Westfälischen Zeitung“ zufolge betrug nach dem in der neulich abgehaltenen Zechenbesitzerversammlung des Kohlensyndikats erstatteten Geschäftsbericht die Fördereinschränkung im April 6,85 %, im Mai 4,45 % gegen 8,53 bezw. 8,35 % im vergangenen Jahre. Der arbeitstägliche Versand an Kohlen, Koks und Briketts belief sich im April auf 15 247 Doppelwagen, im Mai auf 15 633 Doppelwagen, d. h. im Vergleich mit dem Vorjahr mehr 6,06 bezw. 8,6 %. Die Betheiligungsziffer und die Förderung ist in den ersten 5 Monaten d. J. gegen das Vorjahr um 8,8 bezw. 8,18 % gestiegen. Förderung und Absatz haben im Mai die höchsten Ziffern seit Bestehen des Syndikats erreicht. Der Geschäftsbericht bemerkt weiter, die Lage des Kohlenmarktes sei durchaus gesund, die Beunruhigung des Publikums entbehre jeder sachlichen Begründung und von einer Abschwächung des Kohlenmarktes könne keine Rede sein. Die Versammlung beschloss, für das dritte Vierteljahr eine Förderungseinschränkung nicht festzusetzen.

— **Theure Eisenbahnfahrt.** Ein eigenthümlicher Vorfall ereignete sich vor einigen Tagen auf der Berliner Stadtbahn. Ein Angestellter eines Berliner Geschäfts war in Charlottenburg trotz des Abwinkens und Zurufens seitens der Beamten in einen in der Abfahrt begriffenen Zug eingestiegen. Der Zug fuhr nun ohne Anhalten bei den Stationen Savignyplatz, Zoologischer Garten, Thiergarten, Bellevue, Lehrter Bahnhof vorbei und als er auch vor der Station Friedrichstrasse seine Fahrgeschwindigkeit noch nicht mässigte, riss der Fahrgast den Hebel der Nothbremse herum, worauf der Zug sofort hielt. Zur Rede gestellt, erklärte der Fahrgast, er habe geglaubt, dass er in einen Fernzug gestiegen sei, und da er nicht wusste, wo dieser halten würde, er auch in der Nähe der Friedrichstrasse beschäftigt war, habe er die Nothbremse gezogen. Nachdem die Personalien des sehr aufgeregten Mannes festgestellt waren, wurde ihm mitgetheilt, dass er den sogenannten Leerzug, der von Charlottenburg um 5 Uhr 57 Min. ohne Personenbeförderung über die Stadtbahn geleitet wird, nur auf dem Schlesischen Bahnhof hält und dann bis Friedrichshagen weiter geht, benutzt habe und dass er für die unbefugte Benutzung der Nothbremse 30 M. Geldstrafe zu zahlen habe. Eine etwas theure Fahrt von Charlottenburg nach Bahnhof Friedrichstrasse.

Bücherschau.

— **Zur Geschichte und Politik des Verkehrswesens.** Von Gustav Cohn, ordentlicher Professor der Universität Göttingen. Stuttgart. Verlag von Ferdinand Enke. 1900.

Als Anhang zu dem den Handel und das Verkehrswesen umfassenden dritten Bande seines „Systems der Nationalökonomie“ lässt der berühmte Verfasser jetzt eine Reihe Abhandlungen in gesammelter Form erscheinen, die im Laufe der letztverflossenen Jahre zunächst vereinzelt in verschiedenen Zeitschriften zur Veröffentlichung gelangt sind. Die Aufsätze „Wandlungen der Sozialpolitik in der englischen Eisenbahngesetzgebung“, „Die englische Eisenbahnpolitik in Ostindien“ und „Die Aussichten eines englischen Staatsbahnsystems“ erschienen zuerst im „Archiv für Eisenbahnwesen“, die Abhandlung „Zur Geschichte der Kartelle“ wurde 1895 im „Archiv für soziale Gesetzgebung und Statistik“ und diejenige „Ueber die gegenwärtige Nationalökonomie in England und Amerika“ im „Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft im Deutschen Reiche“, Jahrgang 1889, veröffentlicht. Letztere Zeitschrift brachte dann im Jahre 1895 des Verfassers vielbesprochene Artikel „Eisenbahnen, Wasserstrassen und der preussische Staatshaushalt“ und „Neuere Litteratur über die deutschen Wasserstrassen“, während die den Jahren 1898 und 1899 angehörigen Abhandlungen „Die Konkurrenz der englischen Küstenschifffahrt mit den Eisenbahnen“ und „Der preussische Staatshaushalt und die Eisenbahnüberschüsse“ zunächst in unserer Zeitung zum Abdruck gelangten. Es bedarf u. E. nur der Aufzählung dieser verschiedenen Ueberschriften, um das Interesse, welches die Ausführungen des Verfassers seinerzeit bei ihrem ersten Erscheinen in weiten Kreisen erregten, sofort wieder wachzurufen, und in diesem Sinne begrüssen wir die jetzt erfolgte Sammlung derselben als einen sehr dankenswerthen Schritt. Während diese in Fachschriften und Zeitungen verstreuten Arbeiten nur einem engen Kreise in die Hände gelangten und zugänglich bleiben, werden sie durch ein Erscheinen in Buchform so zu sagen Gemeingut des ganzen Volkes und ihr Studium wird auch demjenigen von hohem wissenschaftlichen Werthe sein, der mit den in ihnen dargelegten Anschauungen nicht in allen Punkten einverstanden ist. Als Gegner der jetzt im Vordergrunde des wirthschaftlichen und politischen Interesses stehenden Kanalprojekte hat der Verfasser seinen Bedenken gegen diese Bauten namentlich in den Abhandlungen über Wasserstrassen beredten Ausdruck verliehen und das Schicksal des bayerischen Ludwigskanals beweglich geschildert. Eine Nutzanwendung auf den jetzt geplanten Mittellandkanal hat Cohn wohlweislich vermieden. Was eine Kanalanlage fruchtbringend macht, ist in erster Linie das Vorhandensein einer hinreichenden Masse frachtbarer Güter für die betreffende Transportrichtung. Dass diese in den 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts für den Donau-Mainkanal noch nicht vorhanden war, hat sich allen Vorausberechnungen zum Trotze damals nur zu klar ergeben. Dass aber dem Mittellandkanal stets eine ungeheure Frachtmenge in der Vermittelung des Verkehrs zwischen dem Rhurrevier, dem Rhein, den norddeutschen Strömen und dem Meere, zwischen dem Westen und Osten Norddeutschlands sowie aus dem ganzen durchzogenen Gebiete selbst zufallen wird, das wird auch von den eifrigsten Kanalgegnern nicht bestritten.

— **Das russische Handels- und Verkehrsrecht in seinen wesentlichen Bestimmungen, nach dem gegenwärtigen Stande der Reichsgesetzgebung und mit Berücksichtigung der internationalen Vereinbarungen und Verträge.** Unter diesem Titel ist soeben im Verlage von Jonck & Poliewsky in Riga der erste, etwa 100 Seiten umfassende Theil eines Werkes erschienen, das den ehemaligen Sekretär des deutschen Generalkonsulats zu Riga, Herrn Otto Handtmann, zum Verfasser hat.

Dieses Werk, das „die Frucht jahrelangen Sammelns und Sichtens darstellt“, ist vor allen Dingen für den deutschen Kaufmann bestimmt, der mit der russischen Geschäftswelt in Handelsbeziehungen steht. Der Ausländer findet in diesem Büchlein alle wichtigsten, au die russischen Handels- und Verkehrsverhältnisse bezüglichen Bestimmungen, wobei die wichtigeren, allgemeines Interesse beanspruchenden Gesetze in wortgetreuer Uebersetzung wiedergegeben worden sind. Die handelsrechtlichen und prozessualen Bestimmungen haben nur die allernothwendigste Berücksichtigung erfahren. Um den Ausländer mit der ökonomischen Lage des russischen Reiches bekannt zu machen, gibt der Verfasser in seiner Einleitung statistische Daten über den inländischen und auswärtigen Handel sowie über das Reichsbudget.

Neben den allgemeinen und speziellen Handelsbestimmungen enthält das Werk noch Darstellungen verschiedener staatsfinanzieller Einrichtungen, wie Reichsbank, Bauern-Agrarbank, Branntweinmonopol usw. Auch die Valutareform und die Währung finden in dem Werke ausreichende Berücksichtigung.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. Die an der Bahnstrecke Grunow-Königs-Wusterhausen zwischen den Stationen Schneeberg i. M. und Beeskow in Kilometerstation 7,80 neu errichtete Haltestelle Oegeln wird am 1. Juli d J. für den Personen-, Gepäck-, Expressgut-, Güter- und Viehverkehr eröffnet werden. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Halle a/S. in Nr. 45 — Inser.-Nr. 1386 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 1. Juli d. J. wird der 2,8 km von Griessem und 2,6 km von Aerzen an der Bahnstrecke Lage-Hameln neu errichtete Personenhaltepunkt Reher für den Personenverkehr eröffnet. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Hannover in Nr. 46 — Inser.-Nr. 1425 — d. Ztg.)

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Am 15. Juni d. J. ist die bisher nur zur Abfertigung von Wagenladungen eingerichtet gewesene Haltestelle Hermsdorf bei Görlitz auch für den Stückgutverkehr eröffnet worden.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Die gegenwärtig nur dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungsgüterverkehr dienende Haltestelle Goddentow-Lanz (an der Bahnstrecke Stolp-Danzig zwischen Lauenburg i/Pom. und Gross-Boschpol gelegen) wird am 1. Juli d. J. auch für den Eilgut-, Stückgut- und Viehverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster. Am 1. Juli d. J. wird die an der Strecke Osnabrück-Löhne gelegene, bisher nur für den Personenverkehr eingerichtete Haltestelle Westerhausen auch für den unbeschränkten Gepäck-, Güter-, Thier- und Privatdepeschenverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und Fahrzeugen ist ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Münster in Nr. 46 — Inser.-Nr. 1427 — d. Ztg.)

Aenderung von Stationsnamen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Der Name der an der Strecke Sajó-Ecseg-Torna (Boldvavölgy'er Lokalbahn) gelegenen Station Szin-Perkupa ist in Szin und der Name der an der Strecke Aszód-Balassa-Gyarmat-Losoncz (Nógrádvarmegye'er Lokalbahn) gelegenen Station Nagy-Szécsény in Nagyszécsény abgeändert worden.

Radreifenbruch-Statistik.

Die das Rechnungsjahr 1897 umfassende Radreifenbruch-Statistik ist an die Vereinsverwaltungen zur Vertheilung gelangt.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1603 vom 18. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Radreifenbruch-Statistik (abgesandt am 18. Juni d. J.).

Nr. 1675 vom 6. Juni d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend die Vereins-Güterprobenstatistik des Betriebsjahres 1898/99 (abgesandt am 16. Juni d. J.).

Nr. 1720 vom 13. Juni d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag auf Weglassung des Vermerkes: „Raum für Eintragungen" aus den arithmetischen und alphabetischen Fahrscheinverzeichnissen (abgesandt am 16. Juni d. J.).

Nr. 1737 vom 11. Juni d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, betreffend die Niederschrift über die Verhandlungen des Unterausschusses zur Vorberathung des Antrages der königlichen Eisenbahndirektion Berlin auf Umarbeitung des Vereinsbetriebsreglements nach Maassgabe der durch die neue deutsche Eisenbahnverkehrsordnung usw. bedingten Aenderungen Rothenburg o./T. am 16./17. Mai 1900 (abgesandt am 15. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Verkehrbeschränkung von und nach dem Stettiner Bahnhof in Berlin.

Angesichts des fortgesetzt steigenden Verkehrs auf dem Stettiner Bahnhof in Berlin muss dieser Bahnhof vom Oktober 1900 ab für den Getreide- und Mehlverkehr geschlossen werden. Von dem gleichen Tage ab wird auch das Getreide- und Mehlfreilager auf dem Stettiner Bahnhof aufgehoben. Es werden demnach in Abänderung der Bekanntmachung vom 1. Mai 1897 vom 1. Oktober 1900 ab von und nach dem Stettiner Bahnhof in Berlin nur noch befördert:

a) Eil- und Frachtstückgüter,
b) Eilgut in Wagenladungen und eilgutmässig zu befördernde Wagenladungsgüter,
c) Sendungen an Anschlussinhaber und Lagerplatzpächter.

Berlin, den 20. Juni 1900. (1456)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. werden beim Bezug von Kupfervitriol und Schwefel zur Verwendung im Interesse des Weinbaues (Bekämpfung der Blattfallkrankheit der Reben) im inneren badischen Verkehr Frachtermässigungen auf dem Rückvergütungswege gewährt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen und das diesseitige Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 15. Juni 1900. (1457)
Generaldirektion.

Rheinisch- und Frankfurt-sächsischer Güterverkehr.

1. Am 1. Juli 1900 wird die Station Ruppertsburg des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. in den Gütertarif, Theil II Heft 2, aufgenommen. Der Frachtberechnung sind die Entfernungen der Station Villingen (Oberhessen) zuzüglich 4 km zu Grunde zu legen. Fahrzeuge können in Ruppertsburg nicht ver- oder entladen werden.

2. Vom 1. August 1899 an ist die Anwendung der im Gütertarif, Theil II Heft 2, enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 13 (Eisen und Stahl etc. zur Ausfuhr nach Oesterreich etc.) unter I auf die Artikel

1. Kupfer, 2. Zinn { roh oder raffinirt, in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten, Blechen und Rollen,
3. Abfälle von unedlen Metallen

ausgeschlossen.

Dresden, am 18. Juni 1900. (1458)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Nord-Ostsee-Verbandsgütertarif.

Der Seehafenausnahmetarif A (Frachtstückgut zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern) wird mit Gültigkeit vom 20. Juni d. J. ab auch auf „Stückgut des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern" ausgedehnt.

Altona, den 12. Juni 1900. (1459)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr.

Am 1. Juli d. J. wird die Station Wutschdorf in den Ausnahmetarif 6 b für Braunkohlenbrikets in 20 t Ladungen im Ver-

kehr mit den pommerschen Häfen und Küstenstationen als Versandstation einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 11. Juni 1900. (1460)

Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Theil II, Tarifheft 1.

Am 20. Juni d. J. werden neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes 2 (Güter aller Art etc. in Wagenladungen) im Verkehr zwischen Kupferhammer-Grünthal und Wien nebst Vororten eingeführt. Die Sätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Dresden, 14. Juni 1900. (1461)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 25. Juni d. J. werden die in den Nachträgen I und II zum Heft 3 der Abtheilung E enthaltenen Tarifentfernungen zwischen den Stationen Wengern, Lenningsen, Rhynern, Unna=Königsborn, Welver und Wickede=Asseln des Bezirks Essen und Villingen W. B. um je 14 km ermässigt.

Am gleichen Tage wird:
1. der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) für die in demselben unter Ziffer 8 genannten Artikel Erze usw. auf den direkten Verkehr mit sämmtlichen Stationen der badischen Staatsbahn ausgedehnt;
2. die Station Kalk Süd des Bezirks Köln in die Ausnahmetarife 8 (Roheisen), 9 (Eisen und Stahl des Sp.-T. I und II), 9a (Eisen und Stahl des Sp.-T. II) und 18 (Blei zur Ausfuhr) aufgenommen;
3. der Seehafen-Ausnahmetarif A für Frachtstückgüter zur Ausfuhr über See auf Stückgüter des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter ausgedehnt.

Köln, den 17. Juni 1900. (1462)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Im Anschluss an unsere Bekanntmachungen vom 4. Mai und 6. Juni 1900 wird hiermit zur öffentl. Kenntniss gebracht, dass mit sofortiger Gültigkeit bis zum 31. Juli 1900 für Kartoffelsendungen (aus den in den Bekanntmachungen angegebenen Verkehrsgebieten), die an die Landräthe zu Heinrichswalde und Heydekrug für die Ueberschwemmten des Kreises Niederung und Heydekrug gerichtet sind, die Frachtsätze um 50 % ermässigt werden. Die ermässigte Fracht wird sogleich bei der Abfertigung berechnet.

Königsberg i/Pr., den 16. Juni 1900. (1463)

Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. wird für Steine des Spezialtarifs III Ziffer 1 im Verkehr zwischen den Stationen Offenburg und Mannheim ein ermässigter Frachtsatz unter den für den Ausnahmetarif 4c bestehenden Bedingungen eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 15. Juni 1900. (1464)

Gr. Generaldirektion.

Wagengestellung für Heu- und Strohsendungen.

Auf den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Halle a. d. S., Kattowitz, Königsberg i/Pr., Magdeburg, Posen und Stettin können für den Versand nach allen preussischen Staatsbahnstationen vorübergehend, und zwar vom 17. d. Mts. ab bis zum 31. August d. J. bei der Aufgabe einer Wagenladung Heu oder Stroh, für welche ein offener Wagen von mehr als 7,2 m Länge nicht verfügbar ist, nach Bestimmung der Eisenbahn zwei offene Wagen gewöhnlicher Grösse von je nicht mehr als 7,2 m Länge zur Beladung gestellt werden. Die Fracht wird in diesem Falle für jeden der beiden Wagen nach dem wirklichen Gewicht der Ladung — mindestens jedoch für je 5000 kg für jeden Wagen — nach dem Satze des Spezialtarifs III erhoben. Nebengebühren, wie Deckenmiethe, Standgeld, Wägegeld usw. werden für jeden verwendeten Wagen besonders berechnet.

Berlin, den 15. Juni 1900. (1465)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen königlichen
Eisenbahndirektionen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Ungarn.

(Neuer Verbands-Gütertarif Theil II, Heft 3.)

Mit Gültigkeit vom 1. August 1900, für Frachterhöhungen vom 1. September 1900 gelangt der in der Ueberschrift bezeichnete Tarif zur Einführung.

Derselbe enthält ausser „Besonderen Bestimmungen" und „Vorbemerkungen zu den Tariftabellen" Frachtsätze für Eilgut, Stückgut, Wagenladungsklassen, Spezialtarife und Ausnahmetarife (Nr. 1 bis 26) für den Verkehr zwischen den deutschen Hafenstationen Bremen, Hamburg B., Stettin usw. einerseits und Stationen der königl. ungar. Staatseisenbahnen und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Linie) andererseits.

Hierdurch werden der Tarif Theil II, Heft 3 vom 15. Oktober 1893 nebst den Nachträgen I bis XII, sowie der dazu gehörige, vom 1. Januar 1894 gültige Anhang nebst den Nachträgen I bis III ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Tarifes werden bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten sein.

Wien, am 16. Juni 1900. (1466)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
auch namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarifheft 3.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1900 tritt zum Tarif Theil II Heft 3 vom 1. Februar 1898 des in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverbandes der Nachtrag IV in Kraft.

Derselbe enthält u. a. die Aufhebung von Frachtsätzen für aus dem Tarifverbande scheidende deutsche Stationen, Einbeziehung neuer Stationen in die Klassen- und Ausnahmetarife, einen neuen Ausnahmetarif für Porzellanerde von Mauthhausen, einen neuen Ausnahmetarif für Aluminium und Calciumcarbid von Lend-Gastein, einen neuen Ausnahmetarif für Thomasschlackenmehl nach Tiroler- und Vorarlbergerstationen, geänderte Frachtsätze für Graphitsendungen, endlich Aenderungen und Berichtigungen.

Soweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz ausser Kraft treten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. August 1900 in Gültigkeit.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 ₰ oder 12 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 16. Juni 1900. (1467)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Rumänien.

Für
A. Güter aller Art in Wagenladungen (Ausn.-Tar. Nr. 1),
B. Baumwollwaaren, sowie Wollwaaren, Garne zum Verweben (Ausn.-Tar. Nr. 12)

treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von beliebigen Mengen	5000 kg	10000 kg
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz	pro Frachtbrief und Wagen Centimes		
	für A*)		
nach Burdujeni .	—	779	668
	für B		
„ „ .	876	618	616
Von Schönpriesen=Umschlag	für A*)		
nach Burdujeni .	—	773	662
	für B		
„ „ .	870	612	610

*) Die Frachtsätze für A gelten auch in umgekehrter Richtung.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 12 Centimes Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 5. Juni 1900. (1468)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Tarif für den Transport von eisernen Pflügen und Ackergeräthen von Raudnitz nach Paris Douane.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, werden für die Beförderung von eisernen Pflügen und Ackergeräthen nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von Raudnitz	nach Paris Douane, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg	bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	Francs Gold für 1000 kg	
	121,70	83,10

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestim-

mungen, enthalten im Tarif Theil I Abtheilung A und der Tarifvorschriften, enthalten im Tarif Theil I Abtheilung B des österr.-ungar.-französischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 12. Juni 1900. (1469)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.
Einführung des Nachtrages IIIa zu dem vom 1. Januar 1900 gültigen Lokal-Gütertarife Theil II, Heft 3.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1900 bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahnen Stankau-Bischofteinitz-Ronsperg und Tirschnitz-Wildstein-Schönbach gelangt zum Lokalgütertarife, Theil II, Heft 3, ein Nachtrag IIIa zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:
1. Tarife der Lokalbahn Stankau-Bischofteinitz-Ronsperg,
2. Tarife der Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach,
3. Aenderungen bezw. Ergänzungen.

Exemplare des Nachtrages sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österreichischen Staatsbahnen zum Preise von 20 Hellern — per Stück — zu beziehen.

Wien, am 14. Juni 1900. (1470)

Württembergische Eisenbahngesellschaft.
Nebenbahn Nürtingen-Neuffen.

Am 21. Juni werden die bisher dem Personenverkehr dienenden Stationen Frickenhausen, Linsenhofen und Neuffen auch für den Vieh- und Güterverkehr eröffnet.

Mit demselben Tage tritt der Lokaltarif für die Beförderung von lebenden Thieren und Gütern in Kraft, welcher gemäss I (3) der Eisenbahnverkehrsordnung durch die Aufsichtsbehörde genehmigt worden ist.

Druckexemplare des Lokaltarifes können zum Preise von 0,60 ℳ. für das Stück durch die Stationen oder die unterzeichnete Direktion bezogen werden.

Stuttgart, den 14. Juni 1900. (1471)
Die Direktion.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Norddeutscher Eisenbahnverband.

Die in unserer Bekanntmachung vom 15. Mai d. J. in Aussicht gestellte Erhöhung der Gepäckfrachtsätze nach und von Glücksburg (Kreiseisenbahn) am 1. Juli d. J. kommt nicht zur Ausführung, da die jetzige direkte Ueberführung der Reisenden und ihres Gepäcks von einem zum anderen Bahnhof in Flensburg bis auf weiteres bestehen bleibt.

Hannover, den 10. Juni 1900. (1472)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung des norddeutschen Verbandes.

Am 1. August d. J. wird ein neuer Tarif für den rheinischen Personenverkehr ausgegeben. Hierdurch treten neben Ermässigungen in vereinzelten Fällen auch Erhöhungen ein, über welche wir Auskunft ertheilen. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss I (3) genehmigt worden.

Mainz, den 15. Juni 1900. (1473)
Im Namen der betheiligten Verwaltungen: königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

3. Eisenbahneffektenverkehr.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Der am 30. Juni 1900 fällige Zinsenkupon Nr. 9 unserer 3½ % Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wird u. zw. jener der Schuldverschreibungen

lit. A pr. 5 000 ℳ. mit 87,50 ℳ.,
„ B „ 1 500 „ „ 26,25 „
„ C „ 1 000 „ „ 17,50 „
„ D „ 300 „ „ 5,25 „

deutscher Reichswährung vom 30. Juni 1900 angefangen

in Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft,
„ Leipzig bei der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft, bei der Bank für Handel und Industrie und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Filiale der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne und bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie,
„ Prag bei der Filiale der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe, bei der böhmischen Escomptebank und bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Wien bei der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und bei der k. k. priv. allgemeinen österr. Bodenkreditanstalt

eingelöst.

Teplitz, im Juni 1900. (1474)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

4. Verdingungen.

Der Abbruch eines rechteckigen Lokomotivschuppens, die Erd-, Maurer-, Zimmer-, Klempner-, Asphalt-, Anstreicher- und Glaserarbeiten für die Erweiterung eines ringförmigen Lokomotivschuppens, sowie die Versetzung des Militärschuppens auf Bahnhof Sangerhausen sollen mit theilweiser Lieferung der Materialien verdungen werden, wozu Termin auf den 2. Juli, Vormittags 11 Uhr anberaumt ist. Zeichnungen und Bedingungen können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,50 ℳ. durch unterzeichnete Inspektion bezogen werden. Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen einzureichen.

Zuschlagsfrist 10 Tage. (1475)
Betriebsinspektion Nordhausen 1.

Verdingung
der Lieferung von Werkstattsmaterialien für das 2. Dritteljahr des Rechnungsjahres 1900 für die königlichen Eisenbahndirektionen Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W., und zwar:

67 300 kg Zinn in Blöcken und
7 100 „ Antimon.

Eröffnung der Angebote am Mittwoch, den 4. Juli 1900, Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 7. Juli 1900.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden zum Preise von 50 ₰ vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8 A I, Erdgeschoss, Zimmer Nr. 12, abgegeben.

Die Kosten sind von auswärts mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr zu überweisen.

Hannover, den 16. Juni 1900. (1476)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von rund 150 000 kg Portlandcement für die Neubauausführungen an der Berliner Ringbahn, Ostbahn, der schlesischen Bahn, sowie der Nordbahn soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung verdungen werden.

Angebote sind bis Donnerstag, den 28. Juni 1900, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebotshefte nebst Zeichnung sind in unserem Centralbüreau, Zimmer 420, einzusehen beziehungsweise von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ. in baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Berlin, den 13. Juni 1900. (1477)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Oberbau- und Baumaterialien.

Die im diesseitigen Bezirke angesammelten alten Oberbau- und Baumaterialien, als:

Schienen, Schwellen, Herzstücke, Eisen-, Stahl- und Blechschrott

sollen im Wege des öffentlichen Verkaufs veräussert werden. Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind an die unterzeichnete Direktion versiegelt und portofrei **bis zum Termine, den 9. Juli 1900, Vormittags 11 Uhr,** einzureichen.

Zuschlagsfrist 15 Tage.

Die Verkaufsunterlagen liegen im Zimmer 1 unseres Verwaltungsgebäudes II zur Einsicht aus und werden gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ. (in baar, nicht in Briefmarken) von dem diesseitigen **Rechnungsbüreau** abgegeben. Bestellgeld ist nicht erforderlich. (1478)

St. Johann-Saarbrücken, im Juni 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Offene Stellen.

Für das Direktionsbüreau einer Privatbahngesellschaft wird ein mit dem direkten Tarif- und Reklamationswesen vertrauter, tüchtiger und zuverlässiger

Büreaubeamter (1479)

gesucht. Anerbieten mit kurz gefasstem Lebenslauf, Zeugnissabschriften und Gehaltsansprüchen sind an die Exped. d. Ztg. unter L. E. G. S. 100 zu richten.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 48 — 23. Juni 1900. — XL. Jahrgang.

Inhalt.

Nochmals die Betriebskoeffizienten.

(Schluss aus Nr. 47.)

4.

Anders weist in seiner Entgegnung darauf hin, dass nicht blos die Transportmenge und die Beförderungswege, sondern auch die Einnahme für eine Transporteinheit, beispielsweise die Güterverkehrseinnahme für 1 tkm bei den Bahnen verschieden seien. Es hätten sich im Jahre 1898 für 1 tkm in Preussen 3,66 ₰, in Sachsen 4,45 ₰, in Württemberg 4,75 ₰ als durchschnittliche Einnahme ergeben. Darin komme zum Ausdruck, dass in Preussen erheblichere Mengen Massengüter nach dem billigeren Spezialtarif III und den Ausnahmetarifen als in Sachsen befördert würden, und dass bei den süddeutschen Bahnen die Tarife für die kürzeren Strecken im allgemeinen höher als in Sachsen und in Preussen seien.

Ob und inwieweit die letztere Behauptung zutrifft, soll hier nicht untersucht werden, um den Rahmen der Erörterung nicht zu weit zu ziehen. Es mag nur angeführt werden, dass in Bayern die Güterverkehrseinnahme auf 1 tkm 4,05 ₰ und in Baden 4,37 ₰, bei beiden Staatsbahnverwaltungen also weniger als in Sachsen betragen hat. Der bei den vereinigten preussischen und hessischen Staatsbahnen erhobene Einheitssatz bleibt auch hinter den Sätzen von Bayern und Baden noch erheblich zurück. Die Personenverkehrseinnahme hat auf 1 Personenkilometer in Preussen 2,67 ₰, in Württemberg 2,84 ₰, in Sachsen 2,92 ₰, in Baden 3,14 ₰ und in Bayern 3,17 ₰ betragen. Ist im Hinblick hierauf und auf den trotz alledem sehr günstigen Betriebskoeffizienten des grössten Staatseisenbahnnetzes die Frage unberechtigt, ob nicht doch grosse, kilometrisch weit ausgedehnte Bahnunternehmungen imstande sind, durch wirthschaftliche Ordnung des gesammten nicht örtlichen Dienstes auch bei verhältnissmässig niedrigen Tarifen finanzielle Vortheile zu erzielen, die kleinere Bahnunternehmungen sich nicht in dem gleichen Umfange verschaffen können? Aus den Ziffern der Entgegnung ist keine gegen, manche aber für diese Schlussfolgerung zu entnehmen. Dabei mag übrigens ausdrücklich bemerkt werden, dass in unserer ersten Besprechung unter dem „nicht örtlichen Dienste" nicht etwa nur der reine Verwaltungsdienst, sondern auch ein guter Theil des Beförderungsdienstes und der sonstigen Dienstzweige mitverstanden wird. Wenn in grossen Bahnunternehmungen die Bezirke der einzelnen leitenden Behörden (Direktionen usw.) keine Grenzen bilden für den durchgehenden Lokomotiv- und Zugdienst, vor allen Dingen für den Wagendienst, wenn für die Verkehrswege, namentlich in Zeiten des Verkehrsandranges, möglichst viele eigene Strecken zur Verfügung stehen, wenn die Umlade- und Rangirgeschäfte, unbekümmert um die Einzelbezirke, selbst auf weite Transportentfernungen dorthin gelegt werden können, wo sie sich am einfachsten und billigsten abwickeln lassen, wenn die Materialien an einer Stelle für alle oder mehrere Bezirke beschafft werden, so müssen günstige Erfolge nicht blos im Verwaltungsdienste, sondern in viel grösserem Maasse bei den Aussenstellen, im Stations-, Abfertigungs-, Fahr- und Zugdienste, überhaupt in allen Dienstzweigen hervortreten.

5.

Zur Unsicherheit des Betriebskoeffizienten bei der Vergleichung der Ergebnisse verschiedener Bahnen trägt, wie Anders ausführt, auch der Umstand bei, dass die Durchschnittsbezahlung des Personals, namentlich der Arbeiter, sich nach den örtlichen Preisverhältnissen richten müsse. Die Bahnverwaltungen, deren Linien überwiegend in industriereichen Gegenden liegen, seien an und für sich zur Zahlung höherer Durchschnittslöhne genöthigt. Durch wirthschaftliche Verwaltungs-

maassnahmen könne in dieser Beziehung nichts gebessert werden. Gewiss müssen die Bahnverwaltungen in der Bezahlung ihres Personals mit der Privatindustrie Schritt halten. Aber es fragt sich doch, ob auf diesem Gebiete jeder Nutzen von Verwaltungsmaassnahmen ausgeschlossen ist. Verlegung von Umladungen und Rangirgeschäften, vielleicht sogar Verkehrsumleitungen können auch in dieser Beziehung zu einer bedeutenden Verbilligung des Dienstes führen, wenn der Bezirk des Unternehmens für derartige Maassnahmen gross genug ist. Uebrigens ist bis zu einem gewissen Grade die höhere Bezahlung der Arbeitskraft in industrie-, deshalb auch verkehrsreicheren Bezirken schon an sich aus dem Grunde berechtigt, weil die Arbeitskraft im Dienste hier besser ausgenutzt wird, als auf verkehrsschwächeren Bahnstrecken. Ein wie grosser Theil der Dienst- und Arbeitszeit geht nicht auf Nebenbahnen und auf anderen verkehrsarmen Bahnstrecken mit Nichtsthun verloren! Der Mann muss vorhanden sein, ob der Zug nun etwas mitbringt oder nicht, auch wenn der letztere Fall die Regel bildet. Es muss mithin immer wieder daran erinnert werden, dass die verkehrsreichsten Bahnen, und das sind diejenigen in den industriellen Gegenden, trotz hoher Ausgaben, auch einschliesslich hoher Löhne, der Regel nach immer noch die rentabelsten sein werden. Man könnte, wenn man dem Betriebskoeffizienten auf jeden Fall zu Leibe gehen wollte, sogar das Gegentheil der Behauptung von Anders mit demselben Rechte aussprechen und darauf hinweisen, dass die Beamten an den billigeren und zumeist weniger ertragsreichen Bahnstrecken gleiche oder fast gleiche Besoldungen mit den Beamten in den Industriebezirken beziehen und dadurch die Betriebsausgaben ungünstig beeinflusst werden. Gunst und Ungunst werden sich auch hier wohl im allgemeinen ausgleichen. Auch Anders erkennt an, dass Vergleiche im einzelnen in Bezug auf das Besoldungs- und Löhnungswesen schwierig sind. Sie sind es um so mehr, als die Statistik leider auch in dieser Beziehung offenbar verschiedenartige Zahlen nebeneinanderstellt, also gänzlich versagt. Dafür nur ein Beispiel. Nach der Tabelle 25 Spalten 3 und 11 der Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Jahr 1898 sollen die badischen Staatsbahnen für 377,27 etatsmässige Beamte des Verwaltungsdienstes 2 186 235 ℳ, also im Durchschnitt für jeden Beamten rund 5 790 ℳ verausgabt haben. Zum Verwaltungsdienste gehören nicht blos die höheren Beamten, sondern auch die mittleren und die unteren Beamten in den Büros der Generaldirektion und der sonstigen leitenden und beaufsichtigenden Stellen. Diese Ziffern, die zu keiner der bei den anderen Staatsbahnen vorkommenden Ziffern in einem angemessenen Verhältniss stehen, sind offenbar unrichtig, da kaum auf die höheren Beamten der badischen Staatsbahnverwaltung ein Durchschnittssatz von rund 5 800 ℳ entfallen wird.

Die Gesammtsumme der persönlichen Ausgaben wird hingegen, da sie dem Rechnungsabschlusse entnommnn ist, wohl im grossen und ganzen vergleichbar sein. Das Bild aber, das ein Vergleich dieser Summe gibt, spricht nicht gegen, sondern für unsere Behauptung. Es weicht nämlich kaum ab von dem Bilde, das die in Nr. 47 S. 722 mitgetheilte Uebersicht über die Einnahmen und Ausgaben, den Betriebskoeffizienten und den Ueberschuss darbietet. Die persönlichen Ausgaben haben im Jahre 1898 betragen bei den

	vereinigten preussischen u. hessischen	bayerischen	sächsischen	württembergischen	badischen	sämmtlichen deutschen Staatsbahnen
	Staatseisenbahnen					
in Hunderttheilen der Gesammtausgabe . .	48,58	48,30	51,40	44,43	44,08	48,03
auf 1 km Bahn . . ℳ	11 950	9 378	18 381	8 759	12 863	11 678
„ 1 000 Nutzkm. . „	1 171	1 112	1 567	942	1 094	1 169
„ 1 000 Wagenachskm ℳ	29	33	45	33	32	31
„ 100 000 ℳ Einnahmen . . . . . ℳ	27 944	32 912	37 472	28 338	29 667	29 151

Wie die vereinigten preussischen und hessischen Staatsbahnen auf 1 Wagenachskm die niedrigste Ausgabe und damit in Uebereinstimmung den niedrigsten Betriebskoeffizienten aufweisen, so stellen sich auch nach der vorstehenden Uebersicht bei ihnen die persönlichen Ausgaben sowohl auf 1 Wagenachskilometer, als auch auf 100 000 ℳ Betriebseinnahme am niedrigsten von allen Bahnen. Auch die bayerischen Bahnen stehen bei der Zurückführung der persönlichen Ausgaben auf 1 Wagenachskilometer nicht ungünstig; die verhältnissmässig geringe Einnahme hat aber zur Folge, dass der auf 100 000 ℳ Einnahme entfallende Betrag der persönlichen Ausgaben grösser ist als in Württemberg und Baden. Sachsen, dessen Betriebskoeffizient den der anderen Bahnen erheblich übersteigt, hat die höchsten Durchschnittssätze bei den persönlichen wie auch bei den Gesammtausgaben.

6.

Anders glaubt aber doch nicht recht an die Erfolge, die durch wirthschaftliche Verwaltungsmaassnahmen auf dem Gebiete der persönlichen Ausgaben erreicht werden können. Zwar erkennt er an, dass die Neuordnung der preussischen Staatseisenbahnverwaltung manche Vereinfachungen und Personalersparnisse herbeigeführt habe. Aber nach der Reichsstatistik ergebe sich, dass sogar im Verwaltungsdienste, in dem doch am ehesten und wirksamsten durch wirthschaftliche Ordnung des Dienstes auf eine sparsame Bemessung des Personalbedarfs hingewirkt werden könne, kleinere Bahnverwaltungen mit verhältnissmässig weniger Personal auskämen als grössere.

Folgt man den Zahlen, die in der Reichsstatistik mitgetheilt werden, so erscheint diese Behauptung allerdings nicht unbegründet. Es hat nämlich nach der Tabelle 25 der Statistik der Eisenbahnen Deutschlands im Jahre 1898 die Kopfzahl der Beamten und Arbeiter betragen:

A. Im Verwaltungsdienste:

	bei den vereinigten preussischen und hessischen	bei den bayerischen	bei den sächsischen	bei den württembergischen	bei den badischen	bei allen deutschen
	Staatseisenbahnen					
auf 1 km Bahn . . .	0,54	0,34	0,78	0,30	0,33	0,50
„ 100 000 Wagenachskilometer	0,13	0,12	0,19	0,11	0,08	0,13

B. In allen Dienstzweigen einschliesslich des Bahnunterhaltungs- und Werkstättendienstes:

auf 1 km Bahn . . .	11,68	8,11	15,75	8,41	10,62	11,12
„ 100 000 Wagenachskilometer	2,87	2,88	3,85	3,17	2,65	2,94

Danach ständen, was zunächst den Verwaltungsdienst betrifft, die vereinigten preussischen und hessischen Staatsbahnen, trotz der in einer so grossen Bahnverwaltung von selbst gegebenen vielfachen Vereinfachungen im Abrechnungs-, Kontrol-, Finanz-, Beschaffungswesen usw., fast in jeder Beziehung gegenüber den bayerischen, württembergischen und badischen Staatsbahnen äusserst ungünstig, verhältnissmässig günstig nur gegenüber den sächsischen Staatsbahnen. In Wirklichkeit verhält sich aber die Sache anders. Bei dem angeführten Vergleiche ist die Unzuverlässigkeit der Statistik noch nicht in Betracht gezogen. Vergleicht man nämlich die Zahlen der Reichsstatistik mit den Angaben in den amtlichen Geschäfts- und Betriebsberichten der einzelnen Bahnen, so ergeben sich ganz erhebliche Unterschiede. Preussen und anscheinend auch Sachsen haben zum Verwaltungsdienste alle höheren Beamten ohne Ausnahme und ferner nicht blos die bei den Direktionen (Generaldirektion, Betriebsdirektionen), sondern auch die in den Büros der Eisenbahn-Bau-, Betriebs-, Maschinen-, Werkstätten-, Verkehrs- und Telegrapheninspektionen sowie auch in den Büros der Neubauabtheilungen beschäftigten Beamten, Gehilfen und Arbeiter gerechnet. Von den anderen Bahnverwal-

tungen ist aber offenbar nach anderen Grundsätzen verfahren worden. Es sind von ihnen nicht zum Verwaltungsdienste gerechnet worden Bauinspektoren mit ihren Ingeniören und Sekretären, Betriebsinspektoren mit den Inspektionsassistenten und Gehilfen, Maschineninspektoren mit ihren Ingeniören, Buchhaltern, Buchführern und Assistenten, auch nicht Bezirks- und Bezirksmaschinen-Ingeniöre mit ihren gesammten Büros. Alle diese Beamte und die in den Büros thätigen Diener und Arbeiter sind dem Personal der anderen Dienstzweige, des Bahnunterhaltungs- und Bahnaufsichtsdienstes, des Stations-, Abfertigungs- usw. Dienstes hinzugerechnet. Von den bayerischen Staatsbahnen ist das gesammte in der Generaldirektion, den Oberbahnämtern und bei den Bauleitungen für Neubauzwecke thätige höhere, mittlere und untere Beamten- und Gehilfenpersonal, im ganzen wohl gegen 500 Köpfe, anscheinend in der Reichstabelle 25 überhaupt nicht mitgezählt. Leider beweisen hiernach die in der Reichsstatistik bei dem Verwaltungsdienste angegebenen Kopfzahlen nichts; sie verleiten im Gegentheil zu falschen Schlüssen. Nach einer überschläglichen Ermittelung — zu einer genauen Berechnung fehlt es uns an genügender Kenntniss der Beschäftigung einzelner Dienstklassen — würden bei einheitlicher Aufstellung der erwähnten statistischen Tabelle die vereinigten preussischen und hessischen Staatsbahnen weitaus die niedrigsten Ziffern der Personalbemessung aufweisen und es würden sodann folgen die badischen, hierauf die württembergischen, demnächst die bayerischen und zuletzt mit den höchsten Personalziffern die sächsischen Staatsbahnen. Hoffentlich bringt das Jahr 1899, das zweite Jahr nach der Neuordnung der Reichsstatistik, eine mehr übereinstimmende Darstellung des Verwaltungsdienstes bei allen Bahnen, wenigstens bei den Staatsbahnen.

Betrachtet man das Gesammtpersonal, also das Personal aller Dienstzweige — S. 738 Uebersicht zu B —, so ergibt sich, dass die vereinigten preussischen und hessischen, ferner auch die bayerischen Staatsbahnen mit der auf 100 000 Wagenachskilometer zurückgeführten durchschnittlichen Kopfzahl unter dem Durchschnitt aller Staatsbahnen bleiben. Nur die badischen Staatsbahnen weisen in der Reichsstatistik eine noch etwas geringere Durchschnittszahl nach. Diese letztere Erscheinung scheint aber im wesentlichen darin ihre Aufklärung zu finden, dass in der Reichsstatistik bei den badischen Staatsbahnen unverhältnissmässig wenig Bahnunterhaltungsarbeiter angegeben sind. Die Zahl der Arbeiter bei der Bahnunterhaltung und Bahnbewachung soll bei den badischen Staatsbahnen nur 2 218, bei den benachbarten württembergischen Staatsbahnen dagegen 3 383 betragen haben, während umgekehrt nach dem Rechnungsabschlusse (Tabelle 22 der Reichsstatistik) die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen in Baden rund 7 000 000 ℳ, in Württemberg nur 5 800 000 ℳ Kosten verursacht hat. Zu ähnlichen Ergebnissen führt ein Vergleich der Angaben für Baden mit den Angaben der anderen Bahnen. Daraus dürfte hervorgehen, dass die badischen Staatsbahnen einen nicht unerheblichen Theil der Bahnunterhaltung nicht durch eigene Arbeiter bewerkstelligen, sondern ihn zur Ausführung an selbständige Personen vergeben haben. Man kann danach mit einiger Bestimmtheit annehmen, dass bei gleichen Verhältnissen auch im Gesammtpersonal die grössten Bahnunternehmungen nach der auf 1 Wagenachskm, d. h. auf eine Einheit der eigentlichen Betriebsleistung entfallenden Kopfzahl am günstigsten stehen. Dabei ist aber die Inanspruchnahme des Dienstpersonals bei diesen Bahnen keineswegs stärker. Im Gegentheil führt ein Vergleich der planmässigen Dienstdauer beispielsweise bei den sächsischen Staatsbahnen und den vereinigten preussischen und hessischen Staatsbahnen zu dem Ergebnisse, dass ungeachtet der bedeutenden Mehraufwendungen, die Sachsen in den letzten Jahren zur Abkürzung der Dienstdauer des Personals aufgewendet hat, die dienstliche Inanspruchnahme in Sachsen immer noch beträchtlich grösser ist, als bei der genannten Eisenbahngemeinschaft. Die kurzen Ausführungen in der Nr. 43 d. Ztg. geben über diese Verhältnisse ziffermässigen Aufschluss.

Nach alledem ist und bleibt, wie zum Schlusse unter Hinweis auf unsere erste Besprechung nochmals betont werden soll, die Statistik mit allen ihren Einzeltabellen unsicher und unzuverlässig. Es ist ungemein schwer, aus den darin enthaltenen Zahlen verschiedenster Art, aus Zurückführungen von Ergebnissen auf gewisse Einheiten der Betriebsleistung, auf Bahnverhältnisse usw. einigermaassen brauchbare Schlüsse zu ziehen. So sehr Anders bestrebt gewesen ist, an die Stelle des Betriebskoeffizienten einen besseren Maassstab zu setzen, es ist ihm bei aller Sach- und Fachkenntniss nicht gelungen. Nach unserer Meinung ist das Ansehen unseres Freundes — „dieses Betriebskoeffizienten" — in keiner Weise erschüttert. Aber ein Vorschlag zum Frieden! Einigen wir uns dahin, dass dem Vergleiche der Betriebskoeffizienten gewiss Mängel anhaften, dass er nur mit einigen Beschränkungen für die Beurtheilung der Ertragsfähigkeit eines Unternehmens maassgebend sein darf, dass ihm aber mangels eines anderen zuverlässigeren, allgemeinen Maassstabes immer noch der erste Platz unter allen hier in Betracht kommenden Faktoren zukommt.

Von der Weltausstellung zu Paris.

III.

Die Ausstellung bedeckt ein Gelände von über 100 000 Quadratmetern, wobei wohlgemerkt nur das Gebiet der Hauptausstellung ohne den Annex von Vincennes gerechnet ist. Dies Gelände ist nichts weniger als einheitlich gestaltet, sondern stark auseinander gezogen und vielfach zerrissen. Die grösste Längenausdehnung des Ausstellungsgebietes, nämlich von der Hauptpforte am Konkordienplatze bis zum Trocadero, misst 2 400 m, während der schmalste Theil, der sich unterhalb der Almabrücke am rechten Seineufer vorfindet, nur 20 m breit ist. Endlich liegen die verschiedenen Theile der Ausstellung auch in verschiedenen Höhen zu einander. Der Trocadero mit seiner Kolonialausstellung beherrscht mit seiner hohen Lage über dem Wasserspiegel der Seine das ganze Gebiet; von ihm aus fällt eine starke Rampe nach dem Marsfelde hinab, das allerdings ein in sich geschlossenes und annähernd ebenes Gebiet von vielleicht 500 000 qm darstellt. Dagegen liegen die zugehörigen anderweitigen Gebiete, ebenso wie die Zugänge und Verbindungsstrecken in anderen Höhenlagen, so dass ein bunter Wechsel von Höhen und Tiefen vorhanden ist. All' dies erschwerte natürlich die Aufgabe, den Verkehr innerhalb der Ausstellung zweckmässig zu gestalten und zu leiten, auf das äusserste, während andererseits doch auch wieder gerade dieser Wechsel in den Geländehöhen Gelegenheit geboten hätte, die anzulegenden inneren Verkehrswege geschickt und eigenartig auszugestalten.

Hierauf ist jedoch von denjenigen, welche die Ausstellung entwarfen und ausführten, einfach verzichtet worden; in der Hauptsache hat man es vielmehr jedem einzelnen selbst überlassen, wie er sich innerhalb dieses grossen, so sehr zerrissenen Gebietes auf- und abwärts fortbewegt, und nur zwei Verkehrsmittel sind geschaffen worden, welche in etwas dem Verkehr zu Hilfe kommen. Das rechte Seineufer ist dabei gänzlich ausser Betracht geblieben; seine volle Längenerstreckung von 2 600 m kann nicht anders als zu Fuss oder auf Rollstühlen zurückgelegt werden; man müsste denn gerade die Ausstellung verlassen und ein Dampfboot der Seine benutzen, was die nochmalige Zahlung des Eintrittsgeldes einschliessen würde.

Die beiden von der Verwaltung der Ausstellung geschaffenen Verkehrsmittel sind: 1. die elektrische Eisenbahn; 2. die Stufenbahn oder „Plate-forme mobile" genannt. In Wahrheit aber fallen sie in nur ein einziges Verkehrsmittel zusammen, da

sie annähernd in derselben Linie und fast überall eines über dem andern liegen; nur in der Verkehrsrichtung sind sie gerade entgegengesetzt. Sie bilden beide einen in sich geschlossenen Kreis, innerhalb dessen die Verkehrsrichtung niemals geändert wird. Die elektrische Eisenbahn, die zumeist unterhalb der Stufenbahn liegt, bewegt sich in diesem Kreise von der Alexanderbrücke aus an der Seine und alsdann an der Ostgrenze des Marsfeldes entlang, um an der Südostecke desselben das Ausstellungsgebiet überhaupt zu verlassen und auf 700 m Länge durch die Avenue de la Motte Picquet geführt zu werden und erst am Platze des Invalidendomes wieder in das Ausstellungsgebiet einzutreten, sich dann an der Westgrenze des hier liegenden Ausstellungsgebäudes fortzubewegen und endlich an der Alexanderbrücke ihren Kreis wieder zu schliessen. Beide Verkehrswege liegen somit durchweg an der äussersten Kante des Ausstellungsgebietes; sie treffen nirgends die eigentlichen Brennpunkte des Verkehres und machen noch dazu einen todten Weg ausserhalb des Ausstellungsgebietes.

Dass dies etwa eine glückliche Lösung der Aufgabe wäre, die so sehr zerrissenen Theile der Ausstellung wieder mit einander zu verknüpfen, wird niemand behaupten wollen. Es ist damit entschieden zu wenig gethan worden, um den Verkehr innerhalb der Ausstellung zu erleichtern. Vielleicht ist es mit Absicht geschehen, um die Besucher mehr oder weniger vor den Ausstellungsgegenständen festzuhalten; vielleicht wirkte auch der Umstand mit, dass den Unternehmern für die Stufen- und die elektrische Bahn keine Konkurrenz geschaffen werden sollte. Wohl nur unter dieser Voraussetzung werden sich beide Unternehmer zur Zahlung der hohen Pachtbeträge entschlossen haben, die ihnen auferlegt worden sind.

Die Stufenbahn hat eine Länge von 3 370 m und insgesammt neun Stationen; sie ist ausschliesslich in der Höhe und in einer Ebene, 7 m über dem Boden, angelegt und wird elektrisch betrieben. Sie besteht aus drei Theilen, der festen Stufe und zwei beweglichen Stufen, wovon die erste Stufe 0,80 m, die zweite 1,50 m breit ist. Die erste Stufe bewegt sich mit einer Geschwindigkeit von etwa 4 km in der Stunde, die zweite mit der doppelten Geschwindigkeit. Eiserne Stangen mit Knöpfen erleichtern den Uebergang von einer Stufe zur anderen. Die Besucher benutzen die Bahn ohne Beschwerde; Unfälle sind bisher nicht zu verzeichnen gewesen. Die Bahn ist volle 15 Stunden täglich im Betriebe; an Sonntagen steigt der Verkehr bis über 100 000 Menschen. Der Preis der Benutzung beträgt 50 Cts. Als Höchstgrenze des Verkehres sind 13 400 Personen in der Stunde oder 482 000 Personen für den vollen Tag gerechnet.

Die Bahn ist von der „Compagnie des transports électriques“ unter der Leitung des Ingeniörs Maréchal erbaut. Der erste Entwurf rührt von Blot her, für den dann die Ingeniöre Armengand jr., Gayonnet und Mocomble die Baupläne ausarbeiteten. Nach dem lebhaften Zuspruch, den die Bahn dauernd findet, dürfte zu erwarten sein, dass die Gesellschaft damit ein gutes Geschäft macht; denn die Betriebskosten sind sehr gering, während selbst ein durchschnittlicher täglicher Verkehr von nur 33 700 Personen für das Kilometer eine Tageseinnahme von 5 000 Francs, d. h. eine Monatseinnahme von 150 000 Frcs. und eine Jahreseinnahme — wenn eine solche theoretisch herausgerechnet werden darf — von 1 800 000 Frcs. ergeben würde.

Die elektrische Eisenbahn hat annähernd dieselbe Länge wie die Stufenbahn; sie besitzt aber anstatt neun Stationen deren nur sieben. Im allgemeinen liegt die Fahrbahn innerhalb der Pfeilerstellungen für die darüber befindliche Stufenbahn; an verschiedenen Stellen jedoch verlässt sie diese Pfeilerstellungen und steigt dann selbst in Höhen bis zu 6 m auf, wobei sie verschiedene Strassen kreuzt. Sie zeigt demgemäss in ihrer Linienführung recht erhebliche Steigungen. Die Spurweite beträgt 1 m; das rollende Material besteht aus 28 Wagen, von denen 10 mit Motoren versehen sind, während die übrigen 18 Wagen Anhängewagen sind. Jeder Wagen enthält 80 Plätze; ein voller Zug besteht aus einem Motorwagen und zwei Anhängewagen, kann also 200 Personen aufnehmen. Für den stärksten Verkehr ist eine so rasche Folge der Züge vorgesehen, dass 40 Züge in der Stunde oder 120 000 Personen für den vollen Tag befördert werden können. Für die Betriebssicherheit sorgt eine Blockirungseinrichtung. Der Verkehr auf der Bahn ist ganz erheblich geringer als auf der Stufenbahn, trotzdem hier der Fahrpreis nur 25 Cts. beträgt. Da die Leistung, die dem Reisenden (wenn man ihn hier so nennen darf) zu theil wird, in beiden Fällen gleich ist, so zeigt sich, dass für die Neuheit, welche die Stufenbahn bietet, bereitwillig das Doppelte gezahlt wird.

Franz Woas.

Die Betriebsergebnisse der Wiener Stadtbahn im Jahre 1899.

Dem Bericht der Staatsbahndirektion Wien als betriebführender Verwaltung der Wiener Stadtbahn über deren Betriebsergebnisse im abgelaufenen Jahre ist folgendes zu entnehmen:

Das Betriebsnetz der Wiener Stadtbahn, deren erste Theilstrecken (Gürtellinie, obere Wienthallinie und Vorortelinie) bekanntlich im Jahre 1898 dem Verkehr übergeben worden sind, erfuhr durch die am 1. Juli 1899 erfolgte Eröffnung des Betriebes der unteren Wienthallinie eine für die weitere Entwickelung des Personenverkehres der Stadtbahn bedeutsame Ausgestaltung. Der Gesammtverkehr belief sich im Jahre 1899 (einschliesslich der Wiener Verbindungsbahn) auf 19 046 337 Personen. Von der Gesammtzahl der Reisenden entfallen 17 533 704 (92 %) auf den engeren Stadtbahnverkehr und 1 512 633 (8 %) auf den Anschlussverkehr mit den Lokalstrecken der Staatsbahnen. Was das Klassenverhältniss betrifft, so benutzten 18 134 083 (95,2 %) Reisende die III. Klasse, 912 254 (4,8 %) die II. Wagenklasse. Der Verkehr der alten Linien, welcher sich im I. Halbjahre 1899 auf 5 940 150 Personen stellte, ist im II. Halbjahre 1899 unter dem Einflusse der Eröffnung der unteren Wienthallinie auf 8 048 480 Personen gestiegen. Der Verkehr der unteren Wienthallinie und der Wiener Verbindungsbahn betrug im II. Halbjahre 1899 5 057 707 Personen, wovon auf die Wiener Verbindungsbahn etwa 1 500 000 Reisende entfallen.

Die Vertheilung der Reisenden nach Zonen hat sich im Jahre 1899 gegenüber 1898 insofern ungünstiger gestaltet, als der prozentuale Antheil des Verkehres der ersten Zone am Gesammtverkehr nicht unerheblich gestiegen ist. Es belief sich die Zahl der Reisenden in der 1. Zone auf 7 938 872 = 41,7 % (1898 37,6 %), 2. Zone auf 8 986 441 = 48,2 % (1898 50,1 %), 3. Zone auf 1 907 938 = 10,1 % (1898 12,3 %).

Die Vertheilung des Verkehres zwischen Wochen- und Sonntagen war eine vom Betriebsstandpunkte höchst ungünstige. Der Wochentagsverkehr bewegt sich in verhältnissmässig engen Grenzen, und es wird durch diese der Betriebsapparat nur sehr ungenügend ausgenutzt. (Beispielsweise waren im August 1899 im Wochentagsverkehr nur etwa 22 % der vorhandenen Sitzplätze besetzt.) Dagegen erreicht der Verkehr an Sonn- und Feiertagen in der besseren Jahreszeit und bei günstigem Wetter eine Höhe, welche vom Standpunkte der Betriebssicherheit nichts weniger als erwünscht erscheint. Im Jahre 1899 wurden an 297 Werktagen zusammen 12 426 657 Personen (65 % der Gesammtzahl der Reisenden), demnach an einem Werktage durchschnittlich 41 840 Personen befördert, wogegen auf 68 Sonn- und Feiertage desselben Jahres 6 619 662 Personen (35 % des Gesammtverkehres), somit auf einen Sonn-(Feier)tag durchschnittlich 97 347 Personen entfallen. Dieses ungünstige Verhältniss wird dadurch wesentlich verschärft, dass der Verkehr an den einzelnen Sonn-(Feier)tagen den grössten Schwankungen unterliegt. Der Sonntagsverkehr bewegt sich je nach Jahreszeit und Witterungsverhältnissen etwa zwischen 70 000 und 200 000 Personen. Der stärkste Sonntagsverkehr im Jahre 1899 ergab sich am 2. Juli mit rund 207 000 Personen; diese Höchstziffer ist im laufenden Jahre bereits weit überholt worden: am 29. April zählte man rund 213 000 Reisende, am 6. Mai 222 000, am 3. Juni (Pfingstsonntag) 265 000.

Die Abwickelung eines derartigen Massenverkehres, welcher sich auf wenige Tagesstunden und Stationen zusammendrängt, stösst trotz der Einlegung der grösstmöglichen Anzahl von Erfordernisszügen und Verstärkung der Züge auf ausserordentliche Schwierigkeiten. Die Reisenden überfluthen an Sonntagen in den Nachmittags- und Abendstunden die Bahnsteige, stürmen beim Herannahen der Züge die Wagen und überfüllen dieselben sowie auch die Plattformen und selbst die Trittbretter, ein Zustand, der vom Standpunkte der Betriebssicherheit lebhaft zu beklagen ist, ohne dass die Bahn- und Polizeiorgane in der Lage wären, demselben zu steuern. Vielfach ist der Andrang, namentlich in Zwischenstationen, so stark, dass die Nothwendigkeit eintritt, im Laufe der Sonntage die Aufnahme von Reisenden in einzelnen Stationen zeitweise einzustellen, eine Maassregel, die selbstverständlich zu lebhaften Klagen der wartenden Fahrgäste Anlass gibt. Es ist begreiflich, dass bei derartigen Verhältnissen die fahrplanmässigen Aufenthalte in den Stationen nicht ausreichen; dieselben müssen verdoppelt und verdreifacht werden, worunter die Regelmässigkeit des Zugverkehres und damit zugleich die Betriebssicherheit

leidet. Diese Unzukömmlichkeiten bei Abwickelung des Sonntagsverkehres werden bei einer weiteren Steigerung desselben zweifellos in noch verschärftem Maasse hervortreten und die Staatseisenbahnverwaltung in die Zwangslage versetzen, im Sonntagsverkehr einschneidende Beschränkungen, namentlich was die Fahrten auf kurze Entfernungen betrifft, eintreten zu lassen oder sonstige Maassregeln in die Wege zu leiten, die geeignet erscheinen, den Sonntagsverkehr auf jenes Maass herabzumindern, welches der Leistungsfähigkeit der Bahnanlage entspricht.

Zur Bewältigung des Personenverkehres wurden auf der Wienthal- und Gürtellinie während der Dauer des Sommerfahrplans an Werktagen 348, an Sonn- und Feiertagen 506 Züge in Verkehr gesetzt. In der Zeit des Winterfahrplans wurde der Fahrplan auf der Wienthal- und Gürtellinie auf 368 Züge eingeschränkt. Insgesammt belief sich die Anzahl der gefahrenen Personenzüge auf 198 656 (gegen 61 766 im Jahre 1898).

Was den Güterverkehr auf der Vorortelinie und im Verkehre nach und von der Station Michelbeuern der Gürtellinie betrifft (im übrigen ist auf der Stadtbahn ein Güterverkehr nicht eingerichtet), so weist die beförderte Gütermenge auf der Vorortelinie eine erhebliche Steigerung auf, welche darauf zurückzuführen ist, dass mit Rücksicht auf die Herstellung des zweiten Gleises ein gegenüber dem Vorjahre wesentlich höherer Theil des Durchgangsverkehres der Staatsbahnen über diese Linie geleitet wurde. Die beförderte Gütermenge beläuft sich auf 274 746 t; die Zahl der gefahrenen Güterzüge beträgt 5 297. Die Statistik der Verkehrsleistungen der Stadtbahn weist die Zahl der gesammten Zugkilometer mit 1 442 045, jene der Personenkilometer mit 111 964 211 und die Zahl der geleisteten Reintonnenkilometer mit 3 994 777 aus.

Was die finanziellen Ergebnisse des Betriebes der Stadtbahn im Jahre 1899 betrifft, so betrugen die Transporteinnahmen 1 627 616 fl., wovon auf den Personenverkehr 1 401 891 fl. (86,13 %), auf den Gepäckverkehr 2 200 fl. (0,13 %), auf den Güterverkehr 228 524 fl. (13,74 %) entfallen. Von den Einnahmen aus dem Personenverkehre entfallen auf die II. Klasse 113 554 fl. = 8,09 % auf die III. Klasse 1 276 922 fl. = 91,09 %, endlich auf die Militärbeförderung 11 424 fl. = 0,82 %. Die Gesammteinnahmen (einschliesslich der verschiedenen Einnahmen) belaufen sich auf 1 678 698 fl. und für das Bahnkilometer auf 54 327 fl. Die Durchschnittseinnahme für die Person beträgt 7,36 Kr. Im Vorjahre, stellte sich diese auf 8,27 Kr. Der Rückgang der Einnahmen auf die Person berechnet, steht im Zusammenhange mit der im Jahre 1899 wahrnehmbaren Erhöhung des Prozentsatzes der Reisenden der ersten Zone gegenüber dem Prozentsatz der Reisenden der zweiten und dritten Zone. Den Gesammteinnahmen mit 1 678 698 fl. stehen Gesammtausgaben von 1 936 626 fl. gegenüber. Die Kosten für das Kilometer stellen sich auf 62 673,99 fl., jene für das Zugkilometer auf 1,34 fl. (gegen 1,57 fl. im Vorjahre).

Bei Entgegenhalt der Einnahmen zu den Ausgaben ergibt sich für 1899 für die im Betriebe gestandenen 30,9 km (davon waren 5,4 km sechs Monate im Betriebe) ein Betriebskostenabgang von 257 928 fl. Für das Jahr 1898 stellte sich der Abgang bei einer annähernd siebenmonatlichen Betriebszeit und einer Betriebslänge von 25,5 km auf 156 606 fl., d. i. für das Jahr und Kilometer auf 10 527 fl. gegen 9 147 fl. im Jahre 1899. Im Vergleiche mit dem Staatsvoranschlage für das Jahr 1899 ist das Ergebniss der Stadtbahn um 144 927 fl. ungünstiger, und verdient bemerkt zu werden, dass bei den Ausgaben gegenüber dem Voranschlage eine Ersparniss von 76 373 fl. erzielt worden ist, wogegen die erzielten Einnahmen infolge der unerwartet schwachen Entwickelung des Wochentagsverkehres hinter dem Voranschlage um 221 300 fl. zurückgeblieben sind.

Technikerversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Budapest.

In der Zeit vom 20. bis 22. d. Mts. tagt diese Versammlung in der prächtigen ungarischen Hauptstadt. Die Versammlung begeht zugleich die 50jährige Gedächtnissfeier ihres Bestehens und das Festprogramm ist daher diesmal besonders reichhaltig; an die Festsitzung vom 20., über die wir nach dem soeben eingelaufenen telegraphischen Bericht hierunter kurz berichten, schliesst sich ein Festmahl, am 21. findet die eigentliche Arbeitssitzung statt, am 22. werden die beabsichtigten grösseren Ausflüge beginnen, von denen der eine mit Sonderzug veranstaltete Fiume und Abbazia zum Ziel hat. Aus dem Drahtbericht über die Festsitzung ist zu erwähnen, dass an ihr der ungarische Handelsminister v. Hegedues theilnahm. Nachdem der Präsident der ungarischen Staatsbahnen v. Ludwigh, der zugleich in der Versammlung den Vorsitz führte, die Theilnehmer herzlich begrüsst hatte, hielt Minister v. Hegedues eine Ansprache, in welcher er seine Freude darüber aussprach, dass man Budapest zum Ort der Festversammlung gewählt habe und der zuversichtlichen Hoffnung Ausdruck gab, dass die Fachkenntnisse und die Hingebung der Träger des mitteleuropäischen Eisenbahnwesens auch in Zukunft weitere Fortschritte ermöglichen werden. Im Verlaufe seiner Rede erklärte der Minister, dass auch Se. Majestät der Kaiser Franz Joseph die Thätigkeit des Kongresses mit lebhaftem Interesse verfolge und es ihm daher zu besonderer Freude gereiche, die Verleihung folgender Ordensauszeichnungen bekannt zu geben: Es erhielten: das Grosskreuz des Franz Joseph-Ordens der Generaldirektor der bayerischen Staatseisenbahnen v. Ebermayer, den Orden der Eisernen Krone II. Klasse der Regierungsdirektor der bayerischen Staatsbahnen Mahla, das Komthurkreuz des Franz Joseph-Ordens die Geheimen Bauräthe Werchan-Berlin und Lochner-Erfurt, das Ritterkreuz des Leopoldordens der Regierungs- und Baurath v. Borries-Hannover.

Hierauf erhob sich der Wirkliche Geheime Ober-Regierungsrath Eisenbahn-Direktionspräsident Kranold aus Berlin, der als Präsident der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins und als erster Vertreter der preussischen Staatsbahnen an der Versammlung theilnahm und theilte eine Anzahl von Ordensauszeichnungen mit, die nach einem ihm soeben zugegangenen Telegramm des Herrn Ministers v. Thielen Se. Majestät der deutsche Kaiser in Würdigung der Verdienste um Förderung des Eisenbahnwesens verliehen habe. Wir unterlassen heute die Nennung der Namen und Orden, da sich in das uns vorliegende Telegramm anscheinend Unrichtigkeiten eingeschlichen haben. Nachdem Präsident Kranold noch betont hatte, dass Minister v. Thielen die Arbeiten der Versammlung mit grosser Aufmerksamkeit verfolge und den Mitgliedern seine herzlichen Grüsse sende, wünschte er zum Schlusse seiner Rede, dass die erspriessliche Thätigkeit aller im Eisenbahndienste stehender Faktoren auch weiterhin zum allgemeinen Wohle Fortsetzung finden möge.

Die Versammlung trat dann in die Tagesordnung ein. Auf dem von der Generaldirektion der ungarischen Staatsbahnen veranstalteten Banket brachte Handelsminister Hegedues die Gesundheit des Kaisers Franz Josef sowie aller jener Suveräne aus, deren Staaten dem Verbande angehören und die ihre mächtige Förderung dem Eisenbahnwesen angedeihen lassen. Präsident Kranold feierte die Verdienste des Handelsministers Hegedues als obersten Chefs der ungarischen Staatsbahnen, des zweitgrössten Netzes des Eisenbahnvereins. Von weiteren Reden ist hervorzuheben eine solche des Präsidenten v. Ludwigh auf Präsident Kranold und des ehemaligen Generaldirektors der österreichisch ungarischen Staatsbahn de Serres auf den Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen als einen Faktor der deutschen Einheit.

Wir behalten uns vor, ausführlicher auf den Festverlauf zurückzukommen und erwähnen heute nur noch, dass von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins den Mitgliedern aus Anlass dieser Versammlung eine Festschrift überreicht ist, die neben einer geschichtlichen Darstellung der Gründung des Vereins deutscher Eisenbahntechniker (Februar 1850 zu Berlin) und der Thätigkeit des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen in technischer Beziehung von 1850—1900, insbesondere des technischen Ausschusses, ein Schlusswort der geschäftsführenden Verwaltung und als besonders willkommene Beigabe die Bildnisse einer Anzahl der um die technischen Vereinsversammlungen besonders verdienter Männer enthält. Es sind nur Bildnisse solcher Männer aufgenommen, welche entweder nicht mehr unter den Lebenden weilen oder aus der Eisenbahnthätigkeit im Verein ausgeschieden sind. Wir nennen hier nur die Namen: Mohn (†), Wöhler, Pellenz, v. Engerth (†), v. Tolnay, Stummer Ritter v. Traunfels (†), Rüppell (†), Rotter (†), Kargl, Funk (†), Stambke, Nowotny, Pauer, Grotefend, Strick, Buresch (†), v. Brockmann, Schnorr v. Karolsfeld (†), Früh (†), Ritter v. Stockert (†), Verderber, Middelberg, Rock, Wolff, Stous_Sloot (†), Volkmar (†), Bissinger, Klose.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Bau und Betrieb der genehmigten neuen preussischen Staatsbahnlinien.** Durch allerhöchsten Erlass vom 6. d. Mts. wird bestimmt, dass bei der demnächstigen Ausführung der in dem Gesetze vom 25. Mai d. J., betreffend die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Bau einer Eisenbahn von Treuenbrietzen nach Neustadt a. Dosse sowie von Kleinbahnen, im § 1 unter Litt. a und b vorgesehenen Eisenbahnlinien die Leitung des Baues und demnächst auch des Betriebes den nachgenannten königlichen Eisenbahndirektionen übertragen wird, und zwar: 1. für die Eisenbahn von Gleiwitz nach Emanuelsegen mit Abzweigung nach Antonienhütte der Eisenbahndirektion zu Kattowitz, 2. für die Eisenbahnen: a) von Herford nach Bünde, b) von Münder a. Deister nach Nenndorf (Bad), c) von Schwarmstedt nach Wahnebergen (Verden) der Eisenbahndirektion zu Hannover, 3. für die Eisenbahn von Osterfeld nach Hamm i. Westf. der Eisenbahndirektion zu Essen a. R., 4. für die Eisenbahn von Gaualgesheim nach Münster a. Stein und der Verbindung von Mombach über Kostheim nach Bischofsheim mit Anschlüssen an die Bahnhöfe Curve und Mainz der preussisch-hessischen Eisenbahndirektion zu Mainz, 5. für die Eisenbahnen: a) von Pogegen nach Laugszargen, b) von Johannisburg nach Lötzen der Eisenbahndirektion zu Königsberg i. Pr., 6. für die Eisenbahn von Karthaus i. Westpr. nach Lauenburg i. Pomm. der Eisenbahndirektion zu Danzig, 7. für die Eisenbahn von Glowno (Posen) nach Janowitz der Eisenbahndirektion zu Bromberg, 8. für die Eisenbahnen: a) von Rückers zur Reichsgrenze (Nachod), b) von Christianstadt nach Grünberg i. Schles. der Eisenbahndirektion zu Breslau, 9. für die Eisenbahnen: a) von Forst i. L. nach Guben, b) von Querfurt nach Vitzenburg der Eisenbahndirektion zu Halle a. S., 10. für die Eisenbahn von Treffurt nach Hörschel (Eisenach) der Eisenbahndirektion zu Erfurt, 11. für die Eisenbahn von Kiel nach Osterrönfeld (Rendsburg) der Eisenbahndirektion zu Altona, 12. für die Eisenbahn von Vilbel nach Höchst a. Nidder (-Stockheim i. Hessen) der Eisenbahndirektion zu Frankfurt a. M., 13. für die Eisenbahn von Finnentrop nach Meschede (Wennemen) mit Abzweigung nach Fredeburg der Eisenbahndirektion zu Cassel und 14. für die Eisenbahn von Coblenz nach Mayen der Eisenbahndirektion zu St. Johann-Saarbrücken.

Zugleich bestimmt der Erlass, dass das Recht zur Enteignung und dauernden Beschränkung derjenigen Grundstücke, welche zur Bauausführung nach den vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten festzustellenden Plänen nothwendig sind, für sämmtliche vorbezeichnete Eisenbahnen — bezüglich der unter 4., 10. und 12. aufgeführten Linien von Gaualgesheim nach Münster a. Stein, von Mombach nach Bischofsheim mit Anschlüssen an die Bahnhöfe Curve und Mainz, von Treffurt nach Hörschel (Eisenach) und von Vilbel nach Höchst a. Nidder (-Stockheim i. Hessen) für die im preussischen Staatsgebiete belegenen Theilstrecken — nach den gesetzlichen Bestimmungen Anwendung finden soll.

— **Eisenbahnpetitionen im preussischen Landtag.** Das preussische Abgeordnetenhaus beschäftigte sich in seiner vorletzten Sitzung vom 16. d. Mts. nochmals eingehend mit einer Anzahl von Petitionen aus den Reihen der Staatseisenbahnbeamten und -Arbeiter.

Ueber Petitionen von Eisenbahnschaffnern und Bremsern um Gehaltsaufbesserung beantragte die Budgetkommission, mit Rücksicht auf die abgeschlossene allgemeine Gehaltsregelung zur Tagesordnung überzugehen, während mehrere Abgeordnete des Centrums und der freisinnigen Volkspartei für die Ueberweisung der Petitionen an die Regierung zur Erwägung eintraten.

Die Regierungskommissare und die Abgg. Freiherr von Erffa (k.) und Möller (nl.) empfahlen den Kommissionsantrag; der letztere bemerkte, dass den Beamten in besonders theueren Gegenden durch Theuerungszulagen geholfen werden müsse. Es ward Uebergang zur Tagesordnung beschlossen. Dasselbe geschah mit der Petition von Wagenwärtern wegen Verbesserung ihrer Einkommens- und Anstellungsverhältnisse, von Rottenführern um Einkommensverbesserungen und feste Anstellung, und von Hilfsweichenstellern, -Rangirmeistern und -Bremsern um Einkommenserhöhungen und Verbesserungen der Altersversorgungen. Lokomotivführer und -Heizer baten um Verbesserung der Gehalts- und Pensionsverhältnisse sowie um genauere Regelung der Nebeneinnahmen, Funktions- und Stellenzulagen. Die Kommission schlug vor, die Petitionen, soweit sie die anderweite Regelung der Nebenbezüge betreffen, der Staatsregierung zur Erwägung zu überweisen, im übrigen über dieselben mit Rücksicht darauf, dass sie durch die im vorigen Jahre abgeschlossene allgemeine Gehaltsregulirung als erledigt anzusehen sind, zur Tagesordnung überzugehen. Einige Abgeordnete empfahlen Berücksichtigung der Petition wegen Verbesserung der Gehalts- und Pensionsverhältnisse mit Rücksicht auf die Gefährlichkeit des Betriebes und die Verantwortlichkeit dieser Beamten, während Ministerialdirektor Wehrmann diesen Antrag bekämpfte, weil die Dienstzeit der Lokomotivführer verkürzt sei. Der Abg. Krawinkel (nl.) wendete sich ebenfalls gegen den Antrag auf Berücksichtigung. Das Parlament solle nicht soviel Petitionen zur Berücksichtigung überweisen, von denen es sicher sei, dass die Regierung auf den Wunsch des Hauses doch nicht eingehen würde. Abg. Schmidt-Warburg trat dieser Aeusserung scharf entgegen, sie verstosse gegen die Würde des Hauses, ein Ausdruck, den Vizepräsident Freiherr von Heereman für parlamentarisch unzulässig erklärte. Der Antrag auf Ueberweisung zur Berücksichtigung ward mit geringer Mehrheit abgelehnt und dem Kommissionsantrag zugestimmt.

In derselben Sitzung wurde die Petition der Magistrate von Kulm und Thorn um Umwandlung der Weichselstädtebahn (Marienburg-Thorn) in eine Vollbahn und um Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf ihr berathen. Die Kommission beantragte, die Petition der Staatsregierung zur Erwägung zu überweisen. Abg. Gördeler (frk.) befürwortete den Antrag der Kommission und bedauerte nur, dass derselbe nicht auf Berücksichtigung lautet; zugleich bat er die Staatsregierung um Ersatz des ungenügenden Bahnhofsgebäudes in Marienwerder. Der Antrag der Kommission wurde angenommen.

Die Petition des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft u. a. in Rügenwalde um Erbauung der Bahn Pollnow-Quäsdow wurde der Staatsregierung nach kurzer Befürwortung des Abg. von Riepenhausen zur Erwägung überwiesen.

Petitionen wegen Erbauung der Bahnlinien Samter-Schwerin a. W.-Küstrin, Priebus-Rothenburg-Horka oder Gewährung einer Staatsbeihilfe dazu, Oker-Altenau und St. Wendel-Kusel (Glauthal) bezw. Völklingen-Lebach, Lebach-Tholey-St. Wendel oder Lebach-Tholey-Türkismühle (Namborn) sowie St. Wendel-Kusel wurden der Staatsregierung als Material überwiesen.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monat Mai d. J. ergibt für 69 Bahnen, die schon im Mai 1899 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 43 276,14 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	M.	M.	M.	M.	%
für alle Bahnen im Mai 1900					
aus dem Personenverkehre	41 602 935	— 4 578 585	981	— 128	— 11,54
aus dem Güterverkehre	94 500 040	+ 8 723 742	2 189	+ 166	+ 8,21
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende Mai 1900					
aus dem Personenverkehre	71 586 296	+ 405 986	1 983	— 23	— 1,15
aus dem Güterverkehre	159 419 850	+ 11 721 656	4 337	+ 252	+ 6,17
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Mai 1900					
aus dem Personenverkehre	26 727 952	— 455 714	4 303	— 142	— 3,19
aus dem Güterverkehre	58 041 581	+ 3 823 304	9 190	+ 470	+ 5,39

Die Mindereinnahmen aus dem Personenverkehre im Mai d. J. sind darauf zurückzuführen, dass das Pfingstfest im Jahre 1899 in den Monat Mai, im Jahre 1900 in den Monat Juni fiel.

— **Ausbau des Kleinbahnnetzes.** Aus Anlass des Schlusses der preussischen Landtagssession bespricht die „Berl. Korresp." die erfreulichen Ergebnisse der gesetzgeberischen Arbeit. „Wenn, wie in früheren Jahren", so heisst es dort, „so auch in dieser Session, der Ausbau des Kleinbahnnetzes durch die Bereitstellung erheblicher Mittel sichergestellt wurde, so dürfte durch diese Maassnahme das Wohl, namentlich der Landbau treibenden

Landestheile, erheblich gefördert werden, wie auch durch die Annahme des Zwischenkreditgesetzes für den ländlichen Kleingrundbesitz günstigere Kreditverhältnisse geschaffen wurden."

— **Eingeschränktes Profil für Bahnkörper und Bettung auf Nebenbahnen.** Nach einer Verfügung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten lassen es die mit der Ausführung des eingeschränkten Profils von 4,0 m Breite für den Bahnkörper auf einigen Nebenbahnen gemachten ungünstigen Erfahrungen geboten erscheinen, von dessen weiterer Anwendung abzusehen. In Zukunft sollen lediglich die einschlägigen Bestimmungen in den Vorschriften über allgemeine Vorarbeiten für Eisenbahnen befolgt werden.

— **Beschaffenheit der Funkenfänger und Aschkasten bei den Lokomotiven.** Um zu verhüten, dass Schadenfeuer durch Funkenauswurf der Lokomotiven veranlasst werden, ist einer Anordnung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten zufolge auf die ordnungsmässige Beschaffenheit der Funkenfänger und der Aschkasten mit Nachdruck zu halten. Dieselben sollen alsbald eingehend untersucht werden. Eine solche Untersuchung hat für die Folge alljährlich in den Monaten März und April stattzufinden. Wenn sich hierbei Mängel vorfinden, sind diese zu beseitigen. Lokomotiven, bei denen vermehrter Funkenauswurf beobachtet wird, haben die Lokomotivführer ihrem Dienstvorgesetzten zu melden.

— **Erfahrungen mit gusseisernen Dampfschiebern für Lokomotiven.** Nach den dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten zugegangenen Berichten wird der Werth gusseiserner Dampfschieber für Lokomotiven verschieden beurtheilt. Während die Mehrzahl der Eisenbahndirektionen günstige Ergebnisse im Betriebe erzielt hat, sind bei einzelnen so starke Abnutzungen der Schieberflächen beobachtet worden, dass die gegenüber Schiebern aus Rothguss geringeren Beschaffungskosten durch Mehrausgaben bei den Ausbesserungen ausgeglichen wurden. Das häufig beobachtete Riefigwerden der Laufflächen scheint indessen durch ungleichmässiges, zu hartes Material der Schieber, durch mangelhafte Oelzuführung und durch die Bildung scharfer Grate an den Kanten hervorgerufen zu sein. Günstige Erfahrungen sind mit flachen Einfräsungen in die Schieber zur Herbeiführung einer gleichmässigeren Oelvertheilung und auch mit Weissmetalleingüssen mit unterfrästen Bohrungen gewonnen worden, dagegen haben sich Eingüsse in durchgehobelte Nuthen nicht als zweckmässig erwiesen, weil sie das Weissmetall nicht genügend festhalten. Der Minister hat daher angeordnet, dass die Versuche mit gusseisernen Schiebern fortzusetzen sind. Dabei soll auf gute Oelzuführung und auf regelmässige Beseitigung der Grate besondere Sorgfalt verwendet werden. Ueber die weiteren Erfahrungen soll nach zwei Jahren berichtet und hierbei besonders angegeben werden, welchen Einfluss die Einführung der entlasteten Schieber bei den Hochdruckcylindern über 400 mm Durchmesser auf die Erhaltung der Laufflächen im Betriebe ausgeübt hat.

— **Ausführung des Gesetzes vom 25. Mai d. J., betreffend die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes usw.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat im Anschluss an den auf S. 742 mitgetheilten Erlass vom 6. d. Mts. die königlichen Eisenbahndirektionen angewiesen, hiernach das weitere nach Maassgabe der die einzelnen Verwaltungen angehenden Bestimmungen zu veranlassen.

Wegen Anfertigung der ausführlichen Vorarbeiten und der Inangriffnahme des Baues der neuen Linien ist auf die Bestimmungen im § 1 unter A bis C des genannten Gesetzes und die dieserhalb getroffenen besonderen Anordnungen u. a. auf den Erlass vom 25. Mai 1898 verwiesen. Die Eisenbahndirektionen werden dafür verantwortlich gemacht, dass die Beschlüsse der Betheiligten und die auf Grund derselben unter Anwendung des vorgeschriebenen Formulars abzuschliessenden Verträge sowohl formell wie sachlich den gesetzlichen und sonstigen Bestimmungen genau entsprechen.

— **Betriebseröffnungen.** Am 1. d. Mts. ist die der Ronsdorf-Müngstener Eisenbahngesellschaft gehörige, 14,31 km lange vollspurige Kleinbahn Neheim-Hüsten-Sundern mit den Stationen Neheim-Hüsten, Hüsten, Sophienhammer-Müschede, Hachen, Stemel und Sundern für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Die Bahn schliesst in Neheim-Hüsten an die preussische Staatsbahnlinie Schwerte-Warburg-Cassel (Direktionsbezirk Cassel) an. Ihre obere Leitung und Verwaltung erfolgt durch die westdeutsche Eisenbahngesellschaft, Betriebsabtheilung in Köln. Als örtliche Betriebsleitung ist in Hüsten eine Bahnverwaltung eingerichtet.

— **Bereitstellung von Eisenbahnwagen zu Uebungen von Sanitätskolonnen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die nachgeordneten Eisenbahndirektionen ermächtigt, unter den in einem früheren Erlass bezeichneten Voraussetzungen auch den Provinzialvereinen vom Rothen Kreuz und den ihnen angeschlossenen Sanitätskolonnen sowie der Genossenschaft freiwilliger Krankenpfleger zu Uebungszwecken Eisenbahnwagen unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

— **Brölthaler Eisenbahn.** Der Geschäftsbericht der Gesellschaft theilt bezüglich der Genehmigung für den Ankauf der Heisterbacher Thalbahn mit, dass der Ankauf der Bahn und deren Betrieb als Kleinbahn sowie die Erweiterung der Linie Niederpleis-Oberpleis bis Rostingen gestattet werden soll, wenn im Interesse der Erhaltung des Siebengebirges die Verbindung der Heisterbacher Thalbahn mit der Brölthalbahn fortfällt und der Betrieb der ersteren Bahn gewissen Einschränkungen unterworfen wird. Der Wegfall der früher von der Staatsregierung verlangten Verbindung der Heisterbacher Thalbahn mit der Bröltbalbahn sei nicht nur unbedenklich, sondern sogar nutzbringend, da der Betrieb über die erstere wegen der grossen Steigungen sehr schwierig sein würde, auch die Verbindung nach dem Wasserumschlagplatze Beuel vor derjenigen nach Niederdollendorf den Vorzug verdiene. Eine weitere Bedingung sei, dass neue Anschlüsse von Steinbrüchen unzulässig sein und die vorhandenen nur insoweit weiter betrieben werden sollen, als der Besitzstand der Bruchbesitzer vom 1. April 1899 das zu verfrachtende Steinmaterial liefert. Eingehende Untersuchungen durch Sachverständige hätten ergeben, dass diese Beschränkungen der Ertragsfähigkeit der Bahn nicht schädlich seien, da der fragliche Besitzstand für eine reichliche Ausbeutung auf nicht absehbare Zeit Gewähr biete. Für die Weiterentwickelung des Unternehmens komme in Betracht die Eröffnung des uneingeschränkten Güterverkehrs auf der Strecke Niederpleis-Siegburg, die am 1. Mai d. J. erfolgt ist. Von dieser Strecke sei eine Steigerung des Verkehrs in Basalten und Quarziten von der Oberpleiser Strecke her zu erwarten. Der Anschluss des Thonwerkes Niederpleis mittelst Rollbockbetrieb wird voraussichtlich zum 1. August eröffnet werden und der Bahn einen erheblichen neuen Verkehr zuführen. Nach Erlangung der Konzessionen soll mit dem Bau der Erweiterungslinie Herresbach-Rostingen vorgegangen werden, von welcher eine Steigerung des Verkehrs durch die Erschliessung der Basalt- und Quarzitlager des Hühnerberges und der Rostinger Haide in Verbindung mit den durch die Sonnenschein'sche Anschlussbahn vom Himberge und Daxberge zuzuführenden Verkehr erwartet werden könne.

— **Herzfelder Kleinbahn-Aktiengesellschaft.** Unter dieser Firma wurde in Berlin eine Gesellschaft mit 1 300 000 ℳ Kapital begründet, die den Erwerb der von Strausberg nach Herzfelde führenden Kleinbahn und deren Fortsetzung bis zum Flackensee unweit Erkner zum Gegenstande hat. Das Aktienkapital ist nach Mittheilung der „Voss. Ztg." von zehn an der Bahnverbindung wesentlich betheiligten Ziegeleibesitzern der Umgegend und der Gesellschaft Lenz & Co. vollständig übernommen worden.

— **Sonderzüge zum Bundesschiessen in Dresden.** Aus Anlass des XIII deutschen Bundesschiessens in Dresden vom 7. bis 15. Juli wird am 6. Juli Abends 8.15 von München über Regensburg-Hof, mit Ankunft in Dresden am 7. Juli Vormittags 10.15, und am gleichen Tage Abends 6.20 von Stuttgart über Nürnberg (11.15 Abends) Bamberg-Hof mit Ankunft in Dresden am 7. Juli Vormittags 10.48 je ein Verwaltungssonderzug mit ermässigten Fahrpreisen und 45 tägiger Gültigkeitsdauer der Fahrkarten (bis 19. August) abgefertigt, wodurch nicht blos den Theilnehmern am Bundesschiessen, sondern auch anderen, welche die sächsische Hauptstadt besuchen wollen, eine günstige Reisegelegenheit geboten ist. Zu dem Sonderzug München-Dresden können Reisende nur in München, Freising, Landshut, Regensburg, Schwandorf, Weiden, Markt-Redwitz, Hof zugehen; es werden daher auch nur in diesen Stationen Fahrkarten zum Sonderzug abgegeben. Für den Sonderzug Stuttgart-Dresden trifft das Gleiche zu bei den Stationen Ansbach, Nürnberg, Fürth, Erlangen, Bamberg, Lichtenfels, Neuenmarkt, Hof. — Wegen der Einzelverkehrszeiten, der Fahrpreise und des Verkaufs der Fahrkarten ist das Nähere aus den öffentlichen Bekanntmachungen (Plakaten) zu ersehen.

— **Beamtenpetitionen in der württembergischen Abgeordnetenkammer.** Bei der Verhandlung über den Bericht der Finanzkommission über Eingaben der Bahn-, Stations- und Weichenwärter, der Bahnhofaufseher, der Lokomotivführer und der Zugführer um Besserstellung in den Gehaltsverhältnissen, theilweise auch in der Dienststellung äusserte sich der Präsident des Staatsministeriums, Dr. Freiherr von Mittnacht, nach einem Bericht des „Staatsanzeigers" etwa wie folgt:

Die Staatsregierung hat ihre Absicht erklärt, bis zur Berathung des nächsten Etats einen wohldurchdachten Plan über die Einkommensverbesserung sämmtlicher Beamten, insbesondere aber der niederen Angestellten auszuarbeiten und ihrer-

seits der Abgeordnetenkammer Vorschläge zu machen. Einer Verständigung der Regierung mit der Abgeordnetenkammer wird es dann vorbehalten sein, zu bestimmen, in welchen Zeitabschnitten und in welcher Reihenfolge jener Plan zur Durchführung gebracht werden soll. Die von mir damals erwähnten gutachtlichen Berichte der beiden Generaldirektionen der Verkehrsanstalten über die Einkommensverhältnisse und die Bedürfnisse sämmtlicher Angestellten habe ich inzwischen dem Finanzministerium mitgetheilt. Dieses hat die Aufstellung eines allgemeinen Gesammtplanes in die Hand genommen und auch mit den übrigen Ministern Verhandlungen eingeleitet, die noch nicht zum Abschluss gekommen sind. Es soll in nächster Zeit in einem Zusammentritt von Beauftragten sämmtlicher Ministerien das gesammelte Material berathen und dann der Plan der Feststellung und Entscheidung im Schoosse des Staatsministeriums zugeführt werden. Die Angelegenheit ist also im Gange und es werden rechtzeitig der Kammer der Abgeordneten, allerdings erst im nächsten Landtag, die Vorschläge der Regierung zugehen.

Der Herr Berichterstatter hat bemerkt, dass er ursprünglich den Antrag auf Berücksichtigung der verschiedenen Eingaben gestellt habe und er hat beigefügt, dass der Antrag der Finanzkommission so aufzufassen sei, dass sie die Eingaben zur Erwägung, aber im Sinne einer Berücksichtigung übergebe. Das ist eine neue Zwischenstufe in der bekannten Stufenfolge, von der ja auch vielleicht künftighin Gebrauch gemacht werden kann. Ich glaube, im gegenwärtigen Fall ist es nicht nöthig, über den Unterschied zwischen Erwägung und Berücksichtigung noch viele Worte zu verlieren, denn das Haus und die Regierung stehen hier ganz auf demselben Standpunkt. Die Sympathien dieses Hauses für Verbesserung der Lage der unteren Bediensteten sind ja bekannt und bei jedem Anlass zu Tage getreten, und die Regierung hat im April vorigen Jahres durch meinen Mund erklärt, dass sie dasselbe Wohlwollen wie dieses Haus den unteren Bediensteten der Verkehrsanstalten und den unteren Bediensteten überhaupt entgegenbringe und dass die Regierung die Wünsche derselben nach Verbesserung ihrer Einkommensverhältnisse im grossen ganzen als durchaus berechtigt anerkenne. Was die weiteren Wünsche der Bittsteller betrifft: Einrechnung von Nebenbezügen in das pensionsberechtigte Gehalt usw., so können natürlich auch diese Fragen nicht blos für einzelne Kategorien besonders geregelt werden. Ich kann aber anführen, dass die Regierung ausser mit der Revision der Gehaltsordnung auch beschäftigt ist mit der Prüfung weiterer Fragen, vor allem der Frage der Aufhebung der Beiträge zur Wittwen- und Waisenkasse nach dem Vorgange einer Reihe von anderen Staaten, sodann mit der Frage einer Verbesserung der Pensionsverhältnisse überhaupt im Zusammenhang mit der in Behandlung begriffenen Frage der Ueberführung der Unterstützungskasse für Angestellte der Verkehrsanstalten in die staatliche Pensionskasse; endlich auch mit Aenderungen des Beamtenrechtes, namentlich auch in der Richtung, den Kreis der pensionsberechtigten Beamten zu erweitern. Ueber all' diese Fragen wird die Regierung mit dem künftigen Landtage anlässlich der Etatsberathung sich auseinander zu setzen haben.

Was der Herr Berichterstatter über die vorliegenden Petitionen im einzelnen bemerkt hat, das ist — soweit es sich um Richtigstellung unrichtiger Auffassungen handelt — instruktiv für die Betheiligten, es ist aber auch instruktiv für die Regierung — sofern sie daraus die Stimmung und Meinung des Hohen Hauses in Absicht auf die Verbesserung der Lage der Unterbediensteten entnehmen kann. Sie wird auf diese Stimmung Rücksicht zu nehmen bei ihrem weiteren Vorgehen nicht verfehlen.

Die Eingaben wurden in ihrem ersten Theil der Regierung zur Berücksichtigung, bezüglich der weiteren Punkte zur Erwägung übergeben.

— **Einnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen.** Die vorläufig festgestellten Einnahmen im Monat Mai d. J. betragen 11 558 022 (+ 378 190) ℳ., wovon 3 329 970 (— 757 445) ℳ. auf den Personenverkehr, 6 831 091 (+ 921 824) ℳ. auf den Güterverkehr entfallen; aus sonstigen Quellen stammen 1 414 961 (+ 213 811) Mark. Die Gesammteinnahmen vom 1. Januar bis 31. Mai d. J. betragen 52 837 494 (+ 2 267 372) ℳ. Hierzu trugen der Personenverkehr 14 059 642 (— 595 631) ℳ., der Güterverkehr 31 199 111 (+ 1 769 469) ℳ., sonstige Quellen 7 078 741 (+ 1 093 534) ℳ. bei.

— **Versuche mit Spiritusbeleuchtung bei den sächsischen Staatseisenbahnen.** Wie die Eisenbahnverwaltungen anderer deutscher Staaten, so hat auch die Verwaltung der sächsischen Staatseisenbahnen auf mehreren Stationen, wo bisher die Beleuchtung durch Petroleumlampen erfolgte, Versuche mit der Spiritusbeleuchtung gemacht, und zwar sind zur Zeit 13 Stationen theils innen, theils aussen mit 151 Stück Spiritusglühlampen versehen. Wie die „Drsd. Ztg." mittheilt, findet man Spirituslicht auf den Bahnhöfen in Klotzsche, Langebrück und Arnsdorf. Auch in Gera und Greiz wird es verwendet. Im allgemeinen hat sich das neue Licht bisher recht gut bewährt. Als billig erwies sich die neue Beleuchtung im Verhältniss zum Petroleumlicht nicht. Die Brennstunde kostete 3,20 bis 4,18 ₰, war also doppelt so theuer wie bei einer Petroleumlampe. Da aber das Spiritusglühlicht dreimal so hell brennt wie die Petroleumbeleuchtung, gedenkt man die Versuche fortzusetzen und auszudehnen. Es sollen weitere 85 Lampen mit Spiritusglühlicht aufgestellt werden. Für die gesammte Spiritusbeleuchtung im Verwaltungsbereiche der sächsischen Staatsbahnen ist für das laufende Jahr ein Spiritusverbrauch von 5 000 l in Aussicht genommen. Das Brennmaterial soll von der Rohspiritusverwerthungsgenossenschaft in Berlin, der auch viele sächsische Landwirthe angehören, bezogen werden. Auch mit der Verwendung von Spiritusmotoren sind Versuche in Aussicht genommen. Neben Versuchen mit Spiritusglühlicht werden bei den Staatsbahnen auch die Acetylen- und Luftgasbeleuchtung probirt.

— **Einbeziehung der französischen Eisenbahnen in den Vereins-Rundreiseverkehr.** In der Presse wird in letzter Zeit vielfach diese Frage erörtert, was bereits zu unausgesetzten Gesuchen von wirthschaftlichen Körperschaften und Privatpersonen geführt hat. Um weiteren Anfragen vorzubeugen, wird zur Sache bemerkt, dass die zum Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörigen Eisenbahnen bereits Anfangs Januar d. J. den Entwurf eines Uebereinkommens über die Ausgabe französischer Fahrscheinhefte in Verbindung mit zusammenstellbaren Fahrscheinheften des Vereins aufgestellt haben, nachdem Verhandlungen mit Vertretern der französischen Nordbahn und Ostbahn stattgefunden hatten. Dieser Entwurf ist den französischen Verwaltungen noch Ende Januar zugestellt worden, wobei zugleich mit Rücksicht auf die Eröffnung der Weltausstellung in Paris auf die dringende Nothwendigkeit möglichster Beschleunigung der Angelegenheit hingewiesen worden ist. Auf wiederholte Erinnerung hin haben die französischen Bahnen Ende Mai geantwortet, dass sie nächstens von ihrer endgültigen Entschliessung Mittheilung machen würden. Die Erklärung steht noch immer aus. Auf deutscher Seite ist alles geschehen, um die Ausgabe französischer Rundreisehefte in Deutschland schon für die Zeit der Pariser Weltausstellung zu ermöglichen. Die Verzögerung ist sonach lediglich auf das Verhalten der französischen Eisenbahnverwaltungen zurückzuführen.

— **Bau und Betrieb neuer Strassenbahnlinien für Rechnung der Stadt Berlin.** Im Anschluss an unsere Mittheilungen in Nr. 44 S. 680 d. Ztg. über den Beschluss des Berliner Magistrats, in Zukunft grundsätzlich neue Strassenbahnlinien nur für Rechnung der Stadtgemeinde zu bauen und zu betreiben, theilen wir nachstehend aus der dieserhalb der Stadtverordnetenversammlung gemachten Vorlage folgendes mit: Vornehmlich bestimmend für diese Vorschläge ist, wie der Magistrat darlegt, das Verhältniss der Stadtgemeinde zu der Grossen Berliner Strassenbahn und insbesondere die Rücksicht auf die voraussichtlich im Jahre 1919 bei Ablauf der von den Gemeindebehörden der Gesellschaft ertheilten Zustimmung eintretenden Verhältnisse. Die Annahme, dass die Strassenbahngesellschaft bestrebt ist und sich auch in Zukunft bemühen wird, ihren Besitzstand auch gegen den Wunsch der Gemeindebehörden über das Jahr 1919 hinaus unverändert zu erhalten, hat erst neuerdings eine Bestätigung dadurch gefunden, dass sie schon jetzt eine staatsbehördliche Genehmigung über 1919 hinaus bis zum 31. Dezember 1949 erlangt hat. Allerdings ist der Magistrat nach Prüfung der Rechtslage zu der Ueberzeugung gelangt, dass durch die staatsbehördliche Genehmigung die aus dem Zustimmungsvertrage der Stadtgemeinde gegen die Gesellschaft zustehenden Rechte nicht beeinträchtigt werden können. Die Bestimmungen des Kleinbahngesetzes, insbesondere in den §§ 3, 4, 9 und 13 und die Gesetzesmaterialien ergeben, dass die kleinbahngesetzliche Genehmigung eine polizeiliche Anordnung ist mit der rechtlichen Bedeutung einer Erklärung der zuständigen Behörde darüber, dass und unter welchen Bedingungen vom polizeilichen Standpunkt aus gegen den Bau und Betrieb nichts zu erinnern sei. Diese polizeiliche Genehmigung gewährt oder erhält allein nicht der Unternehmerin das Recht zum Betriebe der Bahn. Vielmehr ist unabhängig davon weitere Voraussetzung, dass der Wegeunterhaltungspflichtige seine Zustimmung ertheilt oder dass diese in dem gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren ergänzt wird. Das wird auch in der der Grossen Berliner Strassenbahn ertheilten Genehmigung dadurch anerkannt, dass die Unternehmerin nach § 1 verpflichtet ist, auf „Erfordern der Genehmigungsbehörde die Verlängerung derjenigen kleinbahngesetzlichen Zustimmungserklärungen der zur Unterhaltung der mitbenutzten Strassen und Wege nach öffentlichem Recht Verpflichteten, die zur Zeit auf einen kürzeren Zeitraum lauten, im Wege der freien Vereinbarung oder der kleinbahngesetzlichen Ergänzung rechtzeitig herbeizuführen." Das Vorgehen der Gesellschaft

und die günstige Stellungnahme der Genehmigungsbehörden in der Frage der Zeitdauer der Genehmigung lässt es aber erforderlich erscheinen, mit besonderer Aufmerksamkeit die Entwickelung der Dinge zu verfolgen und auf eine Stärkung der Stellung der Stadtgemeinde, wie sie in der Vorlage vorgeschlagen wird, Bedacht zu nehmen. Zu dem Plane selbst, neue Strassenbahnlinien künftig auf Rechnung der Stadtgemeinde und in städtischer Verwaltung herzustellen, bemerkt dann die Vorlage, dass demselben nicht in erster Linie die Absicht zu Grunde liege, einen höheren Gewinn zu erzielen, als etwa für die Stadt entstehen würde, wenn die neuen Linien an Unternehmer vergeben würden. Ein solcher höherer Gewinn sei jedoch nicht ausgeschlossen, und auf keinen Fall sei ein Kapital- oder Zinsverlust zu besorgen. Es sei auch angesichts des grossen Netzes der Strassenbahngesellschaft noch möglich, ein eigenes selbständiges Netz städtischer Linien herzustellen und zu betreiben.

— **Studienreise nach Nordamerika.** Auf die Tagesordnung der diesjährigen Hauptversammlung des Vereins Deutscher Strassenbahn- und Kleinbahnverwaltungen wird, wie wir den „Mittheilungen" dieses Vereins entnehmen, die Besprechung über eine gemeinsame Studienreise durch die Vereinigten Staaten von Nordamerika gesetzt werden. Es wird vorgeschlagen, die Städte Newyork, Boston, Cleveland, Chikago, St. Louis, Cincinnati, Washington, Philadelphia, Newyork auf einer Rundreise zu besuchen. Die genannten Städte umfassen alle vorhandenen Bahnsysteme, als: Städtische Strassenbahnen mit Trolley, unterirdische Leitung, Akkumulatoren, Oberflächenkontaktsystem, ferner Hochbahnen, Unterpflaster- und Untergrundbahnen sowie Kombinationen aller dieser Systeme, ferner Vororts- und Fern- bezw. elektrische Vollbahnen. An Zeitaufwand sind sechs bis sieben Wochen Abwesenheit von hier erforderlich, wovon 16—17 Tage Ozeanfahrt, 3—4 Tage drüben Bahnfahrt, ein Tag in Niagara (auf dem Wege von Boston nach Chikago), der Rest für Besichtigungen usw. zu rechnen sind. Die Kosten der Ozeanfahrt betragen I. Kabine etwa 800 bis 1 000 ℳ, je nach Ansprüchen mit Verpflegung (Hamburger oder Bremer Schnelldampfer); ferner sind zu veranschlagen etwa 250 ℳ Eisenbahnfahrgeld drüben; die ganzen Kosten werden auf etwa 3 000 ℳ für den Theilnehmer (gut gerechnet) geschätzt. Als Zeitpunkt des Reisebeginns wird Anfang Mai 1901 vorgeschlagen, weil dann für Strassenbahnleiter am wenigsten zu thun ist und die Generalversammlungen zumeist vorüber sind. Nach vorläufigen Erkundigungen werden bis jetzt etwa 20 bis 25 Herren theilnehmen.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preussischen Staatsbahnen sind versetzt: Der Regierungsassessor von Schultzendorff, bisher in Hannover, als Vorstand (auftrw.) der Verkehrsinspektion in Dessau, sowie die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Fietze, bisher in Potsdam, als Vorstand (auftrw.) der Maschineninspektion nach Insterburg und Weddingen, bisher in Bochum, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Berlin, ferner der Regierungsbaumeister des Ingeniörbaufachs Jaekel, bisher in Kattowitz, in den Bezirk des Eisenbahndirektion in Frankfurt a. M. — Zur Staatseisenbahnverwaltung sind unter Ernennung zu Regierungsassessoren dauernd übernommen die bisherigen Gerichtsassessoren und zwar: von Riesen zu Köln, Dr. Vogt in Cassel, Pütter in Posen, Mogk in Kattowitz, Dr. Seidel in Breslau, Dr. Ryll in St. Johann-Saarbrücken, Boetticher in Berlin, Windscheid in Essen a. Ruhr, Strasburger in Halle a. S., Dr. Pietschke in Mainz, Dr. Born in Frankfurt a. M. und Lochte in Magdeburg. — Zur Beschäftigung sind überwiesen: Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Schimpff in Altona der Eisenbahndirektion daselbst sowie der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Grubeck — seither aus dem Staatsdienste beurlaubt — der Eisenbahndirektion in Breslau und Wendler in Essen a. Ruhr der Eisenbahndirektion daselbst. — Die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ist ertheilt den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufachs Bethke in Spandau und Mirau in Berlin.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die 4 % Investitionsanleihe der Südbahn.** Die Südbahn nimmt zur Deckung des Bedarfes für bereits durchgeführte und noch durchzuführende Investitionen eine Anleihe von 100 000 000 Frcs. oder 81 000 000 ℳ deutscher Reichswährung auf, wovon ein Theilbetrag von 50 000 000 Frcs. = 40 500 000 ℳ zur öffentlichen Subskription aufgelegt wird. Die Anleihe besteht aus 200 000 Stück auf den Inhaber lautenden Schuldverschreibungen zu 500 Frcs. oder 405 ℳ. Jede Schuldverschreibung wird mit jährlich 4 % in Franken oder in Mark deutscher Reichswährung vom 1. Mai 1900 ab bis zu dem Tage, an welchem die Rückzahlung fällig wird, nachhinein in am 1. Mai und 1. November fälligen halbjährigen Raten verzinst. Die Auszahlung der Zinsen erfolgt ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug nach Wahl des Inhabers in Paris mit 10 Frcs., in den deutschen Zahlstellen mit 8 ℳ 10 ₰ deutscher Reichswährung, in Wien in Kronen mit dem dem Tageskurse der Franken entsprechenden Werthe. Sämmtliche Schuldverschreibungen werden vom Jahre 1900 angefangen innerhalb 69 Jahren zum vollen Nennwerthe in Franken oder in Mark zurückgezahlt.

— **Eine neue Prioritätenausgabe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Die Verwaltung hat beschlossen, von der 4 % Prioritätsanleihe des Jahres 1898 einen Betrag von 7 500 000 fl. auszugeben und den Aktionären zum Bezuge anzubieten. Die Anleihe betrug ursprünglich 20 000 000 fl. Bisher wurden 10 318 000 fl. ausgegeben; am 1. Juli gelangen 7 500 000 fl. zur Begebung, so dass von dem Anlehen noch rund 2 200 000 fl. im Besitze der Gesellschaft verbleiben.

— **Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht dieser Bahn für das Jahr 1899 beliefen sich die Roheinnahmen auf 777 817 Kr. (gegen 72 835 Kr. im Jahre 1898). Die Gesammtausgaben betrugen 370 899 (334 346) Kr. Es verbleibt daher ein Betriebsreinertrag von 406 918 (394 004) Kr. Der Betriebskoeffizient beträgt 47,7 (45,75) %. Der Bericht hebt hervor, dass auch im laufenden Jahre eine weitere Steigerung der Einnahmen zu verzeichnen sei. Das Betriebskosten-Stundungskonto — die süd-norddeutsche Verbindungsbahn führt bekanntlich den Betrieb der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn — stellt sich Ende 1899 einschliesslich Zinsen auf 40 869 Kr. Bei weiterer Besserung der Einnahmen wird der Zeitpunkt kommen, zu dem die Gesellschaft nach dem bezüglichen Vertrage auf diese Schuld Rückzahlungen zu leisten in der Lage sein wird. Um den Ausfall aus dem Betriebe des Kamnitzer Flügels zu beseitigen, beschäftigt sich die Verwaltung ernstlich mit dem Gedanken, nach Einholung der Genehmigung des Eisenbahnministeriums eine wesentliche Einschränkung im Verkehre dieses Flügels durchzuführen. Der Bericht theilt sodann die erfolgte Konzessionirung der Strecke Tannwald-Grünthal an die Gesellschaft sowie die Art der Geldbeschaffung für diese Strecke mit. Von dem Ueberschusse im Betrage von 123 092 fl. werden 5 % Zinsen an die Prioritätsaktien und eine Dividende von 4 Kr. an die Stammaktien gezahlt.

— **Neuregelung der Bezüge der Bediensteten der Buschtêhrader Eisenbahn.** Der Verwaltungsrath dieser Bahn hat in dankenswerther Weise beschlossen, nach dem Vorbilde der bei den Staatsbahnen seit 1. November 1898 bestehenden Gehalts- und Quartiergeldvorschriften mit 1. Juli d. J. beim gesellschaftlichen Eisenbahndienste eine Neuregelung der Bezüge des im Jahresgehalt stehenden Personals eintreten zu lassen, gleichzeitig die Klasse der Unterbeamten einzuführen und in diese einen Theil des Dienerpersonals (insbesondere Werkführer, Lokomotivaufseher, Werkstättenaufseher, Bahnmeister, Lokomotivführer, Zugrevisoren, Stationsaufseher, Telegraphenaufseher, Kanzleigehilfen, Oberkonduktöre, Magazinaufseher, Wagenmeister) einzureihen, sowie besondere Bestimmungen für die Vorrückung des Personals innerhalb der einzelnen Dienstklassen zu treffen. Die Beamten werden künftig in 7 Klassen eingetheilt (und zwar Klasse III a: 9 000, 8 000 Kr., III b: 7 600, 7 000, 6 400 Kr., IV: 5 600, 5 200, 4 800 Kr., V: 4 400, 4 000, 3 600 Kr., VI: 3 200, 3 000, 2 800 Kr., VII: 2 600, 2 400, 2 200 Kr., VIII: 2 000, 1 800, 1 600, 1 400 Kr.). Die Unterbeamten zerfallen in 5 Klassen (I: 2 600, 2 400 Kr., II: 2 200, 2 000 Kr., III: 1 800, 1 600 Kr., IV: 1 400, 1 300 Kr., V: 1 200, 1 100 Kr.). Für Diener werden 8 Klassen eingeführt (I: 1 600, 1 500 Kr., II: 1 400, 1 300 Kr., III: 1 200, 1 100 Kr., IV: 1 000, 900 Kr., V a: 800, 700 Kr., V b: 800. 700, 624 Kr., VI a: 900, 800, 700, 624 Kr. und VI b: 720, 672, 624 Kr.). Die Termine für die Vorrückung in höhere Gehaltsstufen derselben Klassen betragen bei den Beamten der Klassen VIII, VII und VI 3 Jahre, in der Klasse V 4 Jahre und in den übrigen Klassen 5 Jahre. Bei den Unterbeamten betragen die Vorrückungsfristen in der Klasse V 3 Jahre, in den Klassen IV und III 4 Jahre, in den übrigen Klassen 5 Jahre. Bei den Dienern sind die Vorrückungsfristen in den Klassen V b und V a mit 2 Jahren, in der Klasse IV (dann in Klasse V a für die Vorrückung von 624 Kr. auf 700 Kr.) mit 3 Jahren, in der Klasse III mit 4 Jahren und in den übrigen Klassen mit 5 Jahren festgesetzt. Die Einreihung der Bediensteten in die neuen Gehaltsklassen erfolgt derart, dass die Beamten eine Gehaltsaufbesserung um 200 bis 400 Kr., die zu Unterbeamten ernannten Diener eine solche um 100 bis 200 Kr., die übrigen Diener eine Erhöhung um 48 bis 100 Kr. erhalten.

— **Betriebseröffnungen.** Am 1. Mai d. J. ist die 14,70 km lange vollspurige Theilstrecke Eule-Abzweigung Skochowitz (-Wran) der Lokalbahn Cercan-Modran mit den Stationen Eule, Luk Mednik, Pikowitz und Dawle dem Betriebe

übergeben worden. Den Betrieb der Linie führen für Rechnung der Konzessionäre die österreichischen Staatsbahnen; die Theilstrecke ist der Staatsbahndirektion in Prag unterstellt.

Am 4. Mai d. J. ist die 11,26 km lange vollspurige Theilstrecke Misulinovac-Katalena der Körös-Belovár-Veröcze-Barcser Lokalbahn dem Betriebe übergeben worden, nachdem bereits am 2. Januar d. J. die 38,31 km lange Anschlusslinie Katalena-Veröcze eröffnet wurde.

Die vorgenannten beiden Theilstrecken sind Eigenthum der Körös-Belovár-Veröcze-Barcser Lokalbahn, werden von der Direktion der ungarischen Staatsbahnen verwaltet und sind der Betriebsleitung in Agram (Centrale) unterstellt.

An den beiden Strecken befinden sich die folgenden Verkehrsstellen: Misulinovac (Abzweigungs- und Wasserstation), Katalena (Wasserstation), Klostar (Station), Klostar (Haltestelle), Pitumaca (Wasserstation), Vukosavljevica (Verladestation), Spisic-Bukovica (Station) und Anschlussstation Verözce (Virovitica).

Am 2. d. Mts. ist die vollspurige, 15,4 km lange, von der Station Mutenitz der Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding abzweigende Lokalbahn Mutenitz-Gaya mit der Anschluss- und Gemeinschaftsstation Mutenitz und den für den Gesammtverkehr eingerichteten Stationen Dubnian, Swatoboritz und Gaya für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Von der Station Dubnian führt eine vollspurige, von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit Dampfkraft betriebene Schleppbahn zum Braunkohlenbergwerke „Rudolfschacht“ und nach „Obere Glashütte“. In Gaya besitzt die Lokalbahn ihren eigenen Bahnhof, welcher mit jenem der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft nur zum Zwecke des Güterverkehres in Verbindung steht.

Die Lokalbahn steht im Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die unmittelbare Leitung des Betriebes ist dem Betriebsinspektorate in Wien unterstellt.

— **Erholungsurlaube bei der Südbahn.** Die Verwaltung der Südbahn hat verfügt, dass den gesellschaftlichen Bediensteten, wenn es der Dienst zulässt und keine Vertretungskosten erwachsen, nach einer von den Amtsvorständen aufzustellenden Eintheilung ein Urlaub in nachstehendem Ausmaasse zu gewähren ist, und zwar an:

	bei einer Dienstzeit von 3—10 Jahren	10—20 Jahren	mehr als 20 Jahren
Beamte	14 Tage	21 Tage	28 Tage
Beamtinnen	14 „	14 „	14 „
Unterbeamte und Diener	8 „	10 „	14 „

— **Die österreichischen Eisenwerke und die Lieferungen für die Staatsbahnen.** Die Olmützer Kammer erhielt Nachricht, dass die ungarischen Eisenwerke durch Wiener Firmen für das von den österreichischen Staatsbahnen zur Lieferung im Jahre 1900 ausgeschriebene Walzeisen ebenso wie für Eisenbleche überaus billige Preisangebote gestellt hätten. Bei den Eisenindustriellen des Kammerbezirkes machte sich daher die Befürchtung geltend, dass die österreichischen Werke bei dem Wettbewerbe mit den ungarischen keine Berücksichtigung finden werden. Im Hinblicke darauf, dass seitens der ungarischen Regierung die Industrie des Landes in jeder Beziehung auf das nachdrücklichste unterstützt und dass den österreichischen Eisenwerken nur in den seltensten Fällen eine Lieferung von den ungarischen Werken übertragen wird, würde es nach Ansicht der Kammer der österreichischen Eisenindustrie, abgesehen von dem Geschäftsentgange, eine schwere Enttäuschung bereiten, wenn bei Vergebung der Lieferungen durch die österreichischen Staatsbahndirektionen den ungarischen Werken der Vorzug eingeräumt würde. Aus diesem Grunde richtete die Kammer, zu deren Bezirk hervorragende Eisenwerke, wie das Wittkowitzer Werk, die Zöptauer und Stephanauer Gewerkschaft, die Firma C. T. Petzold u. Co. in Janowitz, die fürsterzbischöflichen Hüttenwerke in Friedland gehören, an das Eisenbahnministerium die dringende Bitte, dahin zu wirken, dass bei Vergebung der Lieferung für das Jahr 1900 den österreichischen Werken der Vorzug gegeben werde. Der Wiener Handelskammer liegt der Antrag vor, diese Petition zu unterstützen und gleichzeitig das Handelsministerium zu ersuchen, dahin zu wirken, dass bei den Lieferungen für die Staatsbahnen überhaupt unter sonst gleichen Verhältnissen und gleichen Preisen, falls die Angebote der österreichischen Lieferanten nicht erheblich höher sind als die der ausländischen, in erster Linie die österreichische Industrie zu unterstützen sei.

— **Begutachtung von Aenderungen des Eisenbahnbetriebsreglements durch die Handelskammern.** Auf der Tagesordnung der letzten Vollversammlung der Wiener Handels- und Gewerbekammer stand ein Sektionsbericht, betreffend Aenderungen des Eisenbahnbetriebsreglements in Form von Zusatzbestimmungen. Die Sektion stellte den Antrag, die Kammer möge an das Eisenbahnministerium eine Eingabe richten, dass sämmtliche beantragte Aenderungen des Betriebsreglements und der Zusatzbestimmungen vor deren Genehmigung den Kammern zur Begutachtung übermittelt werden. Zu diesem Antrage nahm zunächst der der Kammer als Mitglied angehörende Generaldirektor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn das Wort. Er führte im wesentlichen aus: Die Zusatzbestimmungen ändern an dem Wesen des Betriebsreglements nichts; sie seien der Ausdruck der zeitläufigen Wünsche des Publikums und werden von den Eisenbahnen nach den augenblicklichen Bedürfnissen getroffen. Es sei durchaus unmöglich, über jede Zusatzbestimmung das Gutachten von 29 Kammern Oesterreichs und den Kammern Ungarns einzuholen, auch bestehe ein Vertrauensorgan der Oeffentlichkeit, nämlich der Staatseisenbahnrath, und es sei daher die Begutachtung der Zusatzbestimmungen durch die Kammern überflüssig. Demgegenüber betonte der Berichterstatter im Wesen: Die Eisenbahnen seien mit einer grossen Machtvollkommenheit ausgestattet, und der Staatseisenbahnrath sei keineswegs der Vertreter der Oeffentlichkeit in der Kontrole der nahezu souveränen Maassnahmen der Eisenbahnen. Es sei daher diese Kontrole durch die Organe der Oeffentlichkeit, das sind die Kammern, geboten. Der Antrag der Sektion wurde schliesslich angenommen.

— **Die Verkehrseinnahmen der ungarischen Bahnen** stellten sich im Monat April d. J. im Vergleiche zu dem gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

Hauptbahnen	im April 1900 Kr.	gegen 1899 Kr.
Ungarische Staatsbahnen	13 685 800	+ 193 954
Südbahngesellschaft (ungar. Linien)	1 200 432	+ 36 618
Raab-Oedenburg-Ebenfurter E.	132 608	+ 10 766
Kaschau-Oderberger E.	949 885	+ 52 763
Mohács-Fünfkirchener E.	90 603	+ 14 795
Fünfkirchen-Bárcser E.	85 700	+ 1 124
Hauptbahnen zusammen	16 145 028	+ 306 020
Lokalbahnen „	2 447 627	+ 20 463
insgesammt	18 592 655	+ 326 483

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug im April 9 170,9 (9 170,9) km und diejenige der Lokalbahnen 8 063,6 (7 474,3) km, zusammen somit 17 234,5 (16 645,2) km, stellte sich mithin gegen das Vorjahr um 589,3 km höher.

Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme sämmtlicher ungarischen Eisenbahnen 76 990 749 (+ 2 902 856) Kr. Von der Mehreinnahme entfallen auf die Hauptbahnen 2 495 201 Kr. (bei gleicher Betriebslänge), auf die Lokalbahnen 407 655 Kr. (bei einem Längenzuwachs von 589,3 km).

— **Eisenbahnarbeiterausstand in Budapest.** 3 000 Arbeiter der Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahn sind in den Ausstand getreten. Die Ursache des Ausstandes ist die Nichtbewilligung der geforderten Lohnerhöhung.

Vereinsausland.

— **Ueber den Eisenbahnunfall bei Slough** (Strecke London-Windsor), den wir bereits in Nr. 47 S. 730 kurz meldeten, wird dem „Hamb. Korresp.“ aus London des näheren geschrieben: Ein entsetzlicher Eisenbahnunfall ereignete sich am Sonnabend, 16. Juni, auf der an der Strecke nach Windsor gelegenen Station der Great Westernbahn, Slough, bei dem 4 Reisende getödtet und ungefähr 70 mehr oder weniger schwer verletzt wurden. Ein gewöhnlicher Personenzug verliess die Paddington-Station gegen 1 Uhr mit einer ausserordentlich grossen Anzahl von Ausflüglern, die die Windsor-Rennen besuchen wollten, und erreichte ohne Aufenthalt die vor Windsor gelegene Station Slough, wo ein Theil der Fahrgäste den Zug verliess. Um 1 Uhr 15 Minuten wurde ein Expresszug von Paddington abgelassen, der den Windsorzug an einer Nebenstation überholen sollte. Dieser Expresszug hatte anscheinend in Slough die Einfahrtssignale nicht gegen sich, wollte unter vollem Dampf die Station durchfahren und rannte mit ungeheurer Wucht von hinten in den stehenden Windsorzug, dessen Wagen von Fahrgästen noch voll besetzt waren. Die Wirkung des Zusammenstosses war entsetzlich, und es ist nur zu verwundern, dass die Anzahl der Getödteten nicht grösser ist.

Die Expressmaschine presste 5—6 Wagen des Personenzuges in einander, arbeitete sich noch eine längere Strecke durch deren Trümmer und riss die Eisenkonstruktion des Bahn-

steigdaches auf eine Strecke von ungefähr 100 Fuss zusammen, wobei natürlich die Trümmer und Splitter nach allen Richtungen flogen. Ein Wagen schoss kerzengerade in die Höhe und zerstörte eine Fussgängerbrücke, unter der der Zug gerade stand. Durch den aus der schweren Expressmaschine ausströmenden Dampf wurden verschiedene Leute schwer verbrüht, und zum Ueberfluss fingen die Trümmerhaufen durch das ausströmende Gas Feuer, wodurch eine Anzahl Reisende Brandwunden erlitt. Hilfe war schnell zur Hand und das Rettungswerk wurde mit grösster Eile und Energie vollzogen. Das Geschrei der Verwundeten war fürchterlich und die ganze Station bot ein Bild des grössten Jammers. Unter den Trümmern fanden sich zu jedermanns Ueberraschung nur 3 Todte, aber leider eine grössere Anzahl Schwerverwundeter, von denen einer bald darauf seinen grässlichen Verletzungen erlag und vielleicht verschiedene andere die traurige Episode nicht lange überleben dürften. Nachträglich heisst es, dass die Folgen des Zusammenstosses viel schlimmer gewesen wären, wenn der Personenzug sich nicht bereits in Bewegung gesetzt hätte, wodurch der Anprall des Expresszuges natürlich etwas vermindert wurde.

Wer die Schuld an dem Unglück trägt, ist noch nicht festgestellt. Eine spätere Auffassung besagt, dass der Expresszug das Haltesignal vor der Station Slough entweder durch das Versehen des Lokomotivführers unberücksichtigt liess oder durch ein Versagen der Bremse nicht zum Stillstand kommen und so den Zusammenstoss nicht vermeiden konnte.

— **Bahnprojekt Damaskus-Mekka.** Wie man der „Frkf. Ztg.", der wir die Verantwortung für diese Mittheilung überlassen müssen, aus Konstantinopel meldet, soll demnächst eine öffentliche Subskription, an deren Spitze der Sultan mit vorläufig 2 500 000 Frcs. steht, für die Muselmanen aller Länder veranstaltet werden zur Sammlung von Beiträgen für den Bau einer Bahnlinie Damaskus-Mekka. Man erwartet, dass auf diese Weise mindestens 90—100 000 000 Frcs. zusammenkommen werden.

— **Eisenbahnbau in Tunis.** Die französische Deputirtenkammer hatte sich lange hartnäckig gegen jede Erweiterung des sehr bescheidenen Eisenbahnnetzes der Regentschaft gesträubt. Nur eine bessere Verbindung mit Algerien war bewilligt worden. Aber in den letzten Jahren hat sich ein völliger Umschwung vollzogen, da man wohl erkannt hat, dass nur auf dem Wege der Verbesserung und Vermehrung der bisherigen Verkehrsmittel eine Erschliessung der reichen Hilfsquellen des Landes möglich ist. Nur so kann auch die Besetzung des Landes mit französischen Kolonisten, wie man sie seit kurzem mit allen Mitteln anstrebt, von Erfolg gekrönt werden. Ende 1899 waren 741 km im Betrieb, nach Fertigstellung aller Projekte wird die Länge 1 250 km betragen. Eine der bedeutendsten Linien, die 242 km lange Strecke von Sfax nach Gafsa, durch welche die dortigen reichen Phosphatlager von der zu diesem Zwecke gebildeten „Phosphat-Kompagnie" ausgebeutet werden sollen, ist ohne irgendwelche Beihilfe seitens der Regierung oder irgendwelche Zinsgarantie im Frühjahr 1900 eröffnet worden.

Man theilt die Eisenbahnen ihrer geographischen Lage gemäss in drei Netze ein: von Tunis, von Susa und von Sfax. Das Eisenbahnnetz von Tunis umfasst 637 km in folgenden Linien. Die Linie der französischen Gesellschaft Bona-Guelma von der Hauptstadt Tunis nach Ghardimau (196 km) an der französischen Grenze mit Abzweigungen von Djedeida nach Biserta (73 km) und von Pont de Trajan nach Beja (12 km). Dann die Linie von Tunis nach dem Kef über das Fahs, die von Rhodes ausgeht (196 km) mit einer Zweigbahn nach Zaghuan (18 km), und von Tunis nach Kelibia über Nabeul (133 km) mit einer Abzweigung von Bordj-Cedria nach Menzel-Bu-Zalfa (14 km). Die Linien von Tunis zur algerischen Grenze, nach Biserta, nach Beja, die sämmtlich eröffnet sind, haben Normalspur, die anderen nur 1 m Spurweite. Dem Verkehr übergeben sind von den letzteren die Linie von Kef nach Fahs (66 km) mit der Zweigbahn nach Zaghuan, die Strecke von Kelibia nach Nabeul und die Zweigbahn nach Menzel-Bu-Zalfa. Ferner gehört hierher die Linie von Tunis nach Goletta mit Abzweigung nach La Marsa (normalspurig, 35 km), die von der italienischen Gesellschaft Florio-Rubattino an die französische Gesellschaft Bona-Guelma verkauft wurde. Diese Gesellschaft betreibt auch seit 1. Januar 1889 eine 60 km lange Pferdebahn von 0,60 m Spurweite zwischen Susa und Kairuan.

Das Eisenbahnnetz von Susa umfasst die grosse Linie von Susa nach Tebessa, bei der die Terrainstudien noch nicht vollendet sind. Sie wird über Kairuan, Sbeitla und Kasrin gehen und hat schon jetzt zwei Zweigbahnen, von denen die eine von Kalaa-Srira nach Enfida (43 km), die andere von Kasrin nach Feriana (40 km) führt. Dazu kommt noch die Linie von Susa nach Moknina (47 km). Alle diese Linien sind schmalspurig, die von Susa nach Moknina und die von Susa nach Kairuan sind schon seit längerer Zeit in Betrieb.

Das Eisenbahnnetz von Sfax umfasst die schon erwähnte Linie von Sfax nach Gafsa (244 km), die bis Tozeur (48 km) verlängert werden soll. Von dieser Bahn geht bei Oglets Tarfaui eine Linie nach Gabes (80 km) und eine zweite von Gafsa nach Seldja (8 km) ab. Auch diese Linien sind schmalspurig.

Diese drei Eisenbahnnetze sind wieder unter einander verbunden, die von Tunis und Susa durch die Linie Hammamet-Enfidaville, die von Susa und Sfax durch die Linie Menzel-El Djem-Sfax. Die Hauptstadt Tunis steht ferner in Eisenbahnverbindung mit Algerien, mit Biserta, mit Zaghuan und Kairuan. Von den dem Verkehr übergebenen Strecken sind 315 km normalspurig, die übrigen haben 1 m Spurweite. Etwa 400 km sind im Bau, doch wird im Laufe der Vollendung wohl noch manche Linie eine Verlängerung erfahren. Unter den projektirten Linien sind zu nennen die von Beja nach Tabarca; die Ausführung anderer, von Tunis oder Biserta nach dem Innern, nach Kef, Mactar usw. steht freilich noch in ziemlich weiter Ferne.

Die Betriebsergebnisse sind für 1899 folgende gewesen: Auf dem sogen. alten Eisenbahnnetz mit Normalspurweite von Tunis nach der Grenze Algeriens, von Pont de Trajan nach Beja, von Tunis nach Hammam-Lif mit einer Betriebslänge von 226 km wurden befördert 549 500 Reisende und 91 700 t Güter, wofür 2 057 900 Frcs. vereinnahmt wurden, was eine kilometrische Einnahme von 9 106 Frcs. ergibt. — Auf dem neuen normalspurigen Eisenbahnnetz von Tunis nach Biserta (73 km) wurden befördert 62 100 Reisende und 10 900 t Güter. Die Einnahmen beliefen sich auf 219 900 Frcs. (3 012 Frcs. für 1 km). Diese noch recht bescheidenen Ziffern werden ohne Zweifel eine sehr bedeutende Steigerung erfahren, sobald die grossen Arbeiten vollendet sind, durch die man aus Biserta einen Kriegshafen I. Klasse zu machen beabsichtigt. — Das neue Schmalspurnetz von Hammam-Lif nach Susa, von Tunis nach Zaghuan mit Abzweigungen (253 km) hat 120 000 Reisende und 24 000 t Güter befördert und dafür 478 000 Frcs. vereinnahmt (2 380 Frcs. für 1 km). Hier werden sich bedeutende Mehreinnahmen ergeben, sobald die Kolonisation weiter fortgeschritten sein wird, die schon jetzt 528 747 ha Landes, das sich sowohl für Ackerbau als für Obstzucht eignet, in die Hände von Franzosen, Italienern und Maltesern gebracht hat, wobei die allerdings weniger bedeutenden Erwerbungen von Griechen, Türken, Spaniern, Engländern, Deutschen und Norwegern nicht gerechnet sind. Dadurch wird dem weiteren Eisenbahnbau ein immer neuer Anstoss gegeben.

— **Der Staat Pará in Brasilien und seine Verkehrsmittel 1899.** Während fast alle in den Ozean mündenden grösseren Flüsse schon seit Jahrhunderten reichen und mächtigen Hafenstädten zum Ursprunge gedient haben, ist dies bei dem gewaltigsten und wasserreichsten aller Ströme, dem Amazonenstrome, erst in verhältnissmässig später Zeit der Fall gewesen. Aber auch hier hat die am südlichen Mündungsarme belegene Stadt Pará oder Belem in neuerer Zeit einen bedeutenden Aufschwung genommen. Wie wir einem uns von der Berliner Firma Ewald Aders übermittelten photographischen Prachtwerke entnehmen, ist Pará, das jetzt 70 000 Einwohner zählt, im Laufe der letzten 60 Jahre ein mit allen Anforderungen der Kultur ausgestatteter Handelsplatz geworden. Strassenbahnen erleichtern den Verkehr und seine Flussufer sind mit Hafenmauern und Piers versehen. Während die Handelsbeziehungen mit dem Inneren noch wesentlich auf die Benutzung der mächtigen Stromläufe des Amazonas, des Tocantins und des Xingu angewiesen sind, hat sich im Küstenlande für den Nahverkehr auch bereits der Lokomotivbetrieb eingefunden, und eine etwa 120 km lange Bahnlinie stellt die Verbindung mit der am Ozean belegenen Hafenstadt Bragança her. Die auf diese bezüglichen Abbildungen des Albums von Pará veranschaulichen die starke Bauart der in Mauerwerk und Holz ausgeführten Brücken und die geschmackvolle Einrichtung der Stationsgebäude. Doch ist das Hauptaugenmerk der Staatsbehörden einstweilen noch mehr der Ausbildung des Wasserverkehres auf dem Amazonenstrome zugewandt, der mit seinen Nebenflüssen durch das Dekret vom 7. Dezember 1867 der Handelsschifffahrt aller Völker freigegeben ist.

— **Eisenbahnbau in Nicaragua.** Die Regierung von Nicaragua beabsichtigt den Bau einer Bahn, um den atlantischen Ozean von Bluefields aus über Rama mit dem schon bestehenden Eisenbahnnetz zu verbinden. Angebote zum Bau dieser Bahn sind allerdings noch nicht eingefordert worden, und es soll zunächst nur eine Strecke gebaut werden, welche Rama entweder mit der schon im Betriebe befindlichen Bahn zwischen Managua und Granada oder mit San Ubaldo am Nica-

raguasee verbinden soll. Die Entfernung beträgt im ersteren Falle ungefähr 150 englische Meilen, im letzteren 105. Die Regierung will als Garantie für das Werk einen gewissen Antheil an den Einfuhrzöllen bewilligen, welche in Bluefields erhoben werden.

Allgemeines.

— **Erschwerung des Eisenbahnbetriebes durch den sogenannten Heerwurm bei Sennheim.** In der Woche vom 10. zum 16. Juni d. J. ging durch viele Blätter die Nachricht, in Sennheim, in der Nähe von Mülhausen im Elsass, seien mehrere Male Eisenbahnzüge durch Raupen, die massenhaft die Schienen bedeckten, aufgehalten worden. Alle Welt hielt das für eine Zeitungsente. An Ort und Stelle vorgenommene Untersuchungen haben aber nun doch ihre Richtigkeit ergeben. Es handelt sich dabei freilich um keine Raupen, sondern um jene eigenthümliche Thiergattung, die den Uebergang von den Krebsen zu den Insekten bildet, um den sogenannten Tausendfuss (Julus terrestris), der 2,5 bis 4 cm lang, schwarzgrau, auf dem Rücken mit zwei gelblichen Längsstreifen versehen ist und mehr als 100 Beine besitzt. Diese Thierchen, die sich in jener Gegend in den auf dem Bahnkörper aufgeschichteten Steinen zu Milliarden aufhalten, krochen von 7 Uhr Abends an in einer Länge von einem Kilometer auf die Gleise, wo sie in Häufchen von 5 cm Höhe während der Nacht hindurch bis gegen 8 Uhr Morgens verweilten. Durch sie wurden in der vorbezeichneten Woche mehrere Male Züge angehalten, ja einmal musste ein Güterzug abgekoppelt und in zwei Theilen nach Station Sennheim befördert werden. Verwandte dieser Wesen sind die in den Tropenländern so gefürchteten Skopolender.

— **Strassenbahnunfälle in Paris und Berlin.** Ein Strassenbahnwagen der Pariser Linie Passy-Hotel de Ville, dessen Führer abgestiegen war, um bei einem anderen Wagen, dem ein Unfall zugestossen war, Hilfe zu leisten, und dessen Bremsen wahrscheinlich nicht scharf genug angezogen waren, gerieth am 16. d. Mts. ins Rollen und raste die Avenue du Trocadéro entlang, sprang aus den Schienen und warf zwei Droschken um. Nachdem der Wagen noch einen Baum umgebrochen hatte, blieb er in der Nähe der Almabrücke stehen. Eine Person wurde getödtet, dreizehn sind verletzt, von den letzteren ist inzwischen auch noch einer, der Dr. Ernst Meyenfisch, gestorben.

Ein schwerer Zusammenstoss, bei dem 13 Personen verletzt wurden, erfolgte in der Nacht vom 17. zum 18. d. Mts. in Berlin auf der elektrischen Ringbahn am Königsthor. Die Wagen mit je einem Anhängewagen fuhren um 12½ Uhr mit kurzem Abstand hintereinander vom Prenzlauer Thor nach dem Königsthor. Während hier der erste Zug hielt, um Fahrgäste aus- und einsteigen zu lassen, kam plötzlich der zweite die abschüssige Friedenstrasse heruntergerast. Der Führer hatte, da die Bremse versagte, die Gewalt über den Motorwagen vollständig verloren. Die Fahrgäste, die auf der vorderen Plattform standen, sprangen, da sie den Zusammenstoss voraussahen, zum Theil ab, stürzten dabei und verletzten sich. Der Zusammenstoss war so heftig, dass drei Wagen schwer beschädigt wurden. Ein furchtbares Hilfegeschrei erhob sich unter den zahlreichen Fahrgästen. Als einigermaassen Ruhe eingetreten war, stellte sich heraus, dass 13 Personen verletzt waren, die meisten glücklicherweise nur unbedeutend.

Bücherschau.

— **Meyer's Reisebücher: Deutsche Alpen.** 2. Theil. 6. Auflage. 26 Karten, 5 Pläne und 7 Panoramen. Leipzig und Wien, Bibliographisches Institut. Preis 4.50 ℳ.

Der uns vorliegende, aus 392 Textseiten bestehende 2. Theil des beliebten Reisewerkes ist in sorgfältiger Weise von einem ausgezeichneten Kenner der Ostalpen ganz neu bearbeitet worden und stellt dadurch thatsächlich ein neues Buch dar. Die Redaktion der Meyer'schen Reisehandbücher hat auch mit dieser neuen Auflage wiederum den Beweis geliefert, dass sie mit feinstem Verständniss den Wünschen der Reisenden gerecht wird, dass sie sich stets auf der Höhe ihrer Aufgaben hält; sie ist in ihrer Arbeit durch erfahrene Bergkenner und verschiedene Alpenvereine unterstützt worden. Der vorliegende 2. Theil des Reisewerkes enthält wieder das Alpenland von der Brennerbahn bis zur Linie Linz-Villach (Berchtesgadener Bergland, Salzburg, Salzkammergut, Hohe Tauern, Zillerthaler Alpen, Pusterthal und Dolomiten), während der 1. und 3. Band die übrigen Theile der Ostalpen umfasst. Dadurch ist dem Buch das dem Reisenden so hochwillkommene handliche Format verblieben und die Möglichkeit gegeben worden, in ausführlicherer Weise Land und Leute, ihre Geschichte, Kultur usw. lebendig und anschaulich zu schildern. Im einzelnen ist hervorzuheben, dass an Stelle der Sterne besonders empfehlenswerthe Gasthöfe durch einen Zusatz kenntlich gemacht worden sind. Die dem Buch beigefügten mustergültigen Karten sind durch eine Karte der inneren Zillerthaler Alpen, durch eine solche des Rosengartens und des Schlern sowie durch ein Panorama vom Schlern ergänzt worden.

Das Werk verdient auch in seiner neuesten Auflage wärmste Empfehlung und wird sowohl Hochturisten als auch den gemächlicheren Reisenden ein zuverlässiger und gewissenhafter Führer im schönen Alpenlande sein.

— Dr. E. Kaden, Amtsgerichtsrath, **Handlexikon des Bürgerlichen Gesetzbuches.** Leipzig 1900. Verlag der Rossberg'schen Hofbuchhandlung. 611 Seiten.

An Ausgaben des Bürgerlichen Gesetzbuches mit oder ohne Gesetztext, mit oder ohne Anmerkungen ist in kurzer Zeit eine derartige Anzahl erschienen, dass es schon dem Juristen sehr schwer wird, das seinen Zwecken entsprechende Werk herauszufinden. Die Eisenbahnverwaltungen und überhaupt alle Amtsstellen, welche sich öfters mit den Bestimmungen des Bürgerlichen Rechts zu befassen haben, sollen hiermit besonders auf das vorliegende Werk aufmerksam gemacht werden. In Lexikonform hat Verfasser alle erdenklichen Stichworte des bürgerlichen Rechts alphabetisch aneinander gereiht und jedem nicht nur die Verweisung auf die bezüglichen Gesetzstellen, sondern letztere selbst wortgetreu angeführt. Es ist damit eine ganz eigenartige Textausgabe geschaffen, die es auch demjenigen, welcher in das verwickelte System eines Civilgesetzbuches nicht eingeweiht ist, ermöglicht, die einschlägigen Vorschriften — erschöpfend gesammelt zu jeder Frage — kennen zu lernen, ohne damit die Ungewissheit zu empfinden, ob die mit Hilfe des Sachregisters in anderen Ausgaben aufgefundene Stelle nicht etwa durch Vorschriften anderer Abschnitte ergänzt oder beschränkt ist.

— **Die neuere Landestopographie, die Eisenbahnvorarbeiten und der Doktoringeniör.** Von Dr. C. Koppe, Professor. Braunschweig, Druck und Verlag von Friedrich Vieweg und Sohn. 1900.

Der als Lehrer an der technischen Hochschule in Braunschweig thätige Verfasser gibt uns in eingehender Darstellung ein Bild der Zustände, wie sie in betreff der technischen Topographie zur Zeit in Deutschland bestehen, und sucht dadurch den Nachweis zu führen, dass dieses so wichtige Wissensgebiet sich noch keineswegs derjenigen Würdigung und Beachtung zu erfreuen habe, die ihm nach seiner Bedeutung für das praktische Leben zukommt. Bei voller Anerkennung der grossartigen Leistungen, welche durch die Landesaufnahme des Grossen Generalstabes und der auf ihr beruhenden Herstellung der topographischen Karten und Messtischblätter erzielt worden sind, erachtet er doch den für militärische Zwecke ausreichenden Maassstab von 1 : 25 000 zu klein, um für die eigentlich technische Topographie zu genügen, und auch der für die Landestopographie des Herzogthums Braunschweig gewählte Maassstab von 1 : 10 000 erscheint ihm in dieser Beziehung noch nicht ausreichend. Dagegen stellt er die im Maassstab von 1 : 2 500 aufgenommene Landestopographie Württembergs als geradezu mustergültig hin und spricht seine Ueberzeugung dahin aus, dass die Landestopographie Württembergs im neuen Jahrhundert für andere Staaten in vielfacher Hinsicht vorbildlich sein wird. Er erläutert seine Ausführungen durch Mittheilungen aus dem Schatze seiner reichen praktischen Erfahrungen, die er in den 70er Jahren als Beamter der rheinischen Eisenbahn sowie später beim Bau der Gotthardbahn unter den Oberingeniören Gerwig und Hellway gesammelt hat. — Wir wünschen der von ihm auf diese Weise gegebenen Anregung von ganzem Herzen den besten Fortgang und sind überzeugt, dass sich die von ihm ausgesprochenen Gedanken in verhältnissmässig kurzer Zeit Raum und Bahn schaffen werden. Die Bedeutung einer genauen Landestopographie für die Zwecke der Landesverbesserung, der Kulturtechnik, des Wasserbaues, der Forstwirthschaft, der Geologie und namentlich für die Eisenbahnen und deren Vorarbeiten ist so augenscheinlich, dass die zu ihren Gunsten eingeleiteten Bestrebungen des Verfassers sicherlich an den betreffenden leitenden Stellen die eingehendste Beachtung finden werden. Dazu hätte es denn freilich der von ihm beliebten Hereinziehung der „Doktor-Ingeniörfrage“ u. E. nicht bedurft.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Der an der Bahnstrecke Zeitz-Camburg zwischen den Stationen Camburg und Molau neu errichtete Personenhaltepunkt Crauschwitz (Sachs.-Mein.) wird am 25. Juni d. J. eröffnet werden. Die Entfernung beträgt von Crauschwitz (Sachs.-Mein.) bis Camburg 5,61 km und Crauschwitz (Sachs.-Mein.) bis Molau 2,54 km. Die Zusatzbezeichnung „Sachs.-Mein." dient zur Unterscheidung von der Station Krauschwitz an der — voraussichtlich im Sommer d. J. zur Eröffnung gelangenden — Neubaustrecke Naumburg-Deuben.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1512 vom 14. Juni d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, betreffend das zwischen dem Verein und der Verlagsbuchhandlung von Julius Springer bestehende Vertragsverhältniss (abgesandt am 19. Juni d. J.).

Nr. 1684 vom 15. Juni d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend den Anzeiger überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke (abgesandt am 19. Juni d. J.).

Nr. 1787 vom 15. Juni d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag der schweizerischen Nordostbahn auf Theilnahme der Bern-Neuenburgbahn am Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 19. Juni d. J.).

Nr. 1789 vom 14. Juni d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend den von dem Unterausschuss zur Vorberathung des Antrages der königlichen Eisenbahndirektion Berlin auf Umarbeitung des Vereins-Betriebsreglements ausgearbeiteten Entwurf (abgesandt am 19. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Betriebseröffnung der Theilstrecke Köditzberg-Sitzendorf der Neubaulinie Oberrottenbach-Katzhütte mit Abzweigung nach Königsee.

Am 27. Juni d. J. wird die 8,16 km lange Theilstrecke Köditzberg-Sitzendorf der Neubaulinie Oberrottenbach-Katzhütte dem öffentlichen Verkehr übergeben.

An dieser Strecke liegen der Haltepunkt Bechstedt-Trippstein, sowie die Haltestellen Schwarzburg und Sitzendorf. Die Haltestelle Sitzendorf erhält die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren. Es können daselbst jedoch nur solche Fahrzeuge im Empfang und Versand abgefertigt werden, deren Ent- oder Verladung durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen möglich ist. Die Haltestelle Schwarzburg wird zunächst nur für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Die spätere Eröffnung für den Güterverkehr wird besonders bekannt gegeben. Der Haltepunkt Bechstedt-Trippstein dient nur dem Personenverkehr. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und Privatdepeschen bleibt auf allen Stationen ausgeschlossen.

Für diese Theilstrecke haben Gültigkeit:

Die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892, die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und die Tarife für den Direktionsbezirk Erfurt. Der Fahrplan für die Strecke ist in dem allgemeinen Fahrplan der Direktionsbezirke Erfurt-Halle, der am 1. Mai d. J. in Kraft getreten ist, enthalten.

Erfurt, den 18. Juni 1900. (1480)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Juli d. J. werden die an der Bahnstrecke Born-Opladen zwischen den Stationen Wermelskirchen und Hilgen bezw. Burscheid und Pattscheid gelegenen Haltepunkte Wermelskirchen-Tente und Kuckenberg für den Personenverkehr eröffnet.

Elberfeld, den 19. Juni 1900. (1481)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Juli d. J. wird die an der Bahnstrecke Stolp-Danzig zwischen Lauenburg in Pom. und Gr. Boschpol belegene Haltestelle Goddentow-Lanz, welche gegenwärtig nur dem Personen- und Wagenladungsgüterverkehr dient, auch für den Gepäck-, Eilgut-, Stückgut- und Viehverkehr eröffnet werden.

Die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Die Frachtberechnung erfolgt nach den in den Tarifen bereits enthaltenen Entfernungen.

Danzig, den 14. Juni 1900. (1482)
Königliche Eisenbahndirektion.

Einrichtung der Station Elmen-Salze für den Güter- und Thierverkehr.

Die an der Bahnstrecke Schönebeck-Stassfurt zwischen Schönebeck und Eggersdorf gelegene, z. Zt. nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Station Elmen-Salze wird vom 15. Juli d. J. an für den Eil- und Frachtstückgutverkehr und vom 15. August d. J. für den Wagenladungsgüterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, ausgenommen solche Fahrzeuge, die nur von der Stirnseite der Wagen ver- oder entladen werden können, eingerichtet.

Zunächst findet von und nach Elmen-Salze direkte Abfertigung von Gütern usw. in dem vorangegebenen Umfange nach und von allen preussisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnstationen statt. Ueber die Höhe der zur Berechnung gelangenden Frachten ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 15. Juni 1900. (1483)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Naumburg-Teuchern ab, voraussichtlich am 29. Juni d. J., werden in den Zügen 982 bis 987 der genannten Strecke zwischen Naumburg und Zeitz bezw. umgekehrt durchlaufende Wagen mitgeführt.

Der bereits auf Blatt 1, Abth. 18 a des Aushangfahrplans veröffentlichte Fahrplan der Züge 982, 984, 981 und 985 auf der Strecke Naumburg-Teuchern erfährt die nachstehend aufgeführten kleinen Aenderungen:

Zug 982 mit 2.—4. Wagenklasse fährt gegen früher von Naumburg 6 Minuten früher ab = 6.42 und kommt mit 6 Minuten früherer Abfahrt auf sämmtlichen Zwischenstationen in Teuchern 6 Minuten früher an = 7.29.

Zug 984 (2.—4. Wagenkl.) bleibt von Naumburg bis Stössen unverändert, ab Krauschwitz b/Teuchern 2.17, an Teuchern 2.24.

Zug 981 (2.—4. Wagenkl.) fährt ab Teuchern 5.25, ab Krauschwitz bei Teuchern 5.36, ab Stössen 5.46, ab Scheiplitz 5.53, ab Mertendorf 6.07, ab Wethau 6.14, ab Naumburg-Ost 6.24, an Naumburg 6.30.

Zug 985 (2—4. Wagenkl.) fährt ab Teuchern 2.40, ab Krauschwitz bei Teuchern 2.50, ab Stössen 2.59, ab

Scheiplitz 3.10, ab Mertendorf 3.17, ab Wethau 3.23, ab Naumburg-Ost 3.31, an Naumburg 3.37.

Auf der Strecke Weissenfels - Zeitz werden vom 29. Juni d. J. ab im Fahrplan der Züge 340 und 335 (Blatt 2, Abth. 20 des Aushangfahrplans) folgende Aenderungen eintreten:

Zug 340 (2.—4. Wagenkl.) fährt ab Weissenfels 2.08, ab Prittitz 2.23, an Teuchern 2.31, ab Teuchern 2.33, an Deuben 2.40, ab Deuben 2.41, ab Luckenau 2.46, ab Theissen 2.51, an Zeitz 2.58.

Zug 335 (2.—4. Wagenkl.) fährt ab Zeitz 2.05, ab Theissen 2.14, ab Luckenau 2.21, an Deuben 2.25, ab Deuben 2.26, an Teuchern 2.34, ab Teuchern 2.36, ab Prittitz 2.46, an Weissenfels 2.57.

Erfurt, im Juni 1900. (1484)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Gruppe II (Breslau, Kattowitz, Posen).

Mit Gültigkeit vom 22. d. Mts. werden für die neu eröffnete, zwischen Egerfeld und Czerwionka gelegene Dubenskogrube nachstehende direkte Kohlenfrachtsätze eingeführt:

	für 100 kg
Dubenskogrube-Myslowitz	= 17,0 ₰
„ -Oswiecim	= 22,0 „
„ -Dzieditz	= 18,7 „
„ -Orzesche	= 9,1 „
„ -Czernitz	= 13,0 „

Kattowitz, den 19. Juni 1900. (1485)

Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Theil II, Heft 1.

Am 25. Juni d. J. treten für die Beförderung von Gütern des Ausnahmetarifs 1 (Lebensmittel etc.) zwischen Dresden-Altstadt und Dresden-Friedrichstadt und Hermann Mestetz (St. E. G.), Prelouc (St. E. G.) und Swetla (Oe. N. W. B.) direkte Frachtsätze in Kraft, die bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren sind.

Dresden, den 21. Juni 1900. (1486)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-österr.-ungar. Verband.

(Tarife Theil II, Heft 1, 3 und 4.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden die bisher dem rheinisch - westfälisch-österr. - ungar. Verbande angehörigen Linien Fröndenberg (ausschl.)-Arnsberg-Cassel (ausschl.) sowie Holzminden (ausschl.)-Soest des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel in den westdeutsch-österr. ungar. Verband übernommen.

Demzufolge treten mit dem vorbezeichneten Tage nach Maassgabe des vorhandenen Verkehrsbedürfnisses für einzelne der auf den oben genannten Linien gelegenen Stationen neue Frachtsätze des Klassentarifs und der Ausnahmetarife für Wolle, Getreide, Holz des Spezialtarifs II, Eisen und Stahl als Stückgut sowie für getrocknetes Obst in Kraft. Die Höhe dieser Frachtsätze ist bei den Stationen Arnsberg, Hofgeismar, Lippstadt, Neheim-Hüsten, Paderborn, Scherfede, Soest und Warburg der königlichen Eisenbahndirektion Cassel zu erfahren.

Die durch die vorbezeichnete Tarifmaassnahme bedingten Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen gelten zufolge der für den rheinisch-westfälisch-österr.-ungar. Verband unter dem 23. April d. J. seitens der k. k. österr. Staatsbahnen erlassenen Bekanntmachung ebenfalls bereits vom 1. Juli d. J. ab.

Breslau, den 20. Juni 1900. (1487)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-ungarischer-bayerischer Gütertarif, Theil IV Heft 1 vom 1. August 1900.

Am 1. August l. J. wird das Heft 1 des Theiles IV des Gütertarifes neu ausgegeben. Dasselbe enthält Frachtsätze für die Beförderung von Holz und Borke (Rinde) zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Kärnten, Krain, Salzburg und Tirol), der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, der k. k. priv. Südbahngesellschaft (österreichische Linien), der Salzburger Eisenbahn und Tramwaygesellschaft sowie der Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft einerseits und Stationen der k. bayerischen Staatseisenbahnen sowie der Lokalbahn Asch-Rossbach andererseits.

Das Heft 1 vom 1. Januar 1894 sammt Nachträgen 1—VII, ferner die auf dem Instruktionswege eingeführten Frachtsätze treten gleichzeitig ausser Kraft.

Insoweit jedoch Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 31. August l. J.

München, den 17. Juni 1900. (1488)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutscher Eisenbahngütertarif, Theil I vom 1. Januar 1900.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird zum deutschen Eisenbahngütertarife, Theil I Abtheilung B, ein Nachtrag I eingeführt. Durch diesen werden neben verschiedenen formellen Aenderungen infolge Wegfalls des § 39 der Allgemeinen Tarifvorschriften Frachtermässigungen für Asphaltplatten, Thonpfeifen, Viehzucker, denaturirten Spiritus und Schlempedünger eingeführt. Näheres ist aus dem Nachtrag I ersichtlich.

Ausserdem fallen weg, in der Zusatzbestimmung XI zu § 51 der Verkehrsordnung (deutscher Eisenbahngütertarif, Theil I Abtheilung A) die Worte „und bei den nach den Allgemeinen Tarifvorschriften (Theil I Abtheilung B) eilgutmässig zu befördernden Gütern“. Die Abänderung dieser Zusatzbestimmung ist von der Landesaufsichtsbehörde genehmigt worden.

Druckabzüge des vorbezeichneten Nachtrags I können vom 22. d. Mts. ab zum Preise von 5 ₰ von den deutschen Eisenbahnen, in Berlin von dem Auskunftsbüreau der deutschen Reichs- und preussischen Staatsbahnverwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 15. Juni 1900. (1489)

Namens sämmtlicher deutschen Eisenbahnverwaltungen: königliche Eisenbahndirektion zu Berlin.

Güterverkehr auf den schmalspurigen Eisenbahnen Hildburghausen-Friedrichshall und Eisfeld-Unterneubrunn.

Zur Beförderung von Wagenladungsgütern von je 10 000 kg, die von einem Versender an einen Empfänger gleichzeitig und mit einem Frachtbriefe zur Aufgabe gelangen, können an Stelle von 2 schmalspurigen Wagen à 5 000 kg im Bedarfsfalle auch 5 schmalspurige Wagen von je 2 000 kg Ladegewicht verwaltungsseitig gestellt und jederzeit widerruflich verwendet werden.

Eine Aenderung der Bestimmung über die Frachtberechnung, wie sie unter II B 2, 1 des Tarifs für die Beförderung von Leichen usw. und Gütern im Binnenverkehr der obengenannten Bahnen vom 1. August 1897 vorgeschrieben ist, tritt hierdurch nicht ein.

Erfurt, den 16. Juni 1900. (1490)

Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. Juli d. J. treten für den Verkehr von den Stationen Stadthagen R. St. E. und Obernkirchen der Rinteln - Stadthagener Eisenbahn nach den Elbe- und Weserhäfen Frachtsätze des Ausnahmetarifs G a und b für ordinäre braune und grüne Hohlglaswaaren, als Wein-, Bier-, Likör- und Mineralflaschen und grünes Hohlglas zur Ausfuhr über See in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Münster, den 18. Juni 1900. (1491)

Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1900 ist zum 6. Heft des Verbandsgütertarifs (Baden - Main - Neckarbahn) der Nachtrag IX ausgegeben worden. Er enthält die Einbeziehung der Station Mannheim-Industriehafen und einige, im Verfügungswege schon durchgeführte Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs.

Karlsruhe, den 18. Juni 1900. (1492)

Grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Oesterr.-ungar.-bayer. Gütertarif.

Theil II Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1900 wird die Station Altkladno der Buschtêhrader Eisenbahn in den Ausnahmetarif Nr. 20 für Eisen und Stahl etc. für den Versand aus Oesterreich aufgenommen.

München, den 19. Juni 1900. (1493)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II Heft 3 A vom 1. Januar 1900.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1900 ermässigt sich im Ausnahmetarif Nr. 15 für Glaubersalz der Frachtsatz Heufeld-Neusattl von 0,95 auf 0,85 ℳ pro 100 kg.

München, den 19. Juni 1900. (1494)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil III Heft 1 vom 1. Dezember 1898 (Getreideverkehr Oesterreich-Bayern).

Mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. wird die Station Ebreichsdorf der Wien-Pottendorf - Wiener-Neustädter Bahn im Verkehr mit den Münchener Bahnhöfen in die Abtheilung I für Getreide aufgenommen.

München, den 19. Juni 1900. (1495)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1900 gelangen für die Beförderung von Porzellanerde (Kaolin, Chinaklay), auch geschlemmt, in beliebiger Verpackung, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen ab Aspang, Station der Eisenbahn Wien-Aspang, nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	Nach den Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen				
	Altmünsterol Grenze	Amanweiler Grenze	Avricourt (deutsch) Grenze	Fentsch Grenze	Novéant Grenze
	Frachtsätze für 100 kg in Mark				
Station der Eisenbahn Wien-Aspang					
Aspang	1,95	2,08	1,97	2,11	2,08

München, den 19. Juni 1900. (1496)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Der in den Gütertarifen für den niederdeutschen und den norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Verband sowie für den norddeutsch-bayerischen Verkehr enthaltene Seehafenausnahmetarif A (Frachtstückgut zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern) wird mit Gültigkeit vom 25. Juni d. J. auch auf Stückgut des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern ausgedehnt.

Hannover, den 20. Juni 1900. (1497)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Magdeburg-Halle-sächsischer Thierverkehr.

Am 1. Juli d. J. wird die Station Lössnitz, Haltestelle der sächsischen Staatseisenbahnen, in den Magdeburg-Halle-sächsischen Thierverkehr und zwar in demselben Umfange einbezogen, wie die Station Lössnitz Bahnhof.

Die anzuwendenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Dresden, den 21. Juni 1900. (1498)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin und Stettin.

Mit Gültigkeit vom 25. Juni d. J. bezw. vom Tage der Betriebseröffnung an werden die Stationen der Neubaustrecke Misdroy-Swinemünde in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ausserdem werden mit dem letztgenannten Zeitpunkte ermässigte Frachtsätze nach einigen Stationen des Direktionsbezirks Stettin eingeführt. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 19. Juni 1900. (1499)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Binnenverkehr der Tarifgruppe VI (Direktions-Bezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz).

Am 1. Juli 1900 wird der Nachtrag VIII zum Gruppentarif VI ausgegeben. Er enthält neue Entfernungen für die Station Brilon Stadt und anderweite, ermässigte Entfernungen für verschiedene Verbindungen des Direktionsbezirks Cassel infolge Eröffnung der Strecke Brilon-Brilon Stadt, sowie ferner die Mittheilung über das Inkrafttreten der im Nachtrag VII enthaltenen Entfernungen für die Station Steinhausen i. W. In diesem Tarifnachtrag wird auch der Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen, Steinkohlenasche usw. mit Wirkung vom 1. April 1902 aufgehoben, wodurch für diese Artikel eine Frachterhöhung von 2—3 ₰ für 100 kg eintreten wird.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen, von welchen der Nachtrag auch käuflich bezogen werden kann. (1500)

Frankfurt a/M., den 16. Juni 1900.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-bayerischer Güterverkehr.

Für rückengewaschene (d. i. am Vliesse des Thieres gewaschene) Wolle im Verkehre zwischen den württembergischen Marktorten

Ellwangen, Heilbronn, Kirchheim, Teck, Sulz a. Neckar, Tuttlingen und Ulm

und bayerischen Stationen kommt der tarifmässige Sperrigkeitszuschlag während der Zeit vom

20. Juni bis 10. Juli 1900

im Bereiche der württembergischen, badischen und bayerischen Staatseisenbahnen in Wegfall.

Nähere Auskunft darüber, inwieweit hiernach die vorstehende Tarifmaassnahme Gültigkeit besitzt, wird von den betheiligten Dienststellen ertheilt.

München, den 18. Juni 1900. (1501)
Generaldirektion
der k. bayerischen Staatseisenbahnen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.

(Einführung des Nachtrages II zum Tarife Theil I, Abtheilung B.)

Mit 1. August 1900 tritt zum Tarife für den in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehr Theil I, Abtheilung B vom 1. Januar 1899 ein Nachtrag II in Kraft, welcher Abänderungen und Ergänzungen des Inhaltsverzeichnisses, der allgemeinen Tarifvorschriften, der Güterklassifikationen, des Nebengebührentarifes der deutschen und luxemburgischen Eisenbahnen, des alphabetischen Inhaltsverzeichnisses, sowie Berichtigungen des Nachtrags I enthält.

Die gegenüber dem Haupttarife und dem Nachtrage I eintretenden Aenderungen oder Ergänzungen sind im Nachtrage durch das Zeichen # kenntlich gemacht.

Insoweit durch diesen Nachtrag Erhöhungen oder Erschwerungen eintreten, gelten diese erst ab 15. August 1900.

Exemplare des Nachtrages werden ab 15. Juli a. c. bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 19. Juni 1900. (1502)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn.

Am 20. Juni d. J. tritt der Nachtrag I zu dem Binnentarif der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung, geänderte Ladefristen etc. Ferner enthält der Nachtrag neue Bestimmungen über die ausnahmsweise Behandlung einiger Beförderungsgegenstände, sowie Aenderungen der Ausnahmetarife und einen Ausnahmetarif für Kartoffeln zur Stärkefabrikation. Die in den Nachtrag aufgenommenen Zusatz-Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Neuruppin, den 18. Juni 1900. (1503)
Die Direktion.

---

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. Mai d. J. ist ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen, Gepäck und Leichen im Frankfurt-hessisch-badisch-württembergischen Verkehre über Eberbach eingeführt worden.

Für die darin aufgeführten Stationsverbindungen kommen deshalb mit sofortiger Gültigkeit zur Aufhebung die Bestimmungen und Frachtsätze für die Beförderung von Leichen und von bei den Gepäckabfertigungsstellen aufgegebenen Fahrzeugen in den Tarifen für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren

a) im Nassau-badischen Verkehre vom 1. Januar 1891,
b) im Nassau-württembergischen Verkehre vom 1. September 1892,
c) im südwestdeutschen Verbande, Tarifheft 6 vom 1. Januar 1891,
d) im hessisch-württembergischen Verkehre vom 1. Dezember 1889, insoweit Beförderung über Erbach-Eberbach stattfindet. (1504)

Frankfurt a/M., den 14. Juni 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Juli 1900 tritt ein neuer „Tarif der für die Orientexpresszüge zur Erhebung kommenden Zuschlagsgebühren der Schlafwagengesellschaft“ in Geltung. Derselbe ermässigt die Zuschlagstaxen für den direkten Durchlauf Paris-Konstantinopel und -Constantza, sowie alle Zuschlagsgebühren nach Stationen der Strecken Salzburg-Konstantinopel und Budapest-Constantza.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau hier.

Strassburg, den 15. Juni 1900. (1505)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr.

An Stelle des Eisenbahnpersonen- und Gepäcktarifs, Theil II, enthaltend die Besonderen Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen zwischen den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Königsberg i/Pr., sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen, mit Ausnahme der Strecken Hildburghausen-Friedrichshall und Eisfeld-Unterneubrunn, gültig vom 1. April 1898 tritt am 1. Juli d. J. ein neuer Tarif in Kraft.

Nähere Auskunft über die mit demselben eintretenden Aenderungen und Ergänzungen ertheilt das Verkehrsbüreau hierselbst.

Die in dem neuen Tarif enthaltenen Besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) derselben genehmigt worden.

Königsberg i/Pr., 19. Juni 1900. (1506)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Personenverkehr.

Der in unserer Bekanntmachung vom 16. Mai d. J. veröffentlichte Einführungstermin des neuen Tarifs für obigen Verkehr findet am 1. Juli d. J. nicht statt, wird vielmehr bis auf weiteres verschoben.

Hannover, den 16. Juni 1900. (1507)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

7. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Gemäss § 20 des Statuts wird hierdurch zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass die für das Verwaltungsjahr 1899 zu zahlende Dividende auf 40,50 ℳ für die Aktien Nr. 1 bis 30790 über 200 Thaler (600 ℳ) und auf 81 ℳ für die Aktien mit Doppelnummern 30791 bis 34650 über 1 200 ℳ festgesetzt ist.

Lübeck, den 21. Juni 1900.
Der Ausschuss der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Die obenbezeichnete Dividende ist gegen Einlieferung der Dividendenscheine für 1899 bei der Hauptkasse der Gesellschaft im hiesigen Bahnhofsgebäude vom 22. d. Mts. ab an allen Werktagen Vormittags in Empfang zu nehmen.

In der Zeit vom 23. d. Mts. bis 23. Juli d. J. kann die Einlösung der Dividendenscheine auch

in **Berlin** bei der Berliner Handelsgesellschaft, der Deutschen Bank, den Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co., Bankgeschäft,

in **Hamburg** bei der Norddeutschen Bank und der Hamburger Filiale der Deutschen Bank,

in **Frankfurt a/M.** bei der Deutschen Effekten- und Wechselbank

in den üblichen Kassenstunden kostenfrei bewirkt werden.

Lübeck, den 21. Juni 1900. (1508)
Die Direktion.

8. Verdingungen.

Die Ausführung der Erdarbeiten für die Verbreiterung des Bahnkörpers an der Nordseite des östlichen Flügels des Bahnhofes Stallupönen (Loos I rund 9 000 cbm) und das Aufladen von 4 400 cbm Kies in der Kiesgrube Piaten bei Puschdorf (Loos II) sollen am 9. Juli 1900, Vormittags 10 Uhr, im Amtszimmer der unterzeichneten Betriebsinspektion in öffentlicher Verdingung vergeben werden. Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zum Eröffnungstermin an dieselbe einzureichen. Daselbst sind auch Angebotsmuster gegen postfreie Baarsendung von 1,50 ℳ zu haben.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Insterburg, den 20. Juni 1900. (1509)
Königl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Verdingung von Steinkohlen und Steinkohlenbrikets.

Die Lieferung von ungefähr 11 000 t Lokomotivkohlen (frische Förderkohle bester Qualität) und 800 t Steinkohlenbrikets soll vergeben werden.

Die maassgebenden näheren Bedingungen können bei unserem Sekretariat hierselbst eingesehen oder von demselben gegen Einsendung von 40 ₰ bezogen werden.

Angebote auf die ganze Lieferung oder einen Theil derselben sind mit der Aufschrift „Lieferung von Lokomotivkohlen und Steinkohlenbrikets" bis spätestens Montag, den 9. Juli 1900, Vormittags 10 Uhr, versiegelt und portofrei an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Darmstadt, den 18. Juni 1900. (1510)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Die Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung zweier eiserner Ueberbauten mit 2 Tunnel-Oberlichter für den Personentunnel auf Bahnhof Oberursel sollen öffentlich verdungen werden. Die Zeichnung, das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6, eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 1,00 ℳ (baar) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin, Sonnabend, den 29. Juni d. J., Vormittags 11½ Uhr, gebührenfrei einzureichen. — Zuschlagsfrist 4 Wochen. (1511J)

Frankfurt a/M., den 18. Juni 1900.
Königl. Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

Der Bau von drei dreigeschossigen Arbeiterdoppelwohnhäusern (zus. 36 Wohnungen) in Oberlahnstein soll einschl. Lieferung der erforderlichen Bauzeichnungen für eine Gesammtsumme vergeben werden. Bedingungen, Baubeschreibung und Entwurfsskizzen liegen in dem Geschäftsgebäude der unterzeichneten Betriebsinspektion (Rheinbahnhof Zimmer Nr. 14) zur Einsichtnahme aus, können auch gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 5 ℳ in baar von ebendaher bezogen werden.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf drei dreigeschossige Arbeiterwohnhäuser in Oberlahnstein" portofrei und versiegelt bis zum 10. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen. Die Eröffnung der eingelaufenen Angebote wird darauf im oben bezeichneten Geschäftszimmer stattfinden.

Zuschlagsfrist 6 Wochen.

Wiesbaden, den 16. Juni 1900. (1512)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 2.

9. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Werkstattsmaterialien, Kupfer in Stücken und Spähnen, Messing-, Rothguss-, Eisen-, Guss- und Stahlschrott, alte Räder, Gummiabfälle, Glasbrocken etc. in den Hauptwerkstätten Lingen und Osnabrück, theils lagernd und daselbst zu besichtigen, theils im Laufe des Etatsjahres 1900 zur Gewinnung gelangend.

Eröffnung der Angebote am 13. Juli 1900, Vormittags 11 Uhr, Zuschlagsfrist bis zum 23. Juli, Abends 8 Uhr. Verkaufsbedingungen nebst Gebotsbogen sind gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) vom Vorstande unseres Centralbüreaus zu beziehen.

Münster, den 16. Juni 1900. (1513)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen.
Verkauf abgängiger Oberbaumaterialien.

Die in den Sammelmagazinen auf den Bahnhöfen Ueckendorf-Wattenscheid und Sterkrade lagernden abgängigen Oberbaumaterialien, bestehend aus alten Schienen, Schwellen, Eisen-, Guss- und Stahlschrott im Gewichte von etwa 3 080 t sollen verkauft werden.

Die Verkaufsunterlagen liegen in unserer Kanzlei, Bismarcksplatz Nr. 1 hierselbst, zur Einsicht offen und können von dort gegen portofreie Einsendung von baar 50 ₰ — nicht in Briefmarken — postfrei bezogen werden.

Mit der Aufschrift „Angebot auf abgängige Oberbaumaterialien" versehene Angebote sind bis zu dem am 11. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr, im Verdingungszimmer der unterzeichneten Direktion, Bismarcksplatz Nr. 1 hierselbst, stattfindenden Eröffnungstermin an uns einzusenden.

Essen, den 10. Juni 1900. (1514)
Königliche Eisenbahndirektion.

10. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von 62 ausgemusterten Eisenbahnwagen

am Sonnabend, den 28. Juli 1900, Vormittags 10½ Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst W., Schöneberger Ufer Nr. 1—4, Zimmer 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Eisenbahnwagen" an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 420 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in baar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 18. Juni 1900. (1515)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 49. 27. Juni 1900. XL. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 12 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Feier des fünfzigjährigen Bestehens der Technikerversammlungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Budapest vom 20. bis 23. Juni d. J.

Dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, der im Jahre 1896 zu Berlin die Feier seines 50 jährigen Bestehens beging, waren in den Tagen vom 20. bis 23. Juni d. J. wiederum festliche Tage bescheert; galt es doch, die 50 jährige Erinnerungsfeier der ersten auf Anregung des Vereins berufenen Technikerversammlung, welche in der Zeit vom 18. bis 27. Februar 1850 in Berlin getagt und zur Aufstellung der noch heute in vielen Beziehungen mustergültigen „Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Eisenbahnen" geführt hatte, in würdiger Weise zu begehen.

War die Feier des 40 jährigen Bestehens im Jahre 1890 in Berlin, am Sitze der geschäftsführenden Verwaltung, begangen worden, so war es nur natürlich, dass in der Sitzung des technischen Ausschusses in Wien (Juni 1899) beschlossen wurde, mit der Technikerversammlung des Jahres 1900 die Feier des 50 jährigen Bestehens zu verbinden und als Versammlungsort für diese Zusammenkunft Budapest, den Sitz der königlich ungarischen Staatsbahnen, welche im technischen Ausschusse des Vereins zwei Jahrzehnte den Vorsitz hat, zu wählen. Heller Jubel begleitete damals die Worte des Vertreters der ungarischen Staatsbahnen, der für diesen Fall einen freundlichen Empfang versprach; wussten doch Alle, dass die Wahl — schon im Hinblick auf die im Jahre 1896 gemachten Erfahrungen — eine ausserordentlich glückliche sei. Denn das schöne Ungarland und insbesondere seine mit verschwenderischer Pracht ausgestattete Hauptstadt übt als eine der schönsten Volkstugenden bekanntlich die liebenswürdigste Gastfreundschaft! Und fürwahr boten die Ungarn auch diesmal ihren Gästen soviel des Guten, dass die berechtigten grössten Erwartungen noch übertroffen wurden.

Der Technikerversammlung des Vereins ging am 19. Juni eine schon zahlreich besuchte Sitzung des technischen Ausschusses voraus; als am Abend des 19. Juni sich die Theilnehmer an der Technikerversammlung mit ihren Damen in den prächtigen Räumen des Eisenbahn- und Schifffahrtsklubs (Andrassystr.) zur Begrüssung zusammen fanden, da waren die Räume voll besetzt, und bei ungezwungener Unterhaltung wurde mancher Händedruck ausgetauscht, mancher treue Freund und Mitarbeiter nach jahrelanger Trennung begrüsst.

Zur eigentlichen Festfeier am 20. Juni füllte sich schon frühzeitig der reich geschmückte grosse Sitzungssaal auf dem Ostbahnhofe der königlich ungarischen Staatsbahnen. Beim Eingange wurden jedem Theilnehmer ein kunstvoll ausgestattetes Programm für die folgenden Festtage und ein reich illustrirter Wegweiser durch Budapest eingehändigt. Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins bot jedem Anwesenden als Festgabe einen kleinen Prachtband, in welchem sie das Schaffen und Wirken der Techniker des Vereins in den Jahren 1850 bis 1900 in warm empfundener Darstellung geschildert hat. Die dieser Festschrift beigegebenen Bildnisse einer Anzahl eifriger einstiger Mitarbeiter erregten viel Interesse.*) Mit Wemuth wurde so mancher Dahingeschiedenen gedacht.

---

*) Anm. d. Schriftl. Wir haben die Namen schon in Nr. 48 S. 471 mitgetheilt.

Die im ernsten Festkleide hin- und herwogende Versammlung, in der sich die ansehnlichsten Techniker des Vereins befanden, nahm die Plätze ein, als bald nach 10 Uhr ihr Vorsitzender, Präsident der ungarischen Staatsbahnen v. Ludvigh die Mittheilung machte, dass Se. Excellenz, der ungarische Handelsminister Herr v. Hegedüs erschienen sei.

Der Herr Handelsminister, von der Versammlung ehrerbietigst begrüsst, nimmt neben dem Präsidententisch Platz. Ihm zur Rechten sitzt der Präsident der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins, Wirklicher Geheimer Oberregierungsrath Kranold (Berlin), zur Linken Sektionschef Bischoff, Edler von Klammstein (k. k. Eisenbahnministerium Wien).

Doch geben wir nunmehr den Verlauf der Festsitzung wieder, wie er wörtlich in dem amtlichen Sitzungsbericht niedergelegt ist:

Der Präsident v. Ludvigh begrüsst Se. Excellenz im Namen aller Anwesenden und drückt demselben für sein Erscheinen unter lebhaftem Zuruf der Versammlung den tiefgefühlten Dank aus. Se. Excellenz der Herr Handelsminister v. Hegedüs richtet hierauf folgende Ansprache an die Versammlung:

„Meine Herren! Ich begrüsse Sie in unserer Hauptstadt, welche Sie zum Ort Ihrer Versammlung gewählt haben und wünsche Ihren Arbeiten den besten Erfolg. Die Herren werden sich jetzt nicht nur mit Ihrem reichhaltigen fachgemässen Programm beschäftigen, sondern Sie werden auch die Gedächtnissfeier des fünfzigjährigen Bestandes der Technikerversammlungen des Vereins begehen, Sie werden sich alle jene Arbeiten vergegenwärtigen, welche der Vervollkommnung des Eisenbahnwesens und hiermit zugleich dem Fortschritt der Kultur gewidmet waren, denn in der That bedeutet heutzutage jede neue Versammlung eines technischen Vereins einen neuen Fortschritt in der Kultur. Ich beglückwünsche Sie zu Ihren Erfolgen und spreche die feste Ueberzeugung aus, dass es Ihren Bestrebungen und Ihren gründlichen Fachkenntnissen gelingen wird, auch in der Zukunft bedeutende Fortschritte zu erzielen.

Es ist mir sehr angenehm, Ihnen mittheilen zu können, dass aus diesem Anlass und zum Beweise dessen, dass Ihre Thätigkeit auch an allerhöchster Stelle volle Würdigung und Anerkennung findet, Se. Majestät der apostolische König von Ungarn und Kaiser von Oesterreich Auszeichnungen zu ertheilen geruht hat. Diese Auszeichnungen betreffen zwar nur einzelne Personen, aber sie sind nicht nur die Anerkennung der Verdienste der Betreffenden, sondern zugleich auch die Würdigung der besonderen Verdienste der Gesammtheit.

Se. k. k. apostolische Majestät haben mit allerhöchster Entschliessung vom 8. Juni nachfolgende Auszeichnungen allergnädigst zu verleihen geruht: dem Generaldirektor der königl. bayerischen Staatsbahnen v. Ebermayer das Grosskreuz des Franz Josef-Ordens, dem Direktionspräsidenten der königl. ungarischen Staatsbahnen v. Ludvigh und dem Regierungsdirektor der königl. bayerischen Staatsbahnen Mahla den Orden der ‚Eisernen Krone‘ II. Klasse, den Geh. Bauräthen Werchan der königl. Eisenbahndirektion zu Berlin und Lochner der königl. Eisenbahndirektion zu Erfurt das Komthurkreuz des Franz Josef-Ordens, dem Regierungs- und Baurath der königl. Eisenbahndirektion zu Hannover v. Borries und dem Ministerialrath und Direktor der königl. ungarischen Staatsbahnen v. Robitsek das Ritterkreuz des Leopold-Ordens, ferner dem Oberinspektor derselben Eisenbahn Perner den Titel eines königl. Rathes."*)

Nachdem Präsident v. Ludvigh unter lebhafter Zustimmung der Anwesenden Seiner Excellenz für die Erwirkung dieser allerhöchsten Auszeichnungen gedankt, nimmt der Präsident der geschäftsführenden Verwaltung, Wirklicher Geheimer Ober-Regierungsrath Kranold, das Wort zu folgender Ansprache:

„Meine hochgeehrten Herren! Seine Excellenz der preussische Minister für öffentliche Arbeiten, Herr v. Thielen, hat mit lebhaftem Interesse Kenntniss genommen von der beabsichtigten Feier des fünfzigjährigen Bestehens des Vereins Deutscher Eisenbahntechniker bezw. der Technikerversammlungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und hat mich beauftragt, der Versammlung zu diesem Feste seine herzlichsten Glückwünsche darzubringen. Seine Excellenz wissen die Verdienste der deutschen Eisenbahntechniker und die einheitliche Ausgestaltung der Eisenbahnen voll und ganz zu würdigen und hegen die Ueberzeugung, dass auch im neuen Jahrhundert die Techniker des Vereins überall da, wo es gilt, die Fortschritte der Technik und die neuen Erfindungen für das Eisenbahnwesen nutzbar zu machen und die technischen Einrichtungen der Eisenbahnen immer weiter zu vervollkommen und zu verbessern, das Beste leisten werden.

Meine Herren! Es gereicht seiner Excellenz, meinem hohen Chef, zur besonderen Freude, dass auf seinen Vorschlag Seine Majestät der Kaiser von Deutschland und König von Preussen in Anerkennung der verdienstvollen Thätigkeit des technischen Ausschusses einigen Mitgliedern bezw. Mitarbeitern desselben für ihre Thätigkeit preussische Ordensauszeichnungen verliehen hat. Seine Majestät haben geruht zu verleihen: den königl. Kronen-Orden II. Klasse mit dem Stern dem Ministerialrath und Direktor der ungarischen Staatsbahnen Banovits und dem Hofrath Schützenhofer im k. k. Eisenbahn-Ministerium, den königl. Kronen-Orden II. Klasse dem k. k. Oberbaurath der österr. Südbahn Prenninger, den Rothen Adler-Orden III. Klasse dem königl. Rath, Ober-Inspektor der ungarischen Staatsbahnen Perner.

Meine Herren! Gestatten Sie mir zum Schluss noch einige Worte in meiner Eigenschaft als Präsident der geschäftsführenden Direktion. Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins ist sich voll und ganz bewusst der Wichtigkeit des heutigen Tages. Wir wissen, was der Ausschuss für technische Angelegenheiten im Laufe dieses ersten halben Jahrhunderts seines Bestehens geleistet hat, und im Namen der geschäftsführenden Verwaltung bringe ich Ihnen die herzlichsten Glückwünsche dar. Wir haben aus Anlass dieser Feier eine Festschrift verfasst, die wir Ihnen hiermit als Festgabe überreichen. Wir haben in derselben in kurzen Umrissen die Geschichte der Gründung des Vereins Deutscher Eisenbahntechniker und das Schaffen und Wirken desselben und des technischen Ausschusses dargestellt; die Festschrift ist nicht umfangreich; sie enthält nicht multa, aber multum.

Reich ist Ihre Arbeit in den letzten fünfzig Jahren gewesen und reich sind Ihre Erfolge. Möge auch im neuen Jahrhundert der Verein immer Männer finden, die, ausgerüstet mit vortrefflichen technischen Kenntnissen und Erfahrungen, das Ansehen des Vereins so wirksam weiter fördern wie bisher!"

Präsident v. Ludvigh bittet den Herrn Vorredner, den innigsten Dank der Versammlung für die Erwirkung der Auszeichnungen Seiner Excellenz, dem Minister v. Thielen übermitteln zu wollen. Wie der Herr Minister v. Hegedüs bemerkt habe, ehren diese hohen Auszeichnungen nicht nur die einzelnen betreffenden Personen, sondern unsere ganze Versammlung und die Sache, der wir dienen. Die warmen Worte, welche Seine Excellenz an uns gerichtet habe, geben den Beweis, wie sehr er die Thätigkeit der Techniker, welche auf die Vervollkommnung des Eisenbahnverkehres als eines der wichtigsten Faktoren der modernen Kultur gerichtet ist, zu würdigen weiss. Es berühre dies um so freudiger, als wir diesmal in Verbindung mit unseren Verhandlungen technischer Natur zugleich die erhebende Gedächtnissfeier des 50 jährigen Bestehens der Technikerversammlungen begehen, welcher Zeitraum als eine Periode der fruchtbarsten Entwickelung auf dem Gebiete der Technik des Eisenbahnwesens erscheint.

Herr Präsident v. Ludvigh bittet Seine Excellenz als den eifrigen Förderer aller Kulturbestrebungen, der immer das regste Verständniss für die Interessen des Handels und Verkehres bekundete, der Thätigkeit der Technikerversammlungen, deren Ziel stets die Vervollkommnung der Verkehrsmittel sein wird, auch in Zukunft seine Aufmerksamkeit zu schenken und die Bestrebungen derselben in wohlwollender Weise zu fördern.

Nachträglich theilte Herr Generaldirektor v. Ebermayer (königlich bayerische Staatsbahnen) noch mit, dass auf Vorschlag Seiner Excellenz, des Herrn Ministerpräsidenten Freiherrn v. Crailsheim, Seine königliche Hoheit der Prinzregent von Bayern dem Ministerialrath und Direktor v. Robitsek der königlich ungarischen Staatsbahnen den St. Michaelorden II. Klasse mit dem Stern und dem Regierungsrath Ast der Kaiser Ferdinands-Nordbahn den St. Michaelorden II. Klasse zu verleihen geruht habe.

(Schluss folgt.)

*) Wie wir soeben erfahren, ist auch dem Präsidenten Kranold durch Verleihung des Grosskreuzes des Franz Josef-Ordens eine hohe Auszeichnung zu Theil geworden. D. Schriftl.

Die Betriebsergebnisse der russischen Eisenbahnen in den Jahren 1896 und 1897.

In der Nr. 94 Jahrg. 1899 d. Ztg. sind die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns, Hollands, Belgiens, Frankreichs, der Schweiz und Grossbritanniens und Irlands denen Deutschlands (mit normaler Spurweite) gegenübergestellt und daran Betrachtungen über die Entwickelung des Eisenbahnnetzes, der Ausrüstung der Bahnen mit Rollmaterial, der Dichtigkeit des Verkehres usw. geknüpft worden. Es ist gewiss zweifellos, dass die zum Vergleich herangezogenen Länder manche sehr gute Vergleichspunkte bieten, auch schon weil die Verkehrsverhältnisse in vielfacher Beziehung ähnlicher sind, als diejenigen Russlands und der vorbezeichneten Eisenbahngebiete. Aber wir meinen doch, dass die Leser der Vereinszeitung nicht ohne Interesse auch Vergleichszahlen für Russland anreihen werden, um sich über die eigenartigen Verhältnisse des grossen östlichen Nachbarreiches, mit dem Deutschland durch viele wirthschaftliche Interessen noch verbunden ist, ein Urtheil bilden zu können. Um dieses Ziel zu erreichen, sind in den nachfolgenden Zeilen die Zahlen in der gleichen Aufeinanderfolge und soweit das erforderliche Zahlenmaterial erreichbar war, auch in demselben Umfange gebracht, wobei neben den russischen Werthen in ( ) die auf deutsche Werthe zurückgeführten Zahlen gesetzt worden sind, so dass ein unmittelbarer Vergleich ungehindert durchgeführt werden kann.

In Russland betrug:

	die Betriebslänge in Werst	Zunahme 1897 gegen 1896	zwei- und mehrgleisige Strecken Werst	d. h. in Prozenten
1896	35 276 (= 37 639 km)	—	7 573 (= 8 080 km)	= 21,4
1897	36 891 (= 38 706 „)	4,6 %	7 808 (= 8 326 „)	= 22,5

Die vorstehenden Zahlen enthalten die Angaben über sämmtliche Bahnen Russlands, also auch diejenigen des asiatischen Russlands (mit Ausnahme allein der Bahnen Finnlands und Transkaspiens).

Vergleicht man die Gesammtlänge der russischen Bahnen mit derjenigen der übrigen zum Vergleich herangezogenen Bahnen des westlichen Europas, so zeigt sich, dass Russland die dritte Stelle (Deutschland, Frankreich, Russland) in Bezug auf die absolute Länge einnimmt. Was will das aber sagen bei sonst so ungleichen Verhältnissen, wie sie thatsächlich vorliegen! Bei einer Gegenüberstellung der Verhältnisszahlen, z. B. der vorhandenen Werstbahnlänge zu der räumlichen Ausdehnung der einzelnen Länder, zu der Bevölkerungsziffer usw. würde Russland natürlich eine sehr viel weniger günstige Stelle einnehmen. Das kann übrigens nicht befremden, weil es sich gewissermaassen von selbst ergibt, denn Russland besitzt ungeheuer grosse Ländergebiete, die weder von einer Eisenbahn durchquert werden, noch auch besiedelt sind, so dass die ungünstigen Verhältnisszahlen, die sich bei der Rechnung ergeben müssen, eine nothwendige Folge der räumlichen Ausdehnung und der geringen Bevölkerungsziffer des Riesenreiches sind. Eine andere Folge dieser Verhältnisse ist die hohe Verhältnisszahl, die das Wachsthum des Eisenbahnnetzes in Russland gegenüber den anderen Ländern andeutet und die nur hinter Oesterreich-Ungarn zurücksteht, während alle deutschen Bahnen nur um 2,0 % gewachsen sind. Und in der That, wenn man die Entwickelung der Eisenbahnverhältnisse mit einiger Aufmerksamkeit verfolgt, so muss man gestehen, dass die Staatsregierung mit Aufbietung ganz ausserordentlicher Mittel bestrebt ist, die noch fehlenden Eisenbahnen zu bauen. Wo aber so viel noch fehlt wie in Russland, da muss natürlich sehr viel geleistet worden, um sich nur einigermaassen den Verhältnisszahlen zu nähern, die in den übrigen Kulturstaaten bereits seit einiger Zeit erreicht worden sind. Zu diesem Bedürfnisse der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes, um immer weitergelegene, bisher von dem modernen Verkehrsmittel noch nicht berührte Produktionsgebiete dem Handel zu erschliessen, tritt dann ferner noch die Aufgabe, das vorhandene Eisenbahnnetz gegenüber den Ansprüchen, die die plötzlich entstandene Industrie und der lebhaft angewachsene Verkehr an die Verkehrswege stellen, leistungsfähig zu erhalten. Nach dieser Richtung gibt das Verhältniss der eingleisigen zu den zwei- und mehrgleisigen Strecken einen gewissen Maassstab ab. In dieser Beziehung steht Russland wenig günstig da, und 22,5 % aller Eisenbahnlinien sind zwei- und mehrgleisig, während alle deutschen Bahnen 34,9 %, Frankreich 40,6 % (schon 1896), Belgien 42,0 %, Grossbritannien und Irland sogar 54,7 % solcher Eisenbahnstrecken aufzuweisen haben. Und dennoch ist das Bedürfniss nach so ausgestatteten Bahnen vielleicht nirgends dringender als in Russland, weil bei den weit auseinanderliegenden Stationen die Zugfolge keine sehr lebhafte sein kann. Dazu treten dann noch als weiteres Hinderniss die ungünstigen Neigungsverhältnisse, die geringe Anzahl Lokomotiven, wie weiter unten gezeigt werden soll, die klimatischen Einflüsse usw., die alle zusammenwirken, um die Leistungsunfähigkeit des weitaus grössten und jedenfalls des wichtigsten Theiles der russischen Eisenbahnen über das ganze Jahr hin auszudehnen und es herbei führen, dass die Wartezeit für die Güter auf den Lagerstätten der Stationen, bis an sie die Reihe zur Verladung kommt, sich bis auf vier Monate, ja sogar noch länger erstreckt. Das sind natürlich Verhältnisse, die lähmend auf die Entwickelung von Handel und Verkehr wirken, deren Beseitigung in absehbarer Zeit aber kaum erwartet werden kann.

Wie sich der Verkehr unter diesen Verhältnissen entwickelt hat, mögen die nachfolgenden Zahlen zeigen:

	In 24 Stunden kommen auf 1 km Züge	geleistete Wagenachskilometer auf 1 km
1896	15,69	346 876
1897	15,63	325 780

Hiernach hat für Russland weder eine Verkehrsverdichtung, noch eine Erhöhung der Beförderungsleistung beobachtet werden können, vielmehr ist in beiden Beziehungen ein Rückgang, der sogar bei den beförderten Achsen sehr bedeutend ist und allerdings in der grossen Zahl neu eröffneter, noch verkehrsarmer Strecken seine Erklärung findet, zu vermerken.

Ferner wurden:

	Personenkilometer geleistet auf 1 km Betriebslänge			Gütertonnenkilometer gefahren auf 1 km Betriebslänge		
	Anzahl	Vermehrung von 1896 auf 1897: im ganzen	Vermehrung von 1896 auf 1897: in Prozenten	Anzahl	Vermehrung von 1896 auf 1897: im ganzen	Vermehrung von 1896 auf 1897: in Prozenten
1896	243 003	—	—	705 601	—	—
1897	248 599	5 596	2,3	754 463	48 861	6,9

Während nach den vorstehenden Zahlenangaben das prozentuale Anwachsen der geleisteten Personenkilometer geringer ist als bei fast sämmtlichen Vergleichsländern, so ist demgegenüber der Prozentsatz der Zunahme der gefahrenen Gütertonnenkilometer grösser als bei sämmtlichen Vergleichsländern. Diese Ergebnisse im Zusammenhalt mit den Zahlen über die Dichtigkeit des Verkehres und der Beförderungsleistung, die beide eine Abnahme zeigten, scheinen auf den ersten Blick im Widerspruch zu einander zu stehen, werden sich aber wohl so erklären lassen, dass die neu eröffneten Strecken, die bekanntlich um 4,6 % gewachsen sind, noch einen geringen Verkehr mit nur wenigen Zügen aufzuweisen gehabt haben, wodurch die Antheile auf 1 km zurückgegangen sind, während der Verkehr im allgemeinen zugenommen hat.

Der Verkehrsleistung steht eine Ausstattung mit Betriebsmitteln gegenüber von:

	Lokomotiven	Personenwagen	Güterwagen
	auf 100 km		
1896	23,4	96,5	521,1
1897	23,4	96,5	552,9

Es ist hier auch die auf 100 km entfallende Anzahl Lokomotiven und Wagen angegeben, um den Vergleich nicht zu stören, aber es kann nicht anerkannt werden, dass der gewählte Maassstab ein zutreffendes Urtheil darüber gestattet, ob den Anforderungen des Verkehres auch wirklich entsprochen wird

mit dem zur Verfügung stehenden rollenden Material. Um sich hierüber ein Urtheil bilden zu können, müsste man die Anzahl der vorhandenen Sitzplätze und die Tragfähigkeit der gesammten Güterwagen kennen.

Die Ausnutzung und Zusammensetzung der Züge erläutern die nachfolgenden Zahlen:

	Personenzugbetrieb		Güterzugbetrieb	
	durchschnittliche Platzausnutzung %	durchschnittliche Achsenzahl eines Personenzuges	durchschnittliche Ausnutzung der Tragfähigkeit %	durchschnittliche Achsenzahl eines Güterzuges
1896	38,58	33,14	47,42	71,71
1897	38,46	33,32	48,38	70,35

Die Vergleichung der durchschnittlichen Platzausnutzung in Russland mit den anderen Ländern ergibt das eigenartige Ergebniss, dass die Platzausnutzung im Sinne der Verwaltung sehr viel günstiger, im Sinne der Reisenden aber sehr viel ungünstiger ist als in den Vergleichsländern. Auffallend darf dieses Ergebniss aus dem Grunde genannt werden, weil man in Russland, mit Rücksicht auf die grossen Entfernungen, dem Reisenden ausserordentliche Bequemlichkeiten bietet, namentlich auch Nachts die Möglichkeit, sich eine Schlafstelle bereiten zu können. Wenn demgegenüber amtlich festgestellt wird, dass 38,5 % aller Plätze ausgenutzt werden, so nimmt das Wunder, denn selbst bei der bedeutend geringeren Ausnutzung der Sitzplätze im westlichen Europa kann von der angedeuteten Bequemlichkeit doch wohl nur ausnahmsweise die Rede sein. Es muss also angenommen werden, dass die räumlichen Verhältnisse der russischen Eisenbahnwagen viel ausgiebiger sind, als sonst durchschnittlich üblich. Im übrigen ist natürlich auf die Platzausnutzung eine grosse Anzahl anderer Fragen von bedeutendem Einfluss. Wenn wenig Züge gehen, diese aber stark besetzt sind, so ergibt das eine treffliche Platzausnutzung.

Sehr gut stimmen die Angaben über die durchschnittliche Ausnutzung der Tragfähigkeit der Güterwagen, die jedoch in Russland etwas günstiger ist als in den Vergleichsländern.

Die finanziellen Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

	Gesammteinnahme (einschliesslich sonstiger Einnahmen) für 1 km	Gesammtausgabe in Prozenten der Gesammteinnahme	Ueberschuss	
			für 1 km	in Prozenten des Anlagekapitals
1896	12 681 R.*) (= 27 391 M.)	58,01	5 325 R. (= 11 502 M.)	6,15
1897	12 781 „ (= 27 607 „)	59,05	5 240 „ (= 11 318 „)	?

Die Vertheilung der Gesammteinnahme auf den Personen- und Güterverkehr führt zu dem nachstehenden Ergebnisse:

	von der kilometrischen Gesammteinnahme entfallen	
	auf den Personenverkehr**)	auf den Güterverkehr
1896	1 987 R. (= 4 292 M.) = 15,67 %	9 457 R. (= 20 427 M.) = 74,38 %
1897	1 989 „ (= 4 296 „) = 15,57 „	9 507 „ (= 20 535 „) = 74,58 „

*) 1 Rubel = 2,16 M.

**) Ausschliesslich Gepäckverkehr, der in der amtlichen Veröffentlichung dem Güterverkehr zugerechnet ist.

Ein Mangel der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands.

Die Bestimmungen über die Sicherung der Weichen finden sich in der Betriebsordnung an drei verschiedenen Stellen, nämlich in § 3, § 46 und § 51. § 3 handelt von den Weichen ausserhalb der Stationen, den von ein- oder durchfahrenden Personenzügen spitz befahrenen Weichen und den nicht spitz befahrenen, in den Hauptgleisen liegenden Weichen. In § 46 ist von der Grundstellung die Rede und in § 51 endlich von denjenigen Weichen, gegen deren Spitze fahrplanmässige Züge fahren, über die, soweit es sich um ein- oder durchfahrende Personenzüge handelt, in § 3 schon eine schärfere Bestimmung gegeben ist. Diese nicht sehr übersichtliche Gruppirung, die in der letzten 1898 er Ausgabe keine Aenderung erfahren hat, erschwert das Verständniss und die Auffassung dessen, was eigentlich verlangt ist, ungemein und zwar derart, dass nur mehrmalige und gelegentlich wiederholte Durchsicht die Tragweite der Bestimmungen erfassen lässt, die, wenn sie in natürlicher Weise, vom Allgemeinen zum Besonderen fortschreitend aufgebaut wären, sich leicht dem Gedächtniss einprägen würden. Der Mangel zeigt sich besonders bei Prüfungen von Beamten. Höchst selten ist ihnen die Bedeutung der Vorschriften im vollen Umfange gegenwärtig. Meistens wird unbestimmt von der Verriegelung oder von der Verbindung mit Signalen gesprochen. Wenn nun auch bei Bearbeitung der Sicherungsanlagen die Vorschriften der Betriebsordnung in theilweise verschärftem Maasse Berücksichtigung finden, so ist doch eine nicht volle und klare Vertrautheit des Betriebspersonals mit den maassgebenden Vorschriften nicht ohne Bedenken. So gab z. B. ein Zugführer, der aus einem Nebengleise einem aus dem Hauptgleise ausfahrenden Zuge Wagen in die Flanke hatte abstossen lassen, bei seiner Vernehmung an, er habe geglaubt, die Gefahrweiche müsse ablenkend verriegelt sein. Er hatte auf die Stellung dieser nicht geachtet, während der betreffende Weichensteller es unterlassen hatte, sie, wie er musste, in die Grundstellung zu legen. Aehnliche und andere Fälle sind zumal auf alten unvollkommenen Bahnhöfen mit dichtem Verkehr, auf denen eine vollkommene Sicherung zuweilen eine pünktliche Abwickelung des Betriebes ausschliesst, immer möglich. Es empfiehlt sich daher schon aus diesem Grunde eine solche Fassung der Bestimmungen, die das Verständniss auch dem unteren und mittleren Beamten leicht macht. Hierzu sei folgendes vorgeschlagen. Die ganzen Vorschriften werden, wie es der Ueberschrift des § 3 entspricht, in diesem zusammengefasst. Nr. 1 bleibt wie bisher: Weichen, die ausserhalb der Bahnhöfe und Haltestellen liegen, sind durch Signale zu decken. Werden sie für gewöhnlich verschlossen gehalten, so muss ihre Stellung durch Weichensignale kenntlich sein. Als Nr. 2 wird Nr. 4 des § 46, wohin diese gar nicht gehört, eingesetzt, also 2: Für die Weichen in den Hauptgleisen ist eine bestimmte Grundstellung (als Regel) vorzuschreiben, für die in den Nebengleisen liegenden ebenfalls soweit, wie es für die Sicherung der Zugfahrten nöthig ist. Als Nr. 3 folgt sodann naturgemäss die bisherige entsprechend abgeänderte Nr. 3, nämlich: Die in den Hauptgleisen der Stationen liegenden Weichen müssen, wenn sie nicht mit Sicherungssignalen (siehe Nr. 5) in gegenseitiger Abhängigkeit stehen, mit Weichensignalen, die die Stellung anzeigen, versehen sein.

Hierauf ergibt sich als Nr. 4 die bisherige Nr. 1 des § 51: Jede Weiche, gegen deren Spitze fahrplanmässige Züge fahren, muss während der Durchfahrt des Zuges entweder verriegelt oder verschlossen gehalten oder von einem Weichensteller bewacht werden.

Als schärfste Bestimmung folgt sodann schliesslich die bisherige Nr. 2 des § 3,5: Die innerhalb einer Station liegenden Weichen, welche von ein- oder durchfahrenden Personenzügen im regelmässigen Betriebe gegen die Spitze befahren werden, müssen durch Signalvorrichtungen gesichert sein, und zwar darf das Fahrsignal erst erscheinen können, nachdem die Weichen für den vorgeschriebenen Weg gestellt sind; auch müssen die Weichen in richtiger Lage festgelegt sein, so lange das Fahrsignal steht.

Die über bewegliche Brücken, Schiebebühnen, Drehscheiben und Kreuzungen handelnden Nr. 4—6 werden als neue Nr. 6—8 angefügt.

§ 46 bleibt wie bisher ohne die Nr. 4 und umfasst alsdann nur das in der Ueberschrift angegebene.

§ 51 beschränkt sich auf die bisherige Nr. 2, die, soweit sie von Lokomotivführern, Heizern und Bremsern redet, auf die bisherige Ueberschrift: „Stellung und Bedienung spitzbefahrener Weichen" keinen Bezug hat. Die Bestimmung ist wichtig genug, um in einem besonderen Paragraphen aufgeführt zu werden, dessen Ueberschrift eine sinngemässe Aenderung zu erfahren hätte. Eine etwa wie oben angegeben aufgebaute Zusammenfassung der Bestimmungen über die Sicherung der Weichen wird das Verständniss allgemein erleichtern und der ganze Stoff sich voraussichtlich dem Gedächtniss ohne Mühe einprägen.

Kz., 3. Juni 1900. Ss.

Selbstfahrer im Heeresdienste.

In Nr. 48 d. Ztg. brachten wir eine Besprechung des vom königlichen Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Rhotert zu Breslau herausgegebenen Buches „Schienenloser Betrieb statt Kleinbahnen", in welchem die Aussichten der Selbstfahrer für den zukünftigen Transportbetrieb auf Landstrassen erörtert werden. Die gleiche Frage ist jetzt im Hinblick auf die Anforderungen, welche das neuere Kriegswesen an eine leistungsfähige Fuhrkolonne stellt, vom Hauptmann Bauer in einer soeben erschienenen Flugschrift besprochen worden.*) Der Verfasser hebt zunächst hervor, dass bei der ungeheueren Kopfzahl der heutigen Millionenheere die bisherigen Transportmittel zur Versorgung derselben mit Nahrungsstoffen und Kriegsbedürfnissen schwerlich ausreichen werden und dass namentlich in Fällen, wo es sich um Ueberführung des Heeresbedarfes auf grössere Weglängen handelt, die Kräfte der Zugthiere alsbald versagen müssen, „wenn nicht ein streng geregelter Relaisdienst eingerichtet werden kann". Dies haben die Erfahrungen des Feldzuges in der Hercegovina 1878 auf das Deutlichste erwiesen, und im Anschluss hieran wird zahlenmässig dargethan, dass schon der Verpflegungsnachschub für eine grössere Heeresabtheilung — ganz abgesehen von Kriegsmitteln — einen derartigen Bedarf an Pferden und Wagen erfordern wird, wie er schliesslich kaum noch zu decken ist. Der Verfasser erinnert hierbei an den vom General Budde in der Sitzung des preussischen Abgeordnetenhauses vom 16. August 1899 gethanen Ausspruch: „Die Armeen in einem Zukunftskriege sind so grosse geworden, dass die Frage noch von niemandem in der Welt praktisch gelöst ist: Wie werden wir sie ernähren und mit allen Kriegsbedürfnissen versorgen? Das ist ein Zukunftsproblem, zu dem wir beim Generalstabe aller Hilfsmittel bedürfen, die überhaupt möglich sind."

In einer kurzen geschichtlichen Uebersicht weist der Verfasser sodann nach, dass den Deutschen auch auf dem hier berührten Gebiete das „Alter im Felde" vor anderen Völkern zusteht, indem ein Nürnberger Mechaniker Hans Hantsch bereits im Jahre 1649 ein Kunstgefährt erbaut hat, von dem die Chronik sagt: „Das also frei gehet und bedarf keiner Vorspannung weder von Pferden noch anders. Und geht solcher Wagen in einer Stunde 2000 Schritt; man kann stillhalten, wenn man will, man kann fortfahren, wenn man will, und ist alles doch von Uhrwerk gemacht." Die Franzosen begannen ihre Erfindungsthätigkeit auf diesem Gebiete mit Elce Richard, der 1690 einen Wagen gebaut haben soll, welcher sich ohne Pferdezug fortbewegte. Die Amerikaner nennen einen Oliver Evans, der 1769 einen Selbstfahrer erfand, die Engländer Sir Walter Hancock, der um 1830 Motorwagen für den Personenverkehr herstellen liess, als Erfinder von neuen — wenn auch wenig zweckmässigen — Selbstfahrern für den Strassenverkehr. Die ersten, für den praktischen Gebrauch wirklich verwendbaren Motoren hat jedoch der Ingeniör Daimler zu Cannstatt erbaut, der auf der Pariser Ausstellung von 1888 Fuhrwerke vorführte, in welchen die explosible Kraft vergasten Benzins und Petroleums zum Antriebe verwandt wurde. Seit dieser Zeit ist zugleich mit der Entwickelung des Fahrradsports, dessen Aufkommen und Ausbreitung unzweifelhaft auch auf das Gedeihen der „Motoren" anregend und fördernd zurückgewirkt hat, die Herstellung eines zweckmässigen und leistungsfähigen Selbstfahrers thatsächlich erst zu einer praktischen Frage für Industrie und Verkehr geworden und unausgesetzt auf der Tagesordnung geblieben. Vom militärischen Standpunkte spricht sich die Schrift des Hauptmanns Bauer unbedingt für Explosionsmotoren, namentlich für die nach Daimler'schem System erbauten, aus, weil ihr Antrieb anderen Triebkräften — wie Dampf, Heissluft, Gas, Elektrizität usw. — gegenüber vergleichsweise das geringste Eigengewicht für die Maschine erfordert, hauptsächlich aber, weil hier das zur Bewegung des Antriebes mitzuführende Arbeitsmaterial auf ein möglichst geringes Gewicht und Raummaass beschränkt werden kann. Interessant ist die in einer Anmerkung enthaltene Mittheilung des Verfassers, dass der von dem kaufmännischen Benzinring stark in die Höhe geschraubte Materialpreis neuerdings den inzwischen verstorbenen Daimler veranlasst habe, der Konstruktion von Spiritusexplosionsmotoren näherzutreten, und dass die betreffenden Gefährte nicht minder vorzügliche Eigenschaften aufweisen sollen.

Nach der Ansicht des Verfassers muss der Wirkungskreis der Selbstfahrer im Etappenwesen möglichst weit bis in die Nähe des eigentlichen Kriegsschauplatzes ausgedehnt werden, und namentlich können in dieser Weise Selbstfahrer als ein Bindeglied zwischen Eisenbahnen und Wasserstrassen auf der einen Seite und der Zone des Fuhrwerksbetriebes auf der anderen Seite unter Umständen von hohem Werthe sein. Die letzten Ausläufer der Etappen aber dürften immer nur durch die Zugkraft lebender Thiere überwunden werden können.

Neben dem Selbstfahrerbetrieb auf Strassen weist der Verfasser auf die hohe militärische Verwendbarkeit hin, welche im gegebenen Falle auch den Feldbahnen zukommt. Auch auf diesem Gebiete sind bislang praktische Erfahrungen in Kriegen nicht gemacht worden, doch hält er namentlich das System „Rautenberg", welches einen unmittelbaren Uebertritt der Gefährte von der Strasse auf ein Feldbahngleis gestattet, für Kriegszwecke verwendbar. Es darf auch hier wieder daran erinnert werden, dass sich beim Wiederaufbau der abgebrannten Stadt Brotterode die von den preussischen Eisenbahntruppen gelegte Feldbahn als durchaus leistungsfähig erwiesen hat.

Sein Schlussurtheil fasst Hauptmann Bauer in die Worte zusammen: „Strassenselbstfahrer können Fuhrkolonnen und Feldbahnen nicht ersetzen, wohl aber sie ergänzen." Jedenfalls verdienen seine Ausführungen sowohl vom militärischen wie vom verkehrstechnischen Standpunkte aus die lebhafteste Beachtung.

H.

*) Fuhrkolonne, Motorfahrzeug und Feldbahn. Von Bauer, Hauptmann beim Stabe des Eisenbahnregiments Nr. 3, Lehrer an der Kriegsakademie. Berlin, 1900. E. S. Mittler & Sohn.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft.** Die Einnahmen im Monat Mai d. J. stellen sich auf 111 204 000 ℳ. und übertreffen die vorjährige Zahl um 2 948 000 ℳ. Der Personenverkehr brachte 30 992 000 (+ 3 391 000) ℳ., der Güterverkehr 73 629 000 (+ 6 350 000) ℳ. und aus sonstigen Quellen flossen 6 583 000 (— 11 000) ℳ. Für die Zeit vom 1. April bis 31. Mai d. J. sind 220 013 000 ℳ. oder 10 833 000 ℳ. mehr als im Vorjahre eingenommen worden. Das Mehr vertheilt sich mit 262 000 ℳ. auf den Personenverkehr, mit 10 518 000 ℳ. auf den Güterverkehr und mit 53 000 ℳ. auf sonstige Quellen.

— **Ueber die Behandlung der ausbesserungsbedürftigen und untersuchungspflichtigen Güterwagen** der preussischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen auf den Stationen und in den Werkstätten dieser Verwaltungen hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten eine vom 1. Juli ab gültige Dienstanweisung erlassen, aus der wir folgende Hauptpunkte hervorheben: Die Untersuchung der Güterwagen erfolgt in den Werkstätten der Heimath. Beschädigte Güterwagen und deren lose Theile sind der nächsten, für die Aus-

besserung von Wagen zuständigen Werkstätte zuzuführen, wo sie ordnungsmässig wieder herzustellen sind. Bauliche Veränderungen werden ausschliesslich in den Werkstätten derjenigen Verwaltung ausgeführt, welcher der Wagen angehört. Ersatzstücke sind aus den Beständen der ausbessernden Werkstätte zu entnehmen oder in dieser anzufertigen, falls dadurch die Wiederherstellung des Wagens nicht aufgehalten wird. Im übrigen sind Anforderungen auf Lieferung von Ersatzstücken mit eingeschriebenem Brief an die in dem „Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen" und in der „Nachweisung der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen" angegebene Werkstätteninspektion zu richten. Diese hat der anfordernden Werkstätteninspektion von der Absendung Mittheilung zu machen. Achsen sind stets anzufordern. Bei den Wiederherstellungsarbeiten gewonnene Theile verbleiben der ausbessernden Werkstätte als Altmaterial. Nur Achsen und werthvolle Stücke von besonderer Bauart sind an die Werkstätteninspektion zurückzusenden, die den Ersatz geliefert hat.

Es werden in dem folgenden Abschnitt der Anweisung dann die an den Güterwagen auszuführenden Arbeiten einzeln aufgeführt und schliesslich bezüglich der Haftpflicht für Wagen und Wagentheile folgendes bestimmt: Bei den Wagen, für die eine Haftpflicht besteht, ist über den gewölbten Buffern die Bezeichnung: „Haftpflicht bis . . . . ," angeschrieben. Ueber Arbeitsausführungen an solchen Wagen, deren Kosten nach den üblichen Grundsätzen dem Lieferer zur Last fallen, ist, sofern es sich um Wagen der preussischen Staatseisenbahnverwaltung handelt, der Eigenthumsdirektion, sofern es sich um Wagen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen handelt, dem maschinentechnischen Büro der kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Strassburg i/E. Mittheilung unter Angabe der Kosten zu machen und der Befund derart festzustellen, dass daraufhin gegen den Lieferer vorgegangen werden kann. Gegenseitige Meldungen über Arbeiten an den Wagen sollen, abgesehen von den vorstehend erwähnten Fällen und von Aenderungen der Gewichtsanschriften, nicht erstattet werden.

— **Beiladung von Gütern des freien Verkehrs zu Begleitscheingütern.** Nach einem Erlasse des preussischen Ministers für Handel und Gewerbe wird maassgebenden Ortes erwogen, ob ähnlich wie für den Ausgangsverkehr auch für den Eisenbahnverkehr im Inlande die Beiladung von Gütern des freien Verkehrs zu Begleitscheingütern zu gestatten sein möchte. Die Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft haben hierzu erklärt, dass eine solche Erleichterung vom allgemeinen Verkehrsstandpunkt um so mehr zu begrüssen sei, als sie u. a. eine zweckmässige Ausnutzung des Wagenraumes ermöglichen und sohin dazu beitragen würde, die Bestrebungen zu fördern, welche auf Verhütung bezw. thunlichste Milderung des Wagenmangels gerichtet sind.

— **Stückgüteranfuhr in Berlin.** Von der königlichen Eisenbahndirektion Berlin sind die Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft nochmals ersucht worden, bei den Betheiligten dahin zu wirken, dass die Stückgüteranfuhr im wesentlichen bis 6 Uhr Abends beendet wird. Sollten sich die Verhältnisse nicht bald bessern und sich weiterhin, wie dies seit länger der Fall, unverhältnissmässig starke Auflieferung von Stückgut speziell auf dem Anhalter und Potsdamer Bahnhofe nach 6 Uhr bemerkbar machen, so würde die Eisenbahnverwaltung genöthigt sein, bei Eintritt des stärkeren Verkehrs die Anlieferung der Stückgüter nur bis 6 Uhr Abends zuzulassen. Die Aeltesten haben der königlichen Eisenbahndirektion hierauf eingehend auseinandergesetzt, in welchem Umfange sie bisher durch die Zeitungen, wie durch Versendung besonderer Cirkulare an Vereine usw. auf die Verfrachter im Sinne der Wünsche der Eisenbahnverwaltung eingewirkt haben. Sei trotz aller dieser Maassnahmen nach den eisenbahnseitigen Beobachtungen eine wesentliche Aenderung bei der Anrollung nicht eingetreten, so sei dies nicht auf den Mangel an gutem Willen der Verfrachter, sondern darauf zurückzuführen, dass die Verhältnisse des Berliner Platzes eine Beschränkung der Anlieferung im wesentlichen auf die Zeit bis 6 Uhr Abends nicht möglich machen. Von einer Beschränkung wie der angedrohten könnten die Aeltesten nicht dringend genug abrathen, denn hiermit würde die Eisenbahnverwaltung den gesammten Berliner Geschäftsverkehr auf das schwerste schädigen, ohne — da die tägliche Verkehrsmenge im Durchschnitt doch dieselbe bliebe — dem Güterabfertigungsdienste vielleicht eine nennenswerthe Erleichterung zu bringen.

— **Eisenbahnunfall in Glücksburg.** Wie dem „Hamb. Korr." gemeldet wird, hat sich am 17. d. Mts. im Orte Glücksburg ein schrecklicher Unglücksfall auf der Kreiseisenbahn Flensburg-Kappeln ereignet. Infolge Sonntagsdienstes sollte der Streckenarbeiter Gregersen die Züge durch den Ort „klingeln". Als dieser nun den Zug Nr. 3 um 9 Uhr 20 Minuten bei der Hausmühle über die Strasse geleitet hatte, wollte er, wie es bei allen Zügen gemacht wurde, auf die Lokomotive springen, um nun durch die Allee zu fahren. Hierbei hatte er leider das Missgeschick, zu stolpern und zu fallen; schon wollte er auf dem etwas abschüssigen Boden versuchen aufzustehen, als ihn das Trittbrett des ersten Personenwagens (der Güterwagen war ohne Folgen an ihm vorüber) erfasste und derart vor das Rad des Wagens presste, dass es dem Aermsten beide Beine vom Rumpfe trennte. Von dem Anprall des Trittbrettes war dem Verunglückten der Brustkasten eingedrückt; das Trittbrett war vollständig zertrümmert. Der Verunglückte lebte trotz seines schrecklichen Zustandes immer noch so lange, dass er den Helfenden Grüsse an seine Eltern und Geschwister auftragen konnte. Der Lokomotivführer des betr. Zuges fiel bei dem Anblick des Unglücks in schwere Krämpfe, wobei er sich an der Maschine den Kopf arg zerschlug. Der schnell herbeigerufene Bahnarzt konnte nur die Ueberführung der Leiche des Verunglückten nach der Leichenhalle anordnen und dem Lokomotivführer seine Kopfwunden verbinden, worauf letzterer mittelst Sonderzuges nach Flensburg gebracht wurde.

Der Berichterstatter des „Hamb. Korr." knüpft an diese Darstellung die Bemerkung, es werde allgemein die Erwartung ausgesprochen, dass die Betriebsleitung diese „überflüssige Klingelei" abschaffen möchte, da dadurch dem Publikum alles andere als Schutz gewährt werde. Diese Bemerkung zeigt einmal wieder, wie leicht an und für sich höchst zweckmässige und im Interesse der Sicherheit nothwendige Maassregeln von dem laienhaft denkenden Publikum ohne weiteres verurtheilt werden, wenn einmal infolge eines unglücklichen Zufalls ein Misserfolg eingetreten ist. Die Vorschrift, dass vor Zügen, die sich auf lebhaften Strassen bewegen, ein Bediensteter mit einer Klingel hergeht, ist gewiss eine ausgezeichnete Vorsichtsmaassregel und kann unseres Erachtens gar nicht entbehrt werden; sie hat schon zahllose Unglücksfälle verhütet. Der vorliegende beklagenswerthe Unfall ist auch nicht durch sie, sondern dadurch herbeigeführt worden, dass der Bedienstete auf den sich bewegenden Zug aufsprang, um ihn zur Weiterfahrt zu benutzen. Ob dies in seiner Dienstvorschrift lag, ist aus der Darstellung nicht ersichtlich, aber kaum anzunehmen, da das Aufspringen auf einen fahrenden Zug im allgemeinen dem Dienstpersonal ebenso untersagt ist, wie dem Publikum.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** In der am 21. d. Mts. stattgehabten Generalversammlung beanstandete zunächst ein Aktionär die geringe Höhe der Dividende, da man mindestens 0,5 % mehr erwartet habe (7,25 statt 6,75 %). Er sprach den Wunsch aus, dass für die Folge auch der Verdienst der Gesellschaft in dem Jahre eingestellt werde, in welchem er eingekommen sei. Nach Verhandlung einiger minder wichtiger Anträge wurde die Wahl der Ausschussmitglieder vollzogen und durch Wiederwahl der bisherigen Herren erledigt. Es folgte die weitere Berathung, betreffend den Erlass eines Statutennachtrags wegen Zulassung der Ausgabe neuer Aktien zu einem höheren Betrage (Kurswerth) als dem Nennwerth, sowie über die Erhöhung des Aktienkapitals durch Ausgabe neuer Aktien im Betrage von 3 210 000 ℳ. Der Vorsitzende der Direktion, Geheimrath Brecht, betonte die Nothwendigkeit der Kapitalerhöhung. Nach dem von der Direktion mit der Berliner Handelsgesellschaft und der Deutschen Bank sowie der Norddeutschen Bank getroffenen Abkommen sollen 1. die auszugebenden 2 675 Stück neuen Aktien sofort nach Eintragung des Erhöhungsbeschlusses in das Handelsregister unter Einzahlung des Nennbetrages nebst 25 % Agio — abzüglich 4 % Zinsen vom Nennbetrage vom Einzahlungstage bis zum 31. Dezember d. J. — von den genannten Banken gezeichnet werden; 2. soll den alten Aktionären auf je 9 600 ℳ alter Aktien der Bezug einer neuen Aktie zu 1 200 ℳ zu 125 % abzüglich 4 % Stückzinsen auf den Nennbetrag vom Tage der Einzahlung bis zum 31. Dezember d. J., gegen Baarzahlung des Gegenwerths bei Ausübung des Bezugsrechts, mit einer Ausschlussfrist von zwei Wochen für Rechnung der Banken angeboten werden. Begründet wurde der Antrag damit, dass Mittel zu schaffen seien zur Deckung der Kosten für die Hamburger Bahnanlagen, für Aufwendungen bei einzelnen Zwischenstationen, verschiedenen Gleisanlagen am Hamburger Hafen, Beschaffung von Betriebsmitteln und Kosten für die ersten Jahre der in Lübeck auszuführenden Veränderungen der Bahnhofsanlagen. Für die Ausführung der Hamburger Bahnbauten sind vom Staat Hamburg 3 000 000 ℳ bewilligt worden. Das gesammte Darlehen ist bis zum 1. April 1905 zurückzuzahlen. Diese Darlehnssumme und der Erlös aus den neuen Aktien (6—7 000 000 ℳ in Summa) werden soweit ausreichen, dass vor Ablauf von $1^1/_2$ Jahren an eine Neubeschaffung von Kapitalmitteln nicht gedacht werden braucht; die Höhe dieser Kapitalmittel lässt sich zur Zeit noch nicht feststellen, weil die Verträge mit Lübeck betreffs der Lübecker Bahnanlagen noch nicht fertig sind. Ausschuss und Direktion haben zuerst an eine Prioritätenanleihe gedacht, sind aber aus verschiedenen Gründen davon zurückgekommen. Von mehreren Seiten, insbesondere von Hamburger Aktionären, wurde darauf hingewiesen, dass

die Aktienerhöhung nicht nöthig sei, vielmehr noch eine Reihe von Jahren Zeit habe. Dies wurde seitens des Aufsichtsrathes und der Direktion in Abrede gestellt. Nach längerer, theilweise erregter Debatte wurde der Antrag abgelehnt, da er nicht die statutenmässig erforderliche Majorität erhalten hatte. Es sind 5 136 Stimmen für und 3 547 Stimmen gegen den Antrag abgegeben worden.

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Mai d. J. wurden bei einer Betriebslänge von 5 640 (1899: 5 558) km 2 590 164 Personen und 1 613 647 t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 3 824 819 ℳ, aus dem Güterverkehr 8 468 485 ℳ, aus dem Gepäckverkehr 243 257 ℳ und aus dem Thiertransport 254 677 ℳ, zusammen 12 791 238 ℳ, gegen 12 638 545 ℳ im Monat Mai 1899. Die Gesammteinnahme vom 1. Januar bis 31. Mai d. J. beziffert sich auf 57 013 036 ℳ, das ist gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mehr um 2 000 074 ℳ.

— **Eisenbahnunfall in Erlangen.** Der Lokomotivführer des München-Berliner D-Zuges Nr. 39 überfuhr am 21. d. Mts. in der Station Erlangen das auf „Halt" stehende Einfahrtssignal und stiess infolge dessen auf die letzten Wagen des in den Güterbahnhof einfahrenden Hofer Güterzuges Nr. 1718. Die Maschine des D-Zuges wurde leichter, dagegen die letzten vier Wagen des Güterzuges stark beschädigt. Von den Reisenden wurde niemand verletzt, vom Zugpersonal erlitt nur der Wagenwärter auf der Schlussbremse des Güterzuges eine leichte Prellung am Beine.

— **Ein Wettbewerb um Entwürfe für das Empfangsgebäude nebst Bahnsteighallen auf dem Hauptbahnhof in Hamburg** ist von der königlichen Eisenbahndirektion in Altona unter den deutschen Architekten ausgeschrieben worden. Das Preisrichteramt haben übernommen die Herren Geheimer Baurath Caesar-Altona, Oberbaudirektor Dr. Durm-Karlsruhe, Architekten Haller und Hauers-Hamburg, Oberbaudirektor Hinckeldeyn-Berlin, Geheimer Regierungsrath Professor Jacobsthal-Charlottenburg, Eisenbahndirektionspräsident Jungnickel-Altona, Bürgermeister Dr. Lehmann, Oberingeniör Meyer und Senator O'Swald-Hamburg, Regierungs- und Baurath Rüdell und Ministerialdirektor Schroeder-Berlin, Professor von Thiersch-München, Geheimer Baurath Waldow-Dresden und Baudirektor Zimmermann-Hamburg. Für die besten Entwürfe sind ein erster Preis von 12 000 ℳ, ein zweiter Preis von 6 000 ℳ und zwei dritte Preise von je 3 000 ℳ ausgesetzt. Einlieferungsfrist bis zum 20. Dezember d. J. Die Unterlagen des Wettbewerbs sind vom Centralbüro der königlichen Eisenbahndirektion in Altona zu beziehen.

Aus dem Programm ist folgendes von Interesse: Das Raumbedürfniss für das Empfangsgebäude ist in allen Einzelheiten durch bestimmte Zahlenangaben genau vorgeschrieben. Zugleich ist in einer von der Eisenbahndirektion entworfenen allgemeinen Grundrissskizze die Lage und Vertheilung der verlangten Räume, so wie sie den betriebstechnischen Anforderungen am besten entsprechen würde, angegeben und dabei zum Ausdruck gebracht, dass für gewisse Raumgruppen, wie für die Fahrkartenschalter, die Gepäckabfertigung, die Wartesäle, die Halle und die Fahrkartenschalter für den Stadtbahnverkehr, die in der zum Programm gehörigen Grundrissskizze vorgesehene Lage beibehalten werden muss, während andere Räume, wie z. B. Handgepäckräume, Aborte, Stationsbüro, Auskunftsbüro und Säle für hochgestellte Reisende nach dem freien Ermessen der Bewerber angeordnet werden können. Es bleibt sonach für die Gestaltung des Grundrisses Spielraum genug, um aus ihm einen wirkungsvollen Aufbau zu entwickeln. In Bezug auf die Wahl der Formen für die äussere Erscheinung des Bauwerkes wird den Architekten volle Freiheit gelassen mit der alleinigen Einschränkung, dass für den in der Breite der grossen Bahnsteighalle gelegenen mittleren Baukörper Ausführung in sichtbarer Eisen- und Steinarchitektur Bedingung ist. Ebenso wie für das Empfangsgebäude sind für die Bahnsteighallen, Brückensteige, Tunnel, Hallenstützmauern, Kasematten und Ueberführungen im Programm nach Maass und Zahl genaue Vorschriften gegeben.

Die Baukosten für das Empfangsgebäude — ausschliesslich seiner Fundirung —, für die Bahnsteighallen, die Hallenstützmauern und die Endigungsbauten am Steinthordamm mit Einschluss der Fundirungen dürfen den Betrag von 3 500 000 ℳ nicht überschreiten. In dieser Summe sind die Kosten für elektrische Beleuchtung, Hebewerke, Bauleitung und Mobiliarausstattung nicht einbegriffen. Zum Nachweise, dass die genannte Gesammtsumme innegehalten ist, wird von den Bewerbern eine überschlägige Kostenberechnung nach einer im Programm vorgeschriebenen Berechnungsart theils nach der Frontlänge der Bautheile, theils nach Quadratmetern bebauter Fläche und nach Kubikmetern umbauten Raumes verlangt.

Selten wohl ist der Eisenbahnarchitektur eine grössere und schwierigere Aufgabe gestellt worden. Hoffen wir, dass eine glückliche, dem herrlichen Rathhausneubau Hamburgs würdig an die Seite zu stellende Lösung gelingt, auf die Deutschland dereinst stolz sein kann!

— **Sommerfest der Berliner Eisenbahnbeamten.** Nach dem Vorgange bei anderen königlichen Eisenbahndirektionen war auch in den Kreisen der Beamtenschaft der Eisenbahndirektion zu Berlin der Wunsch laut geworden, ein gemeinsames Sommerfest sämmtlicher Beamten und ihrer Angehörigen zu veranstalten. Kaum war der Gedanke aufgetaucht, als der für die gemeinsame Feier des Geburtstages Sr. Majestät seit einigen Jahren bereits bestehende Festausschuss die Verwirklichung dieser Idee in die Hand nahm. Aus dem grösseren Ausschuss wurde ein kleinerer Festausschuss für ein abzuhaltendes Sommerfest gewählt und letzterer hat die Vorarbeiten zu diesem inzwischen schon beendet. Von vornherein war man sich klar darüber, dass bei den Berliner örtlichen und Verkehrsverhältnissen auf eine grosse Betheiligung nur dann gerechnet werden könne, wenn den sämmtlichen Festtheilnehmern die Kosten der Fahrt sehr ermässigt würden. Das Gelingen des Festes ist dadurch sehr erleichtert, dass von der königlichen Eisenbahndirektion den sämmtlichen Festtheilnehmern freie Hin- und Rückfahrt zugebilligt ist. Das Fest soll am Sonnabend, den 11. August d. J. in den beiden am herrlichen Schlachtensee gelegenen Lokalen „Schloss Schlachtensee" und „Neue Fischerhütte" stattfinden und soll mit einem Konzert — im erstgenannten Lokale von der Kapelle des königlichen Kadettenkorps, im zweiten von einer Civilkapelle — um ¼4 Uhr seinen Anfang nehmen. Damit die Beamten in der Lage sind, möglichst zusammen mit ihren Angehörigen die Hinfahrt machen zu können, sind die Dienststellenvorsteher ermächtigt, die Beamten in den Fällen, wo das dienstliche Interesse dies gestattet, schon von 1 Uhr ab zu beurlauben. Während des Konzertes werden für die Kinder Jugendspiele mit Preisvertheilung und sonstige Belustigungen geboten und bei eingetretener Dunkelheit wird Fackelzug der Kinder stattfinden. Für die Erwachsenen ist durch Tanz und Kegelgelegenheit Abwechselung geboten. Zum Schluss wird auf dem Schlachtensee ein Feuerwerk abgebrannt werden. Mit Rücksicht auf den äusserst billigen Eintrittspreis — für die Person nur 10 ₰ —, die schöne Lage Schlachtensees, die freie Hin- und Rückfahrt und die Preisermässigungen, die mit den betheiligten Wirthen in Bezug auf Kaffeeküche und Speisen abgeschlossen sind, wird der Andrang voraussichtlich ein grosser werden. Hoffen wir, dass das Fest, an dem fast sämmtliche hier bestehende Vereine von Eisenbahnbeamten ihre Betheiligung zugesagt haben, von günstigem Wetter begleitet ist und dass es derartig verläuft, dass es zu einer ständigen Einrichtung wird, wie dies bezüglich der Abhaltung der Geburtstagsfeiern Sr. Majestät bereits der Fall ist.

— **Personalnachrichten.** Zu Kollegialmitgliedern der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen wurden ernannt: Centralinspektor, Betriebsinspektor Robert Hornung unter Verleihung des Titels „Regierungsrath"; Centralinspektor, Maschineninspektor Alexander Courtin unter Verleihung des Titels „Baurath" und der Hilfsarbeiter im Kollegium der Generaldirektion Regierungsassessor Max Herrmann unter Verleihung des Titels „Regierungsrath".

Oesterreich-Ungarn.

— **Tariferhöhungen auf den österreichischen Staatsbahnen.** Im Verlaufe der nächsten Monate werden auf den österreichischen Staatsbahnen für mehrere Artikel, vor allem für Zucker und Kohle, Tariferhöhungen zur Einführung gelangen. Für die Zuckertarife wird die Erhöhung vom 15. August d. J. ab in Kraft treten. Zucker in halben Wagenladungen wird aus der Klasse A — 10 % in die Klasse A, Zucker in ganzen Wagenladungen aus der Klasse B — 15 % in die Klasse A — 15 % versetzt. Die Erhöhung beträgt je nach der Beförderungsstrecke für halbe Wagenladungen 8—24 Heller, für ganze Wagenladungen 15—56 Heller für 100 kg. Die Ausfuhrtarife für Zucker bleiben von der Erhöhung ausgenommen. Bei der Erhöhung der Kohlentarife, deren Einführungstermin übrigens noch nicht feststeht, handelt es sich lediglich um die Aufhebung der bisherigen Kürzung der Abfertigungsgebühr von 8 Kr. auf 4 Kr. für den Wagen im Verkehre nach dem Auslande.

— **Normaliensammlung.** Vor kurzem ist seitens des statistischen Departements im Eisenbahnministerium die Sammlung

der im Jahre 1899 auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens herausgegebenen Normalien und Konstitutivurkunden sowie der in diesem Jahre ertheilten und verlängerten Vorkonzessionen für Eisenbahnen ausgegeben worden. Die Zahl der aus dem Jahre 1899 herrührenden Konzessionsurkunden für Lokalbahnen beträgt 19, jene der Konzessionirungen von Kleinbahnen 6 (darunter die elektrisch zu betreibenden Kleinbahnen in Wien, Triest, Aussig, Prag und Reichenberg). Die Zahl der im Jahre 1899 ertheilten Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten beläuft sich auf 138 (darunter in Böhmen 34, Niederösterreich 33, Mähren 17, Tirol 11). Die Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten erfolgte in 41 Fällen.

— **Linienführung der Tauernbahn.** In der Zeit vom 11. bis 18. d. Mts. ist die Linienfeststellung für die Tauernbahn Schwarzach-St. Veit-Gastein-Möllbrücken (oder Spittal a. D.) durchgeführt. Für die Linienführung und die Lage der Verkehrsstellen mussten zunächst die Erfordernisse einer Hauptbahn als maassgebend betrachtet werden und konnten lokale Verkehrsbedürfnisse erst in zweiter Linie Berücksichtigung finden. Das Ergebniss der Linienfeststellung für die Tauernbahn kann als befriedigend bezeichnet werden. Hierbei wurde allseits der lebhafte Wunsch kundgegeben, dass es der Regierung ermöglicht werde, dieses wichtige Projekt im Zusammenhange mit den übrigen Linien der zweiten Bahnverbindung mit Triest baldigst der Verwirklichung zuzuführen.

— **Bozen-Meraner Bahn.** Der Verwaltungsrath der Bozen-Meraner Bahn hat, wie mitgetheilt wird, in seiner am 13. d. Mts. abgehaltenen Sitzung beschlossen, die Direktion zu beauftragen, wegen Verpachtung des Betriebes mit der Südbahn in Unterhandlung zu treten. Ein vom Verwaltungsrathe eingesetzter Ausschuss wird zunächst die leitenden Gesichtspunkte für diese Verhandlungen feststellen. Der Plan einer Betriebsverpachtung ist nicht neu und wurde schon vor Jahren in Erwägung gezogen.

Das Ergebniss des Betriebes der Bahn war im Jahre 1899 ein befriedigendes, da eine mässige Steigerung des Verkehres und der Einnahmen eintrat. Der Personenverkehr weist eine Steigerung um 3 163 Reisende und eine Mehreinnahme von 28 865 Kr. aus, während der Güterverkehr eine Mehreinnahme von 10 519 Kr. gegenüber dem Vorjahre ergab. Die Gesammteinnahmen des Jahres 1899 betrugen 872 446 Kr., denen die Ausgaben in der Höhe von 432 890 Kr. gegenüberstehen. Die bedeutende Steigerung der Ausgaben findet nach dem Berichte ihre Erklärung in mehrfachen baulichen Herstellungen und in verschiedenen zur Hebung des Personenverkehres getroffenen Maassnahmen (Vermehrung der Züge und der Fahrgeschwindigkeit u. a. m.). Die Betriebsrechnung schliesst mit einem Ueberschuss von 439 556 Kr., so dass zuzüglich des Gewinnübertrages aus dem Vorjahre 486 933 Kr. zur Verfügung der Generalversammlung stehen. Nach Zuweisung an den Pensionsfonds der Beamten und Diener sowie an den Erneuerungs- und Reservefonds und nach Abstattung der Jahresrente für das Prioritätsanlehen und des Betrages für die Aktientilgung usw. wird der Aktienkupon für 1899 mit 18 Kr. und jener der Genussscheine mit 8 Kr. eingelöst. Hierfür sind 218 850 Kr. erforderlich; der Rest von 63 974 Kr. wird auf neue Rechnung übertragen.

— **Mühlkreisbahn.** Das zwischen der Mühlkreisbahn und der Regierung abgeschlossene Uebereinkommen, betreffend die Uebernahme der Bahn in den Staatsbetrieb sowie die dereinstige Einlösung der Bahn, ist vom Verwaltungsrathe der Mühlkreisbahn angenommen worden. Das Uebereinkommen, welches auf einer 3,5 % Verzinsung der Prioritätsaktien beruht, wird zunächst bis zum Jahre 1916, in welchem die Steuerfreiheit der Bahn erlischt, abgeschlossen, mit dem Vorbehalte, es zu verlängern, falls nicht bis dahin die Einlösung erfolgt sein sollte. Auch die Einlösung erfolgt auf Grundlage einer 3,5 % Verzinsung der Prioritätsaktien.

— **Pinzgauer Lokalbahn.** Die Betriebsergebnisse dieser Bahn, welche mit einer ausgiebigen Unterstützung des Staates hergestellt wurde und für deren Vorzugskapital das Land Salzburg die Garantie übernahm, haben sich wider Erwarten sehr ungünstig gestaltet. Es ist dies darauf zurückzuführen, dass die Betriebsausgaben infolge grösserer Erneuerungs- und Erhaltungsauslagen eine ungewöhnliche Höhe erreichten, dass aber auch die Einnahmen hinter den Erwartungen zurückblieben. Die Regierung hat nun der Pinzgauer Lokalbahn eine Unterstützung innerhalb der im Lokalbahngesetze vorgesehenen Grenzen zugedacht, welche mittelbar auch dem garantirenden Lande zu statten kommt. Die hierüber zwischen den Vertretern der zuständigen Ministerien, des Landes und der Pinzgauer Lokalbahn gepflogenen Verhandlungen haben, wie das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt“ meldet, zum Abschlusse eines Uebereinkommens geführt, das auch vom Salzburger Landtage angenommen worden ist.

— **Lokalbahn Tirschnitz-Schönbach.** Die technisch-polizeiliche Prüfung dieser rund 20 km langen Lokalbahn wird in nächster Zeit stattfinden. Es handelt sich hier um eine Eisenbahnverbindung, welche einem industriereichen Gebiete den Anschluss an das Eisenbahnnetz und hiermit eine erfolgreichere Verwerthung seiner Erzeugnisse ermöglicht. In erster Linie verdient die in der Stadt Schönbach seit Jahrhunderten bestehende Musikinstrumentenindustrie (sowohl Streich- als Blasinstrumente) genannt zu werden. Trotz der mangelhaften Verbindung unterhält Schönbach Handelsbeziehungen mit allen bekannten Ländern und Erdtheilen, hauptsächlich mit Russland, Italien, der Schweiz, Grossbritannien, dem Oriente und Amerika. Auch die Ausfuhr von Tonholz nach den meisten Staaten, wo Musikinstrumente erzeugt werden, ist bedeutend. Die finanzielle Sicherstellung der genannten Lokalbahn erfolgte bekanntlich durch die Garantie des Landes für das Vorzugskapital in Verbindung mit namhaften Interessentenbeiträgen und einer entsprechenden Beitragsleistung des Staates.

— **Projekt einer Lokalbahn von der bayerisch-tiroler Landesgrenze bei Pfronten nach Reutte nebst Abzweigung Vils-Füssen.** Seitens des bayerischen Landtages ist die Sicherstellung einer Eisenbahn von Pfronten bis zur bayerisch-tiroler Landesgrenze erfolgt. Es wird nun geplant, eine Linie von der Landesgrenze nach Reutte und gleichzeitig eine weitere von einem Punkte dieser Linie, etwa von Vils, nach Füssen herzustellen. Die Münchener Lokalbahngesellschaft, die den Bau und Betrieb der Lokalbahn von Füssen zur Landesgrenze sowie der auf österreichischem Gebiete gelegenen Verbindungen nach Reutte übernehmen will, hat sich mit den tiroler Interessenten behufs Verwirklichung dieses Projektes vereinigt.

— **Die neue Innsbrucker Mittelgebirgsbahn,** die, von der Trambahnstation Berg Isel ausgehend, an Ambras, Lans vorüber nach dem bekannten Sommerfrischorte Igls führt, wird am 1. Juli eröffnet. Dadurch wird das reizende Mittelgebirge, das zu dem Herrlichsten gehört, was Innsbrucks Umgebung aufzuweisen hat, noch mehr, als es bisher der Fall war, in den grossen Fremdenverkehrsstrom einbezogen.

— **Einschränkung der Ausgabe von Freikarten für Eisenbahnbedienstete.** In jüngster Zeit verlautete neuerlich, dass die bisher in Geltung gestandene Vereinbarung der österreichischen und ungarischen Eisenbahnverwaltungen wegen gegenseitiger Gewährung von Freikarten für ihre Bediensteten insofern eine erhebliche Einschränkung erfahren habe, als von nun an den Bediensteten einer Verwaltung höchstens sechs Freikarten jährlich für die Linien der anderen Bahnen bewilligt werden. Gegenüber diesen Mittheilungen ist darauf hinzuweisen, dass ein entsprechender grundsätzlicher Beschluss seitens der Bahnverwaltungen in dem Fahrkartenverbande allerdings vor längerer Zeit gefasst worden ist, dass es jedoch schon mit Rücksicht auf die äusserst umständliche, durch eine derartige Einschränkung bedingte Kontrole höchst zweifelhaft ist, ob der in Rede stehende Beschluss, welcher übrigens bei einzelnen Verwaltungen auch aus anderen Gründen Anfechtung begegnet, zur Durchführung gebracht werden wird.

— **Ersatzansprüche infolge der durch den Tunneleinsturz bei Pressburg hervorgerufenen Lieferfristüberschreitungen.** Das Bezirksgericht für Handelssachen in Wien verhandelte kürzlich über eine ziffermässig geringfügige Schadenersatzforderung, welche jedoch von präjudizieller Bedeutung für das Eisenbahnärar war, da anlässlich des Tunneleinsturzes bei Pressburg zahlreiche Schadenersatzforderungen für Ueberschreitung der Lieferzeit zu erwarten sind. Im besonderen Falle verklagte eine Firma das Eisenbahnärar und die ungarischen Staatsbahnen als Nebenintervenienten auf Zahlung von 699 Kr. 64 Heller Schadenersatz, weil sieben Wagen Jungmais, die aus verschiedenen ungarischen Stationen an die Firma abgegangen waren, mit bedeutenden Verspätungen in Wien anlangten. Der Vertreter des Aerars und der ungarischen Staatsbahnen wendeten gegen die Schadenersatzforderung vis major ein, weil durch den am 18. Januar erfolgten Tunneleinsturz bei Pressburg für die Bahnen eine unabwendbare, unvorhergesehene Nothlage eingetreten sei und über Hilfswege der Frachtverkehr, der übrigens auch durch den Ausstand der Kohlenarbeiter in der kritischen Zeit ein erheblich grösserer war als in den Vorjahren, nicht bewältigt werden konnte. Von der klagenden Firma wurde der Beweis angetreten, dass trotz des eingetretenen Ereignisses in der gleichen Zeit Sendungen für Ungarn ohne Verzögerug aus Wien angelangt seien. Das Aerar wurde schuldig erkannt, Schadenersatz zu leisten, weil im besonderen Falle, trotz des eingetretenen Tunneleinsturzes, denn doch der Beweis nicht erbracht wurde, dass gerade die streitigen sieben Wagen nicht ohne Verzögerung hätten nach Wien befördert werden können. Gegen dieses Urtheil hat das Eisenbahnärar die Berufung an das Handelsgericht ergriffen.

— **Tarifwegweiser der ungarischen Staatsbahnen.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat, um den Stationen die richtige Anwendung der Tarife zu erleichtern, ein Hilfsbuch, „Tarifwegweiser", ausarbeiten lassen, mit dessen Hilfe es ohne Schwierigkeit möglich ist, festzustellen, ob für einen gewissen Artikel ein direkter Tarifsatz zwischen der Versand- und Bestimmungsstation besteht, und wenn kein derartiger Tarif besteht, in welcher Weise die Verrechnung zu erfolgen hat. Gleichzeitig wurde angeordnet, 1. dass, wenn der Frachtaufgeber die Anwendung eines in Geltung stehenden Tarifes — insofern er im allgemeinen auf die Sendung anwendbar ist — auf dem Frachtbriefe vorgeschrieben hat, diese Kartirungsvorschrift unbedingt zu berücksichtigen ist. 2. Wenn keine Kartirungsvorschrift erfolgte, so hat die Abfertigung auf Grund des zwischen Versand- und Bestimmungsstation bestehenden direkten Tarifes zu erfolgen, da dieser im allgemeinen der vortheilhafteste ist. Wenn jedoch im Wege der Umkartirung der direkte Tarifsatz unterboten wird, so ist es Sache des Aufgebers, die ihm vortheilhaftere Umkartirung auf dem Frachtbriefe vorzuschreiben. 3. Wenn zwischen Versand- und Bestimmungsstation kein direkter Tarif besteht, so hat die Kartirung auf die nächste Versandstation der ungarischen Staatsbahnen zu erfolgen. Verfügt diese nächstgelegene Station über einen direkten Tarif bis zur Bestimmungsstation, so hat die Verrechnung auf Grund dieses direkten Tarifes zu erfolgen; wenn jedoch auch diese keinen direkten Tarifsatz hat, so erfolgt die Kartirung bis zu jener auf dem Wege zur Bestimmungsstation gelegenen Station, für welche ein direkter Tarifsatz besteht.

— **Alumnat der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Die Verwaltung dieser Bahn veröffentlicht eine mit zahlreichen Abbildungen versehene Denkschrift über ihr Alumnat in Igló, das am 24. September 1899 unter grossen Feierlichkeiten seiner Bestimmung übergeben wurde. Die Anstalt wurde von der genannten Eisenbahn für die Kinder ihrer Angestellten errichtet, welche in Stationen sich befinden, die von den Ortsschulen so weit entfernt sind, dass die Kinder, namentlich in der rauhen Jahreszeit, die Schule nicht besuchen können. Das Vorwort skizzirt die Entstehungsgeschichte der Anstalt. Diese wurde in Igló errichtet, weil in dieser Stadt die nothwendigen Schulen vorhanden sind und die Stadt nicht nur einen Bauplatz von 4 000 Quadratklaftern dem edlen Zwecke unentgeltlich widmete, sondern auch zu den Baukosten 10 000 fl. beisteuerte. Es wird ferner die Eröffnungsfeier geschildert und Aufschluss über die Organisation der Anstalt geboten, in welcher für die gediegene Erziehung der Kinder im patriotischen Sinne in umfassender Weise gesorgt ist. Die zahlreichen Abbildungen bieten gelungene Ansichten des in einem prächtigen Parke errichteten schönen Anstaltsgebäudes. Die abgebildeten Schlaf-, Spiel-, Arbeits-, Empfangs- und Speiseräume zeigen, dass für alle Erziehungsbehelfe sowie für die Bequemlichkeit der Kinder reichliche Vorsorge getroffen wurde.

— **Ausstand in der Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahnen.** In der Maschinenfabrik der Staatsbahnen ruht seit einigen Tagen die Arbeit. Die Bewegung unter den Arbeitern dauert schon seit dem zu Pfingsten ausgebrochenen theilweisen Ausstand an. Am 15. d. Mts. überreichten die Arbeiter dem Generaldirektor eine Denkschrift, in welcher eine allgemeine Lohnerhöhung gefordert und als Termin der nächste Sonnabend bestimmt wurde. Der Generaldirektor erklärte, die Forderungen der Arbeiter nicht bewilligen zu können, da der Geschäftsgang der Fabrik seit Jahren immer schwächer werde und die geforderte Lohnerhöhung Kosten im Betrage von 22 000 fl. verursachen würde. Die Abordnung der Arbeiter überreichte hierauf dem Direktor eine neue, aus acht Punkten bestehende Eingabe, in welcher abermals Lohnerhöhung verlangt wird. Der Direktor erklärte hierauf, das Verhalten der Arbeiter könne zur Folge haben, dass die Bestellungen zurückgezogen und im Ausland ausgeführt werden, wodurch die Arbeiter und das Land Schaden erleiden würden. Trotzdem stellte der grösste Theil der 3 000 Arbeiter die Arbeit ein. Der Direktor erklärte, er werde keine neuen Arbeiter aufnehmen, sondern die Fabrik während des Ausstandes geschlossen halten; wer jedoch in der Arbeit verbleiben wolle, werde Beschäftigung erhalten. Die Arbeiter, die nicht in bestimmter Frist zur Arbeit zurückkehren, würden entlassen werden. Seither haben auch die arbeitswilligen Arbeiter, eingeschüchtert durch die Drohungen der übrigen, die Arbeit verlassen.

Vereinsausland.

— **Die französischen Eisenbahnen und die Weltausstellung.** Seit der Eröffnung der Pariser Ausstellung vom 15. April bis 15. Juni sind in Paris auf dem Nordbahnhofe 1 468 419 Reisende angekommen gegen 1 238 956 in der gleichen Vorjahrszeit; die Zunahme beträgt 18,5 %. Auf den Ostbahnhöfen (Strassburger und Bastillenbahnhof) zählte man während des Monates Mai 1 371 840 Reisende, d. i. 118 492 oder 10 % mehr als im Vorjahre. Auf der Westbahn (Bahnhöfe Saint Lazare und Montparnasse) kamen vom 1. bis 15. Juni an 1 009 272 Reisende gegen 764 560 im Vorjahre, d. i. eine Zunahme von 31 %.

— **Pariser Stadtbahn.** Nunmehr wird bekannt gegeben dass die öffentliche Einweihung am 14. Juli stattfindet. Die Gesellschaft hätte schon seit einigen Tagen 12 Züge auf ihrer vollständig fertiggestellten Linie von Vincennes nach der Porte Maillot und nach der Porte Dauphine in Umlauf setzen können, aber man zog vor, noch drei Wochen lang Schnelligkeitsversuche auf den besonders hervortretenden Kurven und Rampen zu veranstalten. Die Züge verkehren seit etwa 12 Tagen zwischen Vincennes und dem Hôtel de Ville, aber leer, und sie werden so ihren Weg und ihre Versuche von Station zu Station bis zum Boulogner Hölzchen fortsetzen. Nach der Zulassung des Publikums vom 14. Juli ab sollen die Züge sich in Zwischenräumen von 5 Minuten folgen und später die Anzahl der Züge vermehrt werden, so dass nur noch Zwischenräume von mindestens 2 Minuten bleiben.

— **Prozess wegen des Durchlochens der Eisenbahnfahrscheine.** Das Durchlochen der Fahrscheine hat auf französischen Bahnen schon oft zu Beschwerden seitens anspruchsvoller Reisenden Veranlassung gegeben. Einige behaupteten, dass aus hygienischen Rücksichten die mit dieser Maassregel betrauten Beamten Handschuhe tragen müssten; andere verweigerten durchaus ihre Fahrscheine zum Durchlochen herzugeben unter dem Vorwande, dass wesentliche Bemerkungen, wie der Preis und das Datum der Reise, ausgetilgt werden könnten. Die 11. Pariser Zuchtpolizeikammer hat dieser Tage deshalb einen Herrn Levy wegen vier verschiedener Weigerungsfälle zu vier Mal 25 Frcs. Busse und Anschlag des Urtheils in 25 Exemplaren verurtheilt. In der Begründung wird das formelle Recht der Eisenbahnverwaltung zur Durchlochung der Fahrscheine nachgewiesen.

— **Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport.** Der, wie schon kurz gemeldet, als Nachfolger des Herrn Droz zum Direktor dieses Amtes vom schweizerischen Bundesrath gewählte Dr. Ludwig Forrer ist 55 Jahre alt, hat von 1863 bis 1867 in Zürich die Rechte studirt, war dann eine Zeit lang als Staatsanwalt thätig und betrieb seit 1873 in Winterthur ein Advokaturbüro. Forrer gilt als einer der geschicktesten Rechtsanwälte im Kanton Zürich und erfreut sich namentlich als Vertheidiger in Strafsachen besonderen Rufes. Politisch hat er seit seiner Jugend eine hervorragende Rolle im Züricher Kantonsrath und im Nationalrath gespielt. Nun wird er der politischen Thätigkeit entsagen müssen. Der zum Bundesrath in Beziehungen stehende Berner „Bund" schreibt: „Die freisinnige Partei im Kanton Zürich und im Bunde verliert damit den thatkräftigsten Führer und den gewandtesten Parlamentarier . . . . Forrer ist ein Jurist von erstem Rufe, und das kommt dem Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport, das sich mit vielen Rechtsfragen zu befassen hat, wohl zu statten; auch in allen volkswirthschaftlichen und Verkehrsfragen weiss er Bescheid wie Wenige . . . . Das Centralamt hat den besten zum Leiter erhalten; mit tiefem Bedauern aber sehen wir Herrn Forrer aus den Reihen der politischen Kämpfer scheiden." Forrer hatte sich in den letzten Jahren mit grossem Eifer für die Kranken- und Unfallversicherung eingesetzt; das bezügliche Gesetz, welches kürzlich die schweizerische Volksabstimmung aus Unverstand verworfen hat, war vornehmlich sein Werk.

— **Umbau des Centralbahnhofs in Basel.** Nach dem soeben erschienenen Verwaltungsbericht der schweizerischen Centralbahn soll das Baseler Bahnhofsgebäude auf das Doppelte verbreitert und mit einem längeren Anbau für die deutschen Bahnlinien versehen werden. Geplant sind 5 schweizerische Personen-Bahnsteige mit je zwei Gleisen und zwei Bahnsteige der Reichseisenbahnen mit drei Ein- und Abfahrtsgleisen sowie ein die Bahnsteige untereinander verbindender Tunnel. Der Bundesrath hat den Plan genehmigt. Die Kosten hatte der vorjährige Bericht (ohne die Tieferlegung) mit 9,69 Millionen Frcs. veranschlagt, die Erweiterungen am Güterbahnhof usw. mit Strassenüberführungen auf 7,51 Millionen. Bekanntlich wird auch der badische Bahnhof in Basel bedeutend erweitert.

— **Schweizerische Centralbahn.** Im Jahre 1899 haben die Gesammteinnahmen sich um fast eine Million gesteigert (21.24 gegen 20.32 Mill. Frcs.), während die Ausgaben nicht nennenswerth gestiegen sind und der Betriebskoeffizient sogar von 55.72 auf 54,97 % fiel. Nach erheblich höherer Einlage in den Er-

neuerungsfonds und höherem Vortrag werden 48 Frcs. Dividende vertheilt gegen 45 Frcs. im Vorjahr.

— **Gotthardbahn.** Der von der Direktion und dem Verwaltungsrath für das Jahr 1899 erstattete Bericht gibt ein beredtes Zeugniss von der Ein- und Umsicht, mit welcher das Gotthardbahn-Unternehmen stets geleitet und verwaltet wird. Das abgelaufene Geschäftsjahr lieferte ein ausnehmend günstiges Ergebniss; doch mahnt der immer näher rückende Zeitpunkt der Liquidation der Gesellschaft zur Vorsicht. Diese erfolgt spätestens am 1. Mai 1909. Die Bilanz weist den Betrag der noch zu tilgenden Verwendungen mit 17 000 000 Frcs. aus. Die Summe der Abschreibungen und Kapitaltilgungen erhöht sich auf 1 304 671 Frcs. Dem Erneuerungsfonds werden nur 290 067 Frcs. entnommen, aber 1 447 018 Frcs. zugeführt. Bekanntlich hat der Bundesrath den Bahngesellschaften gestattet, die Einlagen in den Erneuerungsfonds bezw. die Entnahme aus denselben auf Grund ihrer Regulative vorzunehmen. Davon macht die Gesellschaft jedoch nur mit einer wesentlichen Modifikation Gebrauch. Das Regulativ von 1893 sieht einen Höchstbestand des Erneuerungsfonds von 5 000 000 Frcs. vor. Seitdem sind aber die Anlagewerthe bedeutend gewachsen, für den Oberbau von 12 350 000 Frcs. auf 17 630 000 Frcs. und für Rollmaterial von 12 500 000 Frcs. auf 20 190 000 Frcs. Ueberdies verlangt das Gesetz, dass auch das Mobiliar und die Geräthschaften in den Erneuerungsfonds einbezogen werden. Endlich kommt in Betracht, dass die schweizerischen Hauptbahnen in ihrem den Erneuerungsfonds betreffenden Rekurs auf die Bestimmung eines Höchstbetrags verzichtet haben, weshalb die Gesellschaft keinen Anlass sieht, heute eine neue Festsetzung derselben zu beantragen, sondern glaubt, dass einfach die statutenmässigen Einlagen gemacht werden sollen, zuzüglich einer besonderen Zuführung von 400 000 Frcs., gleich etwa 15 % des Buchwerths für Mobiliar und Geräthschaften. Nach den Vorschlägen der Verwaltung wird sich der Erneuerungsfonds von 5 000 000 Frcs. auf 6 150 000 Frcs. erhöhen. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 7 457 793 (im Vorjahre 6 845 000) Frcs., aus dem Güterverkehr 10 661 573 (9 864 900) Frcs. und mit den sonstigen Einnahmen zusammen 20 210 508 (18 548 236) Frcs. Die Betriebsausgaben erforderten 9 111 826 (8 837 656) Frcs. Als Ueberschuss der Betriebseinnahmen verblieben 9 744 721 (8 447 455) Francs. Der Vortrag bezifferte sich auf 2 049 525 (1 021 248) Frcs., der gesammte Bruttogewinn auf 12 189 848 (9 845 918) Frcs. Verwendung findet derselbe wie folgt: Kontokurrentzinsen 16 000 (15 785) Frcs., Obligationszinsen 4 114 712 (4 054 138) Frcs., Dotirung der Spezialfonds 1 447 018 (224 434) Frcs., Tilgungsfonds 1 304 671 (502 033) Frcs., so dass ein Nettogewinn von 5 307 425 (5 049 525) Francs verbleibt. Hiervon sollen wiederum 3 000 000 Frcs zu einer Dividende von 6 % verwendet und 2 307 425 (2 049 525) Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen werden.

— **Bern-Neuenburgbahn.** Der Bau hat in den letzten Monaten grosse Fortschritte gemacht; gegenwärtig beschäftigt das Unternehmen 2 700—3 000 Arbeiter. Die Direktion hofft, dass die Linie Ende Oktober dem Betriebe übergeben werden kann.

— **Besoldungen bei den schweizerischen Bundesbahnen.** Der Nationalrath hat im Gesetze über die Besoldungen der Beamten und Angestellten der künftigen Bundesbahnen folgende Besoldungsklassen im Meist- und Mindestgehalt aufgestellt: I. Klasse 10 000—15 000 Frcs., II. Klasse 6 000—10 000 Frcs., III. Klasse 5 000—8 000 Frcs., IV. Klasse 4 000—7 000 Frcs., V. Klasse 3 000—5 000 Frcs., VI. Klasse 2 400—4 800 Frcs., VII. Klasse 1 800—3 600 Frcs., VIII. Klasse 1 500—2 700 Frcs., IX. Klasse 1 200—2 200 Frcs. Die Mindestbesoldung würde also 960 ℳ betragen. Starke Unzufriedenheit herrscht unter den oberen Beamten, welche bei diesen Sätzen theilweise erheblich von ihrem gegenwärtigen Einkommen verlieren würden.

— **Simplontunnel.** Der schweizerische Nationalrath hat den geforderten Nachtragskredit von 50 000 Frs. für strategische Sicherungen am Nordausgange des Simplontunnels aus formalen Gründen vorerst abgelehnt. Nach den Mittheilungen des Bundesrathes wird nach jahrelanger Prüfung von der Anlage von Befestigungen abgesehen, aber der Tunnel wird zur Sprengung vorbereitet werden müssen.

— **Rikenbahn.** Bei einer Berathung über Eisenbahnangelegenheiten im Kanton St. Gallen theilte Bundesrath Zemp mit, der Bau der Rikenbahn liege im ernstlichen Willen des schweizerischen Eisenbahndepartements und Bundesrathes.

— **Schweizerische Bergbahnen.** Auch die Mehrzahl der schweizerischen Bergbahnen hat 1899 bessere Geschäfte gemacht. Die Bahn Visp-Zermatt vertheilt 6 % Dividende gegen 5,5 % im Vorjahre, die Gornergratbahn 3 %, die Wengernalpbahn 4,5 %. Der Bundesrath befürwortet die Konzessionsertheilung für eine Drahtseilbahn von Kriens auf den Sonnenberg.

— **Portugiesische Eisenbahngesellschaft.** Ueber den Abschluss der Bahn in 1899 werden der „Frankf. Ztg.“ folgende Angaben gemacht: Die gesammte Einnahme betrug 4 923 986 Milreis gegen 4 635 078 Milr. im Vorjahre. Die Ausgaben erforderten 1 964 130 (1 891 235) Milr., so dass als Ueberschuss 2 959 856 (2 743 843) Milr. verblieben. Als Betriebsüberschuss blieben 759 151 Milr. gegen nur 216 424 Milr. im Vorjahre. Für Erneuerung des Rollmaterials wurden 60 556 Milr., für die Verbesserungen der Linie 255 556 Milr. aufgewendet. Der Reinertrag beträgt 198 021 Milr., der auf ein neues Konto „Rücklage zur Sicherung der Obligationenamortisation im Jahre 1899“ übertragen wird. Rechnet man zu den Roheinnahmen des Betriebes die aus der Garantie, so wurden insgesammt 4 898 637 Milr. erzielt gegen 4 612 061 Milr. des Vorjahres. Die Einnahme der Ost- und Nordlinien besserte sich von 2 877 878 auf 3 045 612 Milr., aber ihre Ausgabe stieg nur von 994 314 auf 1 001 830 Milr. Von den garantirten Strecken hat die Beira-Baixa 585 641 Milr. gebracht (1898 567 398 Milr.); die Ausgaben dieser Linie verminderten sich von 163 584 auf 158 469 Milr. Die Torres-Figueira erhöhte ihre Einnahme von 389 491 auf 408 571 Milr., einschliesslich der von 88 891 auf 103 416 Milr. gestiegenen Garantiezuschüsse; die Ausgaben stiegen von 220 196 auf 226 258 Milr. Insgesammt brachte der Personenverkehr 1 932 121 Milr. (mehr 94 726 Milr.), der Eilgutverkehr 234 706 Milr. (mehr 18 466 Milr.), der Frachtgutverkehr 1 938 845 Milr. (mehr 130 655 Milr.), Diverses 301 241 Milr. (mehr 41 009 Milr.). Der Verlust am Goldagio betrug 912 676 Milr. gegen 1 274 608 Milr. des Vorjahres, somit diesmal 361 932 Milr. weniger. Diese bemerkenswerthe Besserung des Goldagios trug wesentlich zu dem zufriedenstellenden Ergebniss bei. Im Betriebsjahr wurde Portugal von der Pest, die in Oporto ausbrach, heimgesucht, wodurch die Einnahmen indess nur vorübergehend litten. Unter den Betriebsausgaben finden sich 421 510 Milr. (1898 418 253 Milr.), die für Verbesserungen der Bahn aufgewandt wurden; mit diesen Verbesserungen wird fortgefahren, um die Sicherheit der Züge zu erhöhen. Vertheilt auf die Betriebslänge (unverändert 1 073 km) stellte sich auf das Kilometer die Einnahme auf 4 589 (4 320) Milr., die Ausgabe auf 1 831 (1 763) Milr., der Ueberschuss auf 2 758 (2 557) Milr. Der Betriebskoeffizient betrug 44,31 % gegen 45,62 % vor einem und 45,74 % vor zwei Jahren.

— **Erhöhung des Kohlentarifs auf den englischen Eisenbahnen.** Dem „Journ. des transp.“ zufolge haben die Eisenbahngesellschaften von England und Wales dem Publikum soeben die amtliche Mittheilung gemacht, dass die Tarife für den Kohlentransport nach den Hochöfen und nach den Ausfuhrhäfen der Ostküste vom 1. Juli d. J. an um 10 bezw. 20 Centimes (soll wohl heissen 1 bezw. 2 Pence) auf die Tonne erhöht würden. „Wir glauben nicht“, fügt die französische Quelle hinzu, „dass die Abnehmer in England und auf dem Festlande sehr erbaut über diese Maassregel sein werden, welche übrigens auf den französischen Eisenbahnen, an denen zu nörgeln jetzt Mode ist, nicht geduldet werden würde.“

— **Ueber einen Eisenbahnunfall bei Hampton Court in der Nähe von London,** der sich am 21. d. Mts. ereignete und bei dem 50—60 Personen verletzt wurden, erfährt der „Hamb. Korr.“ folgendes Nähere: „Der verunglückte Zug war ein Vergnügungszug, der Fahrgäste von Hastings zurückbrachte. Vermuthlich infolge der Glätte der nass geregneten Schienen konnte der Zug nicht rechtzeitig zum Stehen gebracht werden und die Lokomotive rannte auf den Prellbock auf; die Maschine sowohl wie einige Wagen wurden sehr beschädigt. Die Fahrgäste waren zum grossen Theil bereits aufgestanden und bereiteten sich zum Aussteigen vor, als der Anprall geschah. Ungefähr 6 Personen wurden durch Glassplitter im Gesicht usw. schwer verletzt und wurden zunächst im Wartezimmer untergebracht. Aerztliche Hilfe war sofort zur Stelle. Verlust an Menschenleben ist nicht zu beklagen.“

— **Eisenbahn Damaskus-Mekka.** Die türkische Regierung hat dem „Journ. des transp.“ zufolge die Entscheidung getroffen, dass die Eisenbahn von Damaskus nach Mekka Normalspur erhalten, dass die Eisenbahnwagen in den Werkstätten der türkischen Admiralität erbaut und die Lokomotiven in Europa auf dem Wege öffentlicher Vergebung angeschafft werden sollen.

— **Ausweisung von Eisenbahnbeamten aus Transvaal.** Der niederländisch-südafrikanischen Eisenbahngesellschaft, welche bekanntlich die Haupteisenbahnlinien Transvaals betreibt, ist nach einem Telegramm des Reuter'schen Büros englischerseits die amtliche Mittheilung zugegangen, dass 1400 ihrer Beamten mit Familien ausgewiesen worden seien. Der niederländische Konsul in Lorenzo Marques telegraphirt, nach ver-

trauenswürdigen Mittheilungen sei eine Bekanntmachung veröffentlicht worden, dass diejenigen Beamten der genannten Gesellschaft, welche sich weigern, bei englischen Militärtransporten mitzuwirken, über East London nach Europa zurückgeschafft werden sollen.

— **Eisenbahnbauten in Algier.** Die Verlängerung der Eisenbahn des oranischen Südens (französisch-algerische Gesellschaft) jenseit von Duveyrier, nach den Oasen von Tuat und Tidikelt, durch die Thäler des Sousfena und Saoura ist von der französischen Regierung genehmigt und sind bereits die Vorarbeiten für den ersten Theil dieser Verlängerungsstrecke von Duveyrier nach Ksar-el-Aroudj in einer Länge von ungefähr 95 km vollendet. Diese Strecke geht über den Col de Bouib-Souf, Tasra und Nakhelat-bel-Brahim. Sobald die Linie dem Betriebe übergeben werden kann, wird sie unverzüglich für militärische Transporte nach Duveyrier und Igli benutzt werden.

— **Ostindische Eisenbahnaufträge für deutsche Werke.** Howard Vincent frug in der Sitzung des englischen Unterhauses vom 19. d. Mts. an, ob die ostindische Eisenbahngesellschaft, die von der indischen Regierung garantirt sei, Aufträge für Räder und Achsen in Deutschland begeben habe. Der Staatssekretär für Indien Lord Hamilton erwiderte, obgleich der Staatssekretär in der Verwaltung der Gesellschaft vertreten sei, so habe er doch keine Aufsicht über die Leitung und den Betrieb der Linien. Er (Redner) sei dahin unterrichtet worden, dass, wenn man auch aus geschäftlichen und patriotischen Gründen in der Regel der englischen Industrie den Vorzug zu geben entschlossen sei, doch in diesem Falle der 12 350 Pfund betragende Preisunterschied zwischen dem Angebot von Krupp und dem niedrigsten englischen Angebot so gross gewesen sei, dass er es unmöglich gemacht habe, bei der gewohnten Praxis zu beharren. Die Grundsätze, die die Annahme von Angeboten auf Waaren bestimmten, würden in gleicher Weise auf die Verfrachtungsangebote angewendet. Ohne Zweifel werde man sich der britischen Schifffahrt bedienen, wenn damit nicht eine unvernünftige Belastung der Gesellschaft verbunden sei.

Allgemeines.

— **Amerikanische Lokomotiven.** Ein augenblicklich in Paris weilender Grossindustrieller, dessen Stellung ihn als einen hervorragend kompetenten Sachverständigen im Lokomotivenbau kennzeichnet, schreibt der „Berliner B.-Ztg." in Bezug auf die auch von uns in No. 47 S. 729 d. Ztg. erwähnte Auseinandersetzung, welche der französische Arbeitsminister mit einem Abgeordneten wegen Ausstellung einer amerikanischen, in Frankreich auf der Staatsbahn laufenden Lokomotive gehabt hat, folgendes: „Ich habe diese Lokomotive sowie die anderen ausgestellten besichtigt und finde die Aufregung der französischen Industrie unbegreiflich. Weil die Amerikaner in einzelnen Maschinengattungen Vorzügliches leisten, denken nämlich viele Europäer, Amerika leiste in den meisten Maschinen Hervorragendes, und weil auch ihre Bahnen sehr grosse Strecken durchqueren, so müssten selbstredend die amerikanischen Lokomotiven besser sein als die europäischen. Die ausgestellte amerikanische Lokomotive lässt die Berechtigung dieses Axioms mindestens zweifelhaft erscheinen. Bei derselben ist ein Punkt vor Allem ins Auge springend, „die billigen Herstellungskosten", und dieser Gesichtspunkt ist bei allen Theilen der Lokomotive der hervortretendste. Wenn die europäischen Bahnen diesem Punkte mehr Rechnung tragen wollten, so würden die in Europa gebauten Lokomotiven auch wesentlich anders aussehen und viel weniger kosten als jetzt. Man sagt, auch die bayerische Staatsbahn habe einige Lokomotiven in Amerika bestellt, und ich kann dies Verfahren nur billigen. Stellt sich dann heraus, dass bei den deutschen Betriebsverhältnissen die amerikanische Maschine dauerhaft ist, so werden die inländischen Bahnen ihre strengen Fabrikationsbedingungen fallen lassen und auch aus Deutschland viel billigere Maschinen erhalten als jetzt. Vielleicht aber zeigt der Versuch, dass das Billigste vielfach das Theuerste ist."

— **Schneeverwehungen in Alaska.** Die Eisenbahnen in Alaska haben im vorigen Winter mit Schneeverwehungen zu kämpfen gehabt, wie sie selbst in den dortigen, besonders stark von Schneefällen heimgesuchten Gegenden zu den Seltenheiten gehören sollen. Nach den Mittheilungen der „Railway and Engineering Review" vom 7. April d. J. fielen in dem von der White Pass- und Jukon-Eisenbahn durchzogenen Gebiete im Dezember 1899 fast 3 m Schnee. Eine grosse Menge Arbeiter und eine Schneeschleuder mussten den ganzen Winter hindurch fast beständig an der Freimachung der Strecke arbeiten. Einmal musste Anfangs März die Schneeschleuder ununterbrochen 105 Stunden in Thätigkeit bleiben, um einem eingeschneiten Personenzuge Hilfe zu bringen. Die Bahn hat Schmalspur; es wird angegeben, dass die eigens für ihre Spurweite gebaute Schneeschleuder den Anforderungen nicht entsprochen habe. („Centralbl. f. d. Bauv.")

— **Dass die Bienen auf besonderen Eisenbahnzügen** reisen, dürfte nicht allgemein bekannt sein. Diese Bienensonderzüge werden in diesem Sommer auf den Strecken Bad Nenndorf-Soltau in der Nacht vom 2. zum 3. Juli, Hameln-Hannover-Uelzen und Hannover-Riethagen in der Nacht vom 3. zum 4. Juli und Schönhausen-Stendal-Uelzen-Soltau in der Nacht vom 3. zum 4. Juli und in der Nacht vom 23. zum 24. Juli verkehren. Mit diesen Sonderzügen werden die Bienen zum Honigeinbringen in die Lüneburger Haide geschafft. („Nat.-Ztg.")

— **Ueber den Bahnpostdienst in den Vereinigten Staaten von Amerika** enthält die „Deutsche Verkehrszeitung" folgende interessante Mittheilungen aus dem Verwaltungsberichte der amerikanischen Postverwaltung für 1898/99. In den Vereinigten Staaten sind auf Eisenbahnen, Dampfschiffen und Kabel- sowie elektrischen Bahnen im ganzen 1 268 fahrende Posten mit einem Personal von insgesammt 7 662 Köpfen in Thätigkeit. Daneben sind 342 Bahnpostbeamte vorhanden, die auf den wichtigsten Knotenpunkten das Umladen der Posten zu besorgen haben, ferner 304 Bahnpostbeamte, die mit Büroarbeiten u. dergl. beschäftigt sind. Die Länge der Eisenbahn-, Dampfschiffs- usw. Linien, auf denen Bahnposten verkehren, beträgt 177 747 engl. Meilen; die von den Bahnpostbeamten im Jahre 1898/99 insgesammt zurückgelegte Meilenzahl beläuft sich auf nahezu zwei Milliarden oder täglich rund 540 000 engl. Meilen.

Die Kosten der Beförderung inländischer Korrespondenzen auf Bahnen und Dampfschiffen haben sich im Berichtsjahre belaufen an:

Vergütungen an die Eisenbahngesellschaften auf	31 942 150 D.
„ „ „ Schiffsgesellschaften auf .	550 454 „
„ „ „ Unternehmer von Kabel- und elektrischen Bahnen auf . .	275 448 „
Kosten für Beschaffung und Unterhaltung der Bahnpostwagen auf	4 175 724 „
Besoldungen usw. des Personals auf	8 610 732 „
zusammen	45 554 508 D.

Die Bahnposten haben im letzten Jahre rund 7 Milliarden Sendungen der ersten Klasse (Briefe und Postkarten) und rund 6,25 Milliarden Sendungen der übrigen Klassen (Zeitungen, sonstige Drucksachen, Waarensendungen) zu bearbeiten gehabt; dazu kommen rund 17 500 000 Einschreibsendungen. Von den Briefsendungen sind rund 520 000 000 zur Erleichterung des Dienstes der Ortspostanstalten durch die Bahnpostbeamten nach Bestellbezirken usw. vorsortirt worden.

Die Zahl der im Bahnpostbetriebe vorgekommenen Fehlleitungen hat im Berichtsjahre 1 312 388 betragen oder 11,94 % weniger als im Jahre vorher. Auf mehr als 10 000 richtig geleitete Sendungen kommt danach immer nur eine Fehlleitung.

Diejenigen Sendungen, die mit unleserlichen oder ungenauen Adressen versehen sind und daher nicht oder nicht ohne Weiteres ihrer Bestimmung zugeführt werden können, werden im amerikanischen Bahnpostbetriebe „Nixen" genannt. Der Name kommt wohl daher, dass die schlecht adressirten Sendungen gleich jenen Fabelwesen etwas nicht recht Greifbares darstellen, dass, wie jene dem Menschen, der sich ihnen naht, gern einen Schabernack spielen, so die Sendungen mit schlechter Adresse den armen Bahnpostbeamten quälen und zum Besten haben. Solche „Nixen" sind im Berichtsjahre 14 606 085 vorgekommen. Davon hat nahezu die Hälfte nachträglich den Empfängern zugestellt oder den Absendern zurückgegeben werden können; die anderen sind dem Dead letter Office zugeführt worden.

Die Zahl der Eisenbahnunfälle, bei denen Bahnpostbeamte betheiligt waren, hat sich im Berichtsjahre auf 799 belaufen, eine Zahl, die in früheren Jahren auch nicht annähernd erreicht worden ist. Bei den Unfällen sind 6 Beamte getödtet, 50 schwer und 162 leicht verletzt worden. Da die Eisenbahnunfälle und demgemäss auch die Verletzungen von Bahnpostbeamten trotz aller Verbesserungen des Eisenbahn-Betriebsmaterials von Jahr zu Jahr zahlreicher werden, so macht sich der Mangel einer ausreichenden Fürsorge für verunglückte Bahnpostbeamte immer mehr fühlbar. Gegenwärtig kann die amerikanische Postverwaltung nach den bestehenden Gesetzen zwar verletzten Beamten ihr Diensteinkommen auf die Dauer von längstens einem Jahre weitergewähren, es fehlt aber an jeder Fürsorge für die Hinterbliebenen getödteter Beamten und ebenso an der Möglichkeit, verletzten Beamten, die infolge des erlittenen Unfalls dauernd dienstunfähig bleiben, fortlaufende Unterstützungen zu gewähren. Schon seit Jahren hat sich die Postverwaltung bemüht, die Ausfüllung dieser Lücke der Gesetzgebung zu er-

langen, doch stets vergeblich. Jetzt wird vorgeschlagen, dass eine Art Pensions- und Unterstützungskasse durch laufende Abzüge von 2 % von den Gehältern der im Bahnpostdienste thätigen Beamten gebildet werde. Aus dieser Kasse, in die ferner alle Strafgelder für Fehlleitungen usw. fliessen sollen, würden Unterstützungen gewährt werden: an diejenigen bei Eisenbahnunfällen verletzten Bahnpostbeamten, deren Dienstunfähigkeit mehr als ein Jahr ausmacht; an die Hinterbliebenen (Wittwen, Waisen, u. a. auch Eltern) der bei Unfällen getödteten Bahnpostbeamten; endlich an solche Bahnpostbeamte, die nach einer Dienstzeit von mindestens 20 Jahren infolge von Krankheit oder aus sonstigen Ursachen dienstunfähig werden. Ob dieses Projekt, das der Generalpostmeister lebhaft befürwortet, in absehbarer Zeit Gesetz werden wird, muss bei der Eigenart der amerikanischen Verhältnisse zweifelhaft erscheinen, da man in Amerika eine Beamtenfürsorge, wie sie bei uns als selbstverständlich gilt, gar nicht kennt. Zu gönnen wäre den amerikanischen Bahnpostbeamten die erwähnte, gewiss bescheidene Fürsorge in Fällen unverschuldeter Noth umsomehr, als sich diese Beamten, wie der Verwaltungsbericht ausdrücklich hervorhebt, auch sonst, trotz der hohen Anforderungen, die an ihre Leistungsfähigkeit gestellt werden, pekuniär keineswegs günstig stehen.

— **Amerikanische Dampfmotorwagen für Eisenbahnvorstadtverkehr.** Trotz der Fortschritte der Elektrizität ruhen die Versuche nicht, für Eisenbahnverkehr geringen Umfangs neue geeignete Dampfmotorwagen herzustellen. So ist der Zeitschrift „Der Motorwagen" zufolge von den Baldwin-Lokomotivwerken für die Cincinnati-, Hamilton- und Dayton-Bahn ein Dampfmotorwagen erbaut worden, der neue glänzende Leistungen aufweist. Der Wagen theilt sich in drei Abtheilungen. Die hinterste enthält die für die Fahrgäste bestimmten 28 Sitze und ist von der Plattform aus zugänglich. Am einen Ende ist ein Waschraum angebracht. Von diesem Abtheil führt eine Thür in den Gepäckraum, der sechs Fuss lang und an den Seiten mit den gewöhnlichen Schiebethüren versehen ist. Von ihm aus führt eine seitliche Thür zum Führerstand und Maschinenraum. Der Kessel des Baldwinwagens steht fest und der Dampf wird den Cylindern durch biegsame Röhren zugeführt. Der Kessel ist ein senkrechter Röhrenkessel und besitzt ein röhrenförmiges Magazin in der Mitte, durch welches die Kohlenaufschüttung besorgt wird. Die Kohle wird automatisch durch einen Hebel hinabgeschüttet, welcher unten in einer Kugel endigt und die Kohle auch vertheilt. Auf dem Dach des Wagens befindet sich ein Kondensator aus $1^1/_2$ zölligen Messingröhren, welche an gusseiserne Verbindungsstücke angenietet sind. Dieser kondensirt den ausgestossenen Dampf so vollständig, dass weder Geräusch noch ausgestossener Dampf wahrzunehmen ist. Unter dem Wagen befinden sich zwischen den Räderpaaren zwei Tanks, deren einer das Kondensationswasser, der andere das mitgenommene Speisewasser aufnimmt. Sie stehen untereinander in Verbindung. Die Maschine ist eine Vauclain-Kompoundmaschine mit vier Cylindern. Die Hochdruckcylinder haben $5^1/_2$ Zoll Durchmesser, die Niederdruckcylinder 9 Zoll Durchmesser, der Hub beträgt 12 Zoll und die Triebräder haben 30 Zoll Durchmesser. Der Triebmechanismus ist an dem Rahmen angebracht, welcher die vorderen Räderpaare trägt. Die Hinterräder dienen lediglich als Laufräder. Der Wagen selbst ist 32 Fuss 9 Zoll lang. Die gesammte Räderbasis beträgt 16 Fuss 8 Zoll und die Basis der Triebräder ist 5 Fuss. Der Kesseldruck beträgt 12 Atmosphären. Bei den Versuchen mit diesem Wagen lief derselbe 38 englische Meilen, ohne dass man das Feuer beaufsichtigte, welches sich selbstthätig regulirte. 17 Meilen hiervon wurden mit einer Geschwindigkeit von $42^1/_2$ Meilen = 68 km in der Stunde zurückgelegt. Diese Wagen sollen dazu dienen, den Vorstadtverkehr zu vermitteln und auch den Betrieb der unterirdischen Linien zu übernehmen, besonders auf weniger verkehrsreichen oder Linien mit leichterem Zugdienst, wo es sich nicht bezahlt macht, eine grosse Maschine arbeiten zu lassen. Bei der grossen erreichten Geschwindigkeit würde er vielleicht sogar für Schnellverkehr auf verkehrsarmen Strecken mit Erfolg verwendet werden können.

— Ueber die **Erfolge russischer Kolonisation in Asien** durch das Mittel des Eisenbahnbaues sprach unlängst in der letzten Sitzung der deutschen Kolonialgesellschaft zu Berlin Dr. P. Rohrbach, Generalsekretär des evangelischen Kongresses. Er erwähnte besonders drei Punkte, wo die russische Politik, jene „Jagd nach der Grenze", hervorragende Erfolge aufzuweisen hat: Westturkistan, wo die transkaspische, jetzt mittelasiatische Eisenbahn ausserordentliche wirthschaftliche Aussichten eröffnet hat, Ostasien, erschlossen durch die sibirische Bahn, und Persien, für das ebenfalls schon gewaltige Eisenbahnpläne erwogen werden. Durch die mittelasiatische Bahn, die jetzt in die Verwaltung der Civilbehörden übergegangen ist, sind wirthschaftliche Folgen eingetreten, die sich die Erbauer nicht haben träumen lassen. Ursprünglich hatte sie nur strategischen Zwecken dienen sollen. Sie führt in ein für den Baumwollenbau ausserordentlich günstiges Land mit einer ausgezeichnet geeigneten Bevölkerung und versorgt Russland schnell mit derartigen Massen von Baumwolle, dass für den Fall des Ausbleibens amerikanischer Einfuhr keine Krise eintreten würde. Dies ist ein unvergleichlicher Vorzug Russlands vor anderen Ländern. Dass Russland übrigens mit der dortigen Bevölkerung so gut auskommt, hat es seiner vorzüglichen Kolonisationsart zu danken. Der Russe betrachtet sich nämlich nicht — wie z. B. der Engländer in Indien — den Eingeborenen gegenüber als ein höheres Wesen, sondern er weiss sich mit ihnen zu stellen als Unterthan desselben absoluten Herrschers. Eine ähnliche Aussicht wie den Russen diese Bahn, würde uns Deutschen die Bagdadbahn eröffnen. Sie dringt im Süden ebenfalls in Gegenden, die sich für Baumwollenbau vortrefflich eignen, und die Bevölkerung, richtig behandelt, könnte ebenfalls ausgezeichnetes leisten. Es wäre ein schöner Gewinn für uns, wenn es gelänge, unsere Baumwolle dorther zu beziehen und uns auf diese Weise zugleich einen Absatzmarkt für unsere Industrie zu schaffen. — Die grosse sibirische Bahn kann uns für unsere Kolonien als Beweis dafür dienen, dass die Eisenbahn den Verkehr schafft. Einen grossartigen Zuwachs von Getreide und Menschen für Sibirien zu erwarten, möchte übrigens verfehlt sein. — Eine russische Eisenbahn nach Süden (Persien) zum indischen Ozean würde natürlich den Engländern die grössten Beklemmungen verursachen; aber es wird ihnen nichts nützen. Auch hier hat Russlands Thätigkeit mit Benutzung des südafrikanischen Krieges einen ausserordentlichen Erfolg errungen. Auf politischem Gebiete ergibt sich aus diesen russischen Erfolgen, dass Russland auf lange Zeit gezwungen ist, Frieden zu halten; denn nur dann kann es diese Erfolge ausnutzen, nur dann können sich die ungeheueren Anstrengungen bezahlt machen. Die Bahnbauten sind in erster Linie wirthschaftlicher Natur; es handelt sich ja darum, das Tributbereich für die sich ausserordentlich entwickelnde russische Industrie auszudehnen. Vor der Hand steht aber diese Industrie noch so, dass sie keine Erschütterung vertragen kann. Schon eine die ruhige Entwickelung störende Erschütterung des Kredits könnte die verhängnissvollsten Folgen haben. Ungeheuere Kapitalien, eine ungeheuere Arbeit wäre dann vergeblich gewesen. Man kann deshalb annehmen, dass es der russischen Regierung ehrlich darum zu thun ist, den Frieden zu erhalten. Dr. Rohrbach erklärte, von hoher Stelle gehört zu haben, dass diese Machtentwickelung Russlands die deutschen Interessen durchaus nicht berühren würde, und man könnte darum mit dieser Entwickelung in Deutschland nur zufrieden sein und dies sogar, wenns Noth thäte, durch die That beweisen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene, 40,40 km lange Strecke Callies-Falkenburg der königlichen Eisenbahndirektion Bromberg ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner ist die 8,16 km lange Strecke Köditzberg-Sitzendorf der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt, welche am 27. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Am 1. Juli d. J. werden die an der Bahnstrecke Born-Opladen

zwischen den Stationen Wermelskirchen und Hilgen bezw. Burscheid und Pattscheid gelegenen Haltepunkte Wermelskirchen-Tente und Kuckenberg für den Personenverkehr eröffnet. Die Entfernungen von den Nachbarstationen sind folgende:

Wermelskirchen-Wermelskirchen-Tente	3,4 km
Wermelskirchen-Tente-Hilgen	3,2 „
Burscheid-Kuckenberg	2,8 „
Kuckenberg-Pattscheid	2,6 „

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Die in der Nr. 47 — S. 734 — d. Ztg. enthaltene Mittheilung, betreffend die Haltestelle Goddentow-Lanz hat zu lauten: Am 1. Juli d. J. wird die an der Bahnstrecke Stolp-Danzig zwischen Lauenburg i/Pom. und Gr. Boschpol gelegene Haltestelle Goddentow-Lanz, welche gegenwärtig nur dem Personen- und Wagenladungsgüterverkehr dient, auch für den Gepäck-, Eilgut-, Stückgut- und Viehverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Danzig in Nr. 48 — Inser.-Nr. 1482 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Die an der Bahnstrecke Schönebeck-Stassfurt zwischen den Stationen Schönebeck und Eggersdorf gelegene, z. Zt. nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Station Elmen-Salze wird am 15. Juli d. J. für den Eil- und Frachtstückgutverkehr und am 15. August d. J. für den Wagenladungsgüterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen — ausgenommen solche Fahrzeuge, die nur von der Stirnseite der Wagen ver- oder entladen werden können — eröffnet werden. Für die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist die Station nicht geeignet. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg in Nr. 48 — Inser.-Nr. 1483 — d. Ztg.)

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1855 vom 21. Juni d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Ausgabe französischer Fahrscheinhefte in Verbindung mit Vereinsfahrscheinheften (abgesandt am 23. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Güterverkehr über Sassnitz-Trelleborg.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird die Station Friedland (Ndr.-Schl.) des Direktionsbezirks Breslau und die Station Rybnik des Direktionsbezirks Kattowitz in den obenbezeichneten Eisenbahnverband aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Altona, den 22. Juni 1900. (1516)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Juli d. J. wird im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Königsberg die Nebenbahn Neidenburg-Ortelsburg mit den Stationen und Haltestellen Corpellen, Gr. Schiemanen, Grünfliess, Jeschonowitz, Kl. Piwnitz, Muschaken, Puchallowen und Willenberg für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs-, Fahrzeugs- und Viehverkehr eröffnet werden.

Der Haltepunkt Kl. Piwnitz ist für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck eingerichtet, während Corpellen nur dem Personenverkehr dient.

Sämmtliche Stationen werden in den Gruppentarif I (Bromberg, Danzig und Königsberg) und gleichzeitig in die Gruppenwechseltarife der preussischen Staatsbahnen, an denen die Gruppe I betheiligt ist, sowie in den oldenburg-ostdeutsch - Berlin - Stettiner Gütertarif einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze sowie über die Abfertigungsbefugnisse ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 19. Juni 1900. (1517)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Betriebseröffnung der Neubaulinie Naumburg-Deuben.

Am 29. Juni d. J. wird die 22 km lange Neubaustrecke Naumburg-Teuchern (Deuben) für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr dem Betriebe übergeben.

Von den an dieser Strecke gelegenen Stationen erhalten die Haltestellen Naumburg-Ost, Wethau, Mertendorf, Stössen und Krauschwitz bei Teuchern die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen, Vieh und Fahrzeuge. Auf den Haltestellen Wethau, Mertendorf und Krauschwitz bei Teuchern dürfen jedoch nur solche Fahrzeuge angenommen und ausgeliefert werden, die durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen verladen werden können. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und Privatdepeschen ist auf allen Stationen ausgeschlossen.

Der Haltepunkt Scheiplitz dient nur dem Personenverkehr.

Für die neue Strecke haben Gültigkeit: „Die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892, die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und die Tarife für den Direktionsbezirk Erfurt."

Der Fahrplan für diese Strecke ist in dem allgemeinen Fahrplan der Direktionsbezirke Erfurt-Halle, der am 1. Mai d. J. in Kraft getreten ist, enthalten.

Erfurt, den 20. Juni 1900. (1518)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Alt-Tramm für den Personenverkehr.

Am 1. Juli d. J. wird der zwischen den Stationen Degow und Kolberg an der Bahnstrecke Belgard-Kolberg gelegene Haltepunkt Alt-Tramm für den Personenverkehr eröffnet.

Es werden daselbst in der Richtung nach Kolberg die Züge 531, 521, 429 a und 529 und in der Richtung nach Belgard die Züge 430 a, 522, 532 und 526 halten.

Stettin, im Juni 1900. (1519)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Güterstation Gotzlow für den Wagenladungsverkehr.

Am 1. Juli d. J. wird die zwischen den Stationen Züllchow und Kratzwiek an der Bahnstrecke Stettin-Jasenitz gelegene Haltestelle Gotzlow für die Abfertigung von Wagenladungsgütern eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird die Haltestelle Gotzlow in die Tarife für die Gruppen- und Gruppenwechselverkehre der preussischen Staatseisenbahnen sowie in den Wechselverkehr mit der oldenburgischen Staatsbahn aufgenommen.

Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, im Juni 1900. (1520)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Güterverkehr.

Wegen Chaussirung der Zufuhrstrasse zum Bahnhof Marienfelde Militärbahnhof wird diese Station für den gesammten Wagenladungsverkehr vom 6. August d. J. ab einstweilig geschlossen.

Direktion (1520a)
der Militäreisenbahn.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen des Direktionsbezirks Breslau, Kattowitz und Posen (Gruppe II).

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird die zwischen Liegnitz und Spittelndorf

gelegene neue Haltestelle Jeschkendorf des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau in den obengenannten Verkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 23. Juni 1900. (1521)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokalgüterverkehr.

Der Ausnahmetarif 1 (Frachtstückgut zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern) wird mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab auf Stückgut des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern ausgedehnt.

Schwerin, den 20. Juni 1900. (1522)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Hamburg-mecklenburgischer Verbandsgüterverkehr.

Der Seehafenausnahmetarif A (Frachtstückgut zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern) wird mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab auf Stückgut des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern ausgedehnt.

Schwerin, den 20. Juni 1900. (1523)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbandsgütertarif, Heft 1, 2, 3.

Durch die zum 1. Juli d. J. zur Einführung kommenden Entfernungen und Frachtsätze für die Station Brilon Stadt des Direktionsbezirks Cassel (vergl. unsere Bekanntmachung vom 22. Juni d. J.) werden die bestehenden Entfernungen und Frachtsätze für Brilon Stadt der westfälischen Landesbahn aufgehoben und ersetzt.

Hannover, den 25. Juni 1900. (1524)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif der Gruppe V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppe V mit den übrigen preussischen und den grossherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen, Militärbahn-Staatsbahntarif, niederdeutscher Verbands-Gütertarif, rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlentarif, Saarkohlentarif (Nr. 17), Staatsbahn-Thier- etc. Tarif.

Mit dem 29. Juni d. J. werden die an der Neubaustrecke Naumburg-Teuchern gelegenen Stationen Naumburg Ost, Mertendorf, Wethau, Stössen und Krauschwitz bei Teuchern in die oben bezeichneten Tarife einbezogen. Dieselben erhalten die Befugniss zur Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern, Wagenladungen, lebenden Thieren und Fahrzeugen; Mertendorf, Wethau und Krauschwitz b/Teuchern jedoch nur von solchen Fahrzeugen, welche durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen verladen werden können. Sprengstoffe bleiben auf allen Stationen von der Abfertigung ausgeschlossen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze etc. ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 23. Juni 1900. (1525)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-hessischer Verkehr.

Am 10. August d. J. werden die im ostdeutsch-hessischen Verkehr bestehenden Entfernungen und Frachtsätze für die Station Eberbach (Direktionsbezirk Mainz) einerseits im Verkehr mit sämmtlichen Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Bromberg, Danzig, Kattowitz, Königsberg, Posen, ferner der ostpreussischen Südbahn, der Marienburg-Mlawkaer Bahn, sowie der Station Kempen der Breslau-Warschauer Bahn andererseits aufgehoben.

Für diejenigen östlichen Stationen, für welche am 1. Juli d. J. im ost-mittel-südwestdeutschen Verbande im Verkehr mit Eberbach Entfernungen und Frachtsätze nicht eingeführt worden sind, treten ab 10. August d. J. geringe Frachterhöhungen ein.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen.

Frankfurt a. M., den 20. Juni 1900. (1526)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Güterverkehr.

Am 1. Juli d. J. gelangt zum Gütertarif vom 1. Juli 1896 der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält in der Hauptsache Frachtsätze für neu einbezogene niederländische Stationen und Stückgutsätze für die Stationen Eving, Derne und Preussen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, sowie Aenderungen beziehungsweise Ergänzungen der Ausnahmetarife 1—5 8 und 9. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen, durch welche auch Abdrücke des Nachtrags unentgeltlich bezogen werden können.

Dortmund, den 21. Juni 1900. (1527)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
die Direktion
der Dortmund-Gronau-Enscheder
Eisenbahn-Gesellschaft.

Ausnahmetarif vom 15. Januar 1894 für Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet usw. sowie für Koks zum Hochofenbetrieb nach den vorgenannten Gebieten.

Zum vorbezeichneten Ausnahmetarife tritt am 1. Juli d. J. der Nachtrag XV in Kraft, enthaltend Frachtsätze für den Eisenerzversand der Station Marienrachdorf (Direktionsbezirk Frankfurt a. M.), sowie für den Koksversand der Stationen Ruhrort Rhein., Horst i. Westf., Hugo (Direktionsbezirk Essen) und Preussen (Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn). Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 19. Juni 1900. (1528)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gütertarif der Gruppe V, Gütertarife für den Wechselverkehr der Gruppe V mit den übrigen preussischen und grossherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen, mitteldeutscher Privatbahngütertarif, Heft 3, Militärbahn-Staatsbahntarif, niederdeutscher Verbands-Gütertarif, rheinisch, westfälisch, mitteldeutscher Staatsbahnkohlentarif, Saarkohlentarif (Nr. 17), Staatsbahn-Thier- etc. Tarif.

Mit dem 27. Juni d. J. wird die an der Neubautheilstrecke Köditzberg-Sitzendorf gelegene Haltestelle Sitzendorf in die obenbezeichneten Tarife einbezogen.

Dieselbe erhält die Befugniss zur Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern, Wagenladungen, lebenden Thieren und solchen Fahrzeugen, welche durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen verladen werden können.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze etc. ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 20. Juni 1900. (1529)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Spandau des Direktionsbezirks Berlin mit den Frachtsätzen der Stationsgruppe Berlin-Westend in den Verband aufgenommen.

Altona, den 23. Juni 1900. (1530)
Namens der Verbandsverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbandsgütertarif, Heft 1, 2, 3.

Zum 1. Juli d. J. wird die Station Brilon Stadt der Neubaustrecke Brilon-Brilon Stadt des Direktionsbezirks Cassel mit direkten Entfernungen und Frachtsätzen aufgenommen. Näheres ist auf den Verbandsstationen zu erfahren.

Hannover, den 22. Juni 1900. (1531)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkehr mit der Rhene-Diemelthal-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird die Station Brilon Stadt des Direktionsbezirks Cassel in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Mit demselben Zeitpunkte treten im Verkehr zwischen den Stationen der Rhene-Diemelthal-Eisenbahn und verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Elberfeld und Frankfurt a/M. Entfernungskürzungen ein.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 18. Juni 1900. (1532)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird der im Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr auf Seite 9 enthaltene Theilfrachtsatz „vom Schnittpunkte bis Pilsen-Skodawerke" von 109,4 auf 98,0 Heller für 100 kg ermässigt.

Breslau, den 18. Juni 1900. (1533)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter Gütertarif zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits (via Oesterreich-Ungarn) vom 1. Mai 1900.

Auf Seite 187 wird bei der Station Tirnova-Semenli der orientalischen Eisenbahnen in der Rubrik a (5 000 kg) der Frachtsatz von 83 Centimes mit sofortiger Gültigkeit auf 683 Centimes berichtigt.

Breslau, den 19. Juni 1900. (1534)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahngruppentarif VIII.

Mit Gültigkeit vom 25. d. Mts. wird die diesseitige Ladestelle Horst in den Ausnahmetarif 5 c für Steinschlag (Strassendeckmaterial) aufgenommen.

Näheres ist bei den Abfertigungsstellen zu erfahren. (1535)

St. Johann-Saarbrücken, 20. Juni 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Theil IV, Heft 3 vom 1. August 1900.

An Stelle des am 1. August 1900 ausser Kraft tretenden Gütertarifes Theil IV, Heft 3 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz) vom 1. Juni 1894 kommt mit dem gleichen Tage ein neuer Gütertarif für die Beförderung von Holz zwischen Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen (Linien in Böhmen) einerseits und Stationen der k. bayerischen Staatsbahnen andererseits zur Einführung. Insoweit durch diesen Tarif Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. August 1900 in Kraft. Der Preis des Tarifheftes beträgt 0,30 ℳ = 0,40 Kronen.

München, den 21. Juni 1900. (1536)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 18. Juni alten/1. Juli neuen Stils 1900 wird zu dem Theil I des deutsch-russischen Gütertarifs der erste Nachtrag herausgegeben. Derselbe enthält Berichtigungen der Einführungsbestimmungen sowie Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen.

Druckstücke dieses Nachtrages sind zum Preise von 5 ₰ durch Vermittelung der Verbandsstationen zu beziehen.

Bromberg, den 18. Juni 1900. (1537)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für

a) Thon, auch Schieferthon, roh, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präparirt, lose oder in Säcken,
b) Thon, auch Schieferthon, roh, wenn unverpackt,
c) Thon, auch Schieferthon, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präparirt, wenn unverpackt

treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im a), b) Kartirungs-, c) Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen ₰ a)	bei Zahlung der Fracht für das Effektivgewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens ₰ b)	c)
von Ober-Bris .	48	39	39
„ Zlio . . .	—	60	60
Nach Aussig-Landungsplatz			
von Ober-Bris .	48	89	39
„ Zlio . . .	—	60	60
Nach Schönpriesen-Umschlag			
von Ober-Bris .	48	39	39
„ Zlio . . .	—	55	55
Nach Dresden-Elbkai			
von Ober-Bris .	70	61	61
„ Zlio . . .	—	82	82

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 21. Juni 1900. (1538)
Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.
Verkehr mit Oesterreich.
(Erneuerung ermässigter Frachtsätze.)

Die mit Ende Juni 1900 ablaufende Gültigkeit der im Verfügungswege für Maschinentheile (auch zerlegte Maschinen, andere als landwirthschaftliche) aus Eisen und Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen und Stahl bestehen (ausgenommen Nähmaschinen-Obertheile) in vollen Wagenladungen à 5000 und 10 000 kg von den im deutsch-österr.-ungar. Seehafenverbande aufgenommenen Hafenstationen nach Kromau eingeführten direkten Frachtsätze wird hiermit unter Aufrechthaltung der Bedingung, dass die betreffenden Sendungen zum Bau einer Weberei in Mähr. Kromau bestimmt sein und diesem Zwecke auch thatsächlich zugeführt werden müssten, für die Zeit vom 1. Juli 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1900 erstreckt.

Wien, am 21. Juni 1900. (1539)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. Juli d. J. gelangt für den Verkehr zwischen den Stationen unseres Verwaltungsbezirks sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königl. preussischen und grossherzogl. hessischen Staatsbahnen ein neuer Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, enthaltend „Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Beförderung von Leichen“ zur Einführung.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Magdeburg, den 23. Juni 1900. (1540)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verdingungen.

Der Bau von drei dreigeschossigen Arbeiterdoppelwohnhäusern (zus. 36 Wohnungen) in Oberlahnstein soll einschl. Lieferung der erforderlichen Bauzeichnungen für eine Gesammtsumme vergeben werden. Bedingungen, Baubeschreibung und Entwurfsskizzen liegen in dem Geschäftsgebäude der unterzeichneten Betriebsinspektion (Rheinbahnhof Zimmer Nr. 14) zur Einsichtnahme aus, können auch gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 5 ℳ in baar von ebendaher bezogen werden.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf drei dreigeschossige Arbeiterwohnhäuser in Oberlahnstein“ portofrei und versiegelt bis zum 10. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen. Die Eröffnung der eingelaufenen Angebote wird darauf im oben bezeichneten Geschäftszimmer stattfinden. Zuschlagsfrist 6 Wochen.

Wiesbaden, den 16. Juni 1900. (1541)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 2.

Die Lieferung von Oberbaumaterialien für sämmtliche Eisenbahndirektionen der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft soll vergeben werden, und zwar:

Gruppe A.

870 000 Stück Hakenplatten für Holzschwellen, 3 325 000 Stück Unterlagsplatten, 4 510 000 Stück Klemmplatten, 186 000 Stück Schraubenunterlagsplättchen, 18 876 t Laschen, 7800 Stück Uebergangslaschen, 1439 t Radlenker.

Gruppe B.

1095 t Hakennägel, 4909 t Schwellenschrauben, 2226 t Hakenschrauben, 3300 t Laschenschrauben, 299 t Weichenschrauben.

Gruppe C.

16 000 Stück gusseiserne Hakenplatten, 9000 Stück Mutternstellkappen, 1 895 000 Stück verzinkte Schwellenbezeichnungsnägel, 1 713 000 Stück Federringe.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1 hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 3 ℳ für Gruppe A, 1,50 ℳ für Gruppe B, 1 ℳ für Gruppe C — in baar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“ versehen und versiegelt, bis zum Eröffnungstermin, am 10. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 7. August d. J. (1542)

Essen (Ruhr), den 21. Juni 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Direktion der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft beabsichtigt, die Lieferung von zusammen ca. 700 t Schmelz-, Stück- und Würfelkoks bester Qualität für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1901 im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz sicherzustellen.

Die Lieferung hat gemäss der diesbezüglichen Offertbehelfe, als: Offertformulare, allgemeine und spezielle Lieferungsbedingnisse zu erfolgen, welche bei der Abtheilung für Materialwesen der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft Wien, (10/2 Hintere Südbahnstrasse 1) an Wochentagen zwischen 10 und 12 Uhr Vormittags eingesehen und behoben beziehungsweise gegen Vergütung der Kosten bezogen werden können.

Die Preise sind

a) für preuss.-niederschl. Koks franko loco Station Halbstadt der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
b) für preuss.-oberschles., Ostrauer und Karwiner Koks sowohl franko loco der bezüglichen Abfertigungsstation, als auch franko loco Station Olmütz der privileg. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft

franko Waggon inklusive aller Spesen zu notiren.

Das mit einer Stempelmarke à 1 Krone versehene und in allen seinen Theilen vollständig ausgefüllte Offertformular ist in dem hierzu bestimmten Kuvert versiegelt, längstens bis zum 13. Juli d. J., 12 Uhr Mittags, beim Einreichungs-

protokoll der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, I. Schwarzenbergplatz 3, einzubringen.

Offerten, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder besondere von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Die Offerenten haben bis inklusive 30. September d. J. im Worte zu bleiben.

Die Direktion behält sich völlig freie Wahl rücksichtlich der eingelangten Offerten vor; sie ist sohin berechtigt, beliebige Theillieferungen einzelnen Offerenten zu übertragen oder auch sämmtliche Anbote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere ihr beliebige Weise zu vergeben.

Wien, im Juni 1900. (1543)

Die Direktion der privileg. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Verding von Oberbaugeräthen.

Lieferung von verschiedenen Oberbaugeräthen soll verdungen werden. Termin zur Eröffnung der Angebote ist auf den 10. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr, festgesetzt. Bedingungen nebst Zeichnungen und Angebotbogen liegen in unserem Geschäftsgebäude, Zimmer 78, zur Einsicht aus, sind auch gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ in Baar von unserem Rechnungsbüreau hier zu beziehen. Verschlossene Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaugeräthen“ bis zum obigen Termin an uns einzusenden.

Posen, den 21. Juni 1900. (1544)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung eines Personentunnels auf Bahnhof Oberursel sollen öffentlich verdungen werden. Die Zeichnungen, das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6 eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 1,50 ℳ (baar) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin

Sonnabend, den 30. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr,

gebührenfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen. (1545J)

Frankfurt a/M., den 18. Juni 1900.

Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von 610 000 kg präparirten Holzkohlen für den Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin, Sonnabend, den 14. Juli 1900, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und portofrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotsnachweisungen liegen im Zimmer 30 des Empfangsgebäudes zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 0,50 ℳ portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes statt.

Zuschlagsfrist 4 Wochen nach dem Eröffnungstermin.

Kattowitz, den 23. Juni 1900. (1546)

Königliche Eisenbahndirektion.

Kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Submission auf Werkholz.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen wird der Bedarf an Werkholz für den Werkstättenbetrieb für 1901 in Lieferung vergeben und werden das Bedingnissheft mit Verzeichniss der benöthigten Werkhölzer nebst Vertragsformular gegen Einsendung von 50 ₰ und des Frankaturbetrages von 20 ₰ von der Unterfertigten abgegeben.

Die Lieferungsangebote sind spätestens bis

Dienstag, den 17. Juli 1900, Vormittags 9 Uhr

frankirt und verschlossen mit der Aufschrift versehen:

„Submission für Werkholzlieferungen“

anher einzusenden und werden die eingereichten Angebote am gleichen Tage, Vormittags 9 Uhr, im nordwestlichen Saale der Restauration der k. Centralwerkstätte München geöffnet.

Den Unternehmern ist es gestattet, der Eröffnung der Angebote nach ausgewiesener Berechtigung der hierzu erschienenen Person beizuwohnen.

München, den 23. Juni 1900. (1547)

Kgl. Centralmagazinsverwaltung.

Verding.

1. Loos VIII b des Neubaues von Cassel O; 11 flusseiserne Ueberbauten des Personen- sowie Post- und Eilguttunnels (rd. 80 t).

2. Loos VIII c wie oben; Lieferung von Werksteinen und zwar rd. 18 cbm Treppenstufen und Treppenpodeste und rd. 10,0 cbm Auflagersteine aus Hartgesteinen, Grünstein, Granit, Basaltlava oder dergleichen. (Sandsteine sind ausgeschlossen.)

3. Loos VII b wie oben; Herstellung von rd. 1600 qm Reihensteinpflaster der Ladestrassen.

4. Loos XVI wie oben; Lieferung von rd. 300 t Portlandcement.

Die Verdingungsunterlagen und Zeichnungen sind im Baubüreau im Nordflügel des Empfangsgebäudes Bahnhof Cassel O einzusehen, erstere auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 75 ₰ für jedes der 4 Loose, letztere desgleichen von 2,50 ℳ für Loos VIII b von Herrn Betriebssekretär Bauer zu beziehen.

Verdingstermin: Sonnabend, den 7. Juli 1900

zu 1. Loos	VIII b	vormittags	11 Uhr
„ 2. „	VIII c	„	$11^1/_4$ „
„ 3. „	VII b	„	$11^1/_2$ „
„ 4. „	XVI	„	$11^3/_4$ „

Die Angebote sind mit den vorgeschriebenen Aufschriften zu versehen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Cassel, den 20. Juni 1900. (1548)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien für die Direktionsbezirke Kattowitz, Breslau und Posen, und zwar: Kupferblech, Stangenkupfer und Kupferröhren.

Verschlossene Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zum Verdingungstermin, den 11. Juli 1900, Vormittags 11 Uhr, portofrei an uns einzureichen.

Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 2 des Empfangsgebäudes eingesehen oder auch gegen Einsendung von 1 ℳ baar portopflichtig bezogen werden. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 62 des Verwaltungsgebäudes statt.

Zuschlagsfrist bis 10. August 1900.

Kattowitz, den 20. Juni 1900. (1549)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Verkauf von Altmaterialien.

Angebote auf alte, in den Werkstätten Berlin 1 (Markgrafendamm), Berlin 2 (Ostbahnhof), Berlin Lehrter Bahnhof, Grunewald, Tempelhof, Potsdam, Frankfurt a/O. und Guben lagernde **Werkstattsmaterialien** sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an das **Rechnungsbüreau der Eisenbahndirektion Berlin, Schöneberger Ufer 1—4**, bis zum Freitag, den 6. Juli 1900, Vormittags 11 Uhr, einzusenden.

Bedingungen und Angebotbogen sind daselbst einzusehen oder zu beziehen vom **Centralbüreau, Zimmer 420**, gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ in baar (Briefmarken ausgeschlossen).

Wer den Ankauf dieser Altmaterialien nur für einzelne Werkstätten beabsichtigt, hat 20 ₰ für die Bedingungen und je 10 ₰ für den Angebotbogen der einzelnen Werkstätten zu entrichten. Zuschlagsfrist bis 28. Juli 1900.

Berlin, den 19. Juni 1900. (1550)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die in der Hauptwerkstatt Posen und Nebenwerkstatt Glogau angesammelten Altmaterialien sollen im öffentlichen Bietungsverfahren verkauft werden. Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Ankauf von Altmaterialien“

versehen bis zum Termine, am Donnerstag, den 12. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr, postfrei an unser Rechnungsbüreau einzusenden. Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotbogen mit Massenverzeichniss können von unserm Rechnungsbüreau, Louisenstrasse 10, Zimmer 78 gegen Einsendung von 50 ₰ in baar bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Der Zuschlag erfolgt bis Ende Juli d. J.

Posen, im Juni 1900. (1551)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

8. Offene Stellen.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Gesucht wird zum 15. Juli d. J., eventl. auch früher ein in allen Zweigen des Verwaltungsbüreaudienstes, namentlich im Registraturdienst ausgebildeter jüngerer Büreauassistent. Gehalt vorläufig 75 ℳ pro Monat. Meldungen mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften sind an die Betriebsdirektion in Luckau N/L. einzureichen. (1552)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 50. | 30. Juni 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Feier des fünfzigjährigen Bestehens der Technikerversammlungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Budapest vom 20. bis 23. Juni d. J.

(Schluss aus Nr. 49.)

Der Vorsitzende richtet nunmehr an die Versammlung die nachstehende, mit allseitigem Beifall aufgenommene Ansprache:

„M. H.! Die Feier, die uns heute hier vereinigt, hat eine hohe kulturelle Bedeutung. Wir begehen die Gedächtnissfeier einer seit einem halben Jahrhundert unausgesetzt und zielbewusst geleisteten gemeinsamen Arbeit, durch welche es ermöglicht wurde, ein aus bescheidenen Anfängen entstandenes Verkehrsmittel zu einem bereits hohen Grade der Vollkommenheit zu bringen. Die Erfolge, welche auf diesem Gebiete errungen wurden, sind um so höher anzuschlagen, als die Zeit, seit welcher es auf dem Kontinente Europas Eisenbahnen gibt, eine nicht nur verhältnissmässig, sondern auch absolut genommen kurze und den Zeitraum eines halben Jahrhunderts nur um anderthalb Jahrzehnte übertreffende ist. Wenn wir uns den noch als primitiv zu bezeichnenden Zustand der Eisenbahnen in der Zeit vor der Mitte des neunzehnten Jahrhunderts vergegenwärtigen, so drängt sich uns die Ueberzeugung auf, dass kein anderes Verkehrsmittel in so kurzer Zeit in ähnlichem Maasse vervollkommnet wurde und dass auch umgekehrt kein anderes auf die gesammte Kultur der betreffenden Zeit einen so wesentlichen und umgestaltenden Einfluss genommen hat. Gegenüber der in den Anfangsjahrzehnten der Geschichte unseres Eisenbahnwesens noch bestandenen, physisch beschränkten und durch manche Einrichtungen noch erschwerten Möglichkeit des Verkehres, infolge welcher Umstände auch das Verkehrsbedürfniss nur ein geringes und unentwickeltes geblieben war, ist der Verkehr seitdem durch die Vervollkommnung der Eisenbahnen zu einem äusserst regen, internationalen und — in Verbindung mit der in ähnlicher Weise vervollkommneten Seeschifffahrt — zu einem die ganze Erde umspannenden geworden.

Durch die wesentlich erhöhte Fahrgeschwindigkeit erscheinen Städte und Länder einander bedeutend näher gerückt und nicht nur die erhöhte Möglichkeit, sondern ein früher in diesem Maasse nie gekanntes Bedürfniss des Verkehres mit entfernten Orten, nach Erschliessung von Bezugsquellen und Absatzgebieten für den Handel, nach Nutzbarmachung von Produkten entfernter Länder, nach Reisen zu den verschiedensten Zwecken und — nicht zuletzt — nach Herstellung eines näheren geistigen Kontaktes mit anderen Völkern macht sich geltend, und Unternehmungen aller Art, allerdings nicht immer nur friedlicher Natur, werden durch den erleichterten Verkehr ermöglicht oder doch beschleunigt. Das ganze Leben der Kulturvölker pulsirt nunmehr in rascherem Tempo und die Summe der Erlebnisse erhöht sich sowohl für den einzelnen, wie für die Gesammtheit. Dieser Umschwung in so vielen Beziehungen, den wir im ganzen als einen die Kultur wesentlich fördernden und die gesammte moderne Lebensanschauung beeinflussenden bezeichnen müssen, ist hauptsächlich auf die technische Vervollkommnung unserer Verkehrsmittel, unter welchen die Eisenbahnen an erster Stelle stehen, zurückzuführen. An dieser Vervollkommnung aber hat der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen beträchtlichen Antheil, indem er das Bedürfniss, die Eisenbahnen zu einem internationalen Verkehrsmittel zu machen, bereits vor einem halben Jahrhundert klar erkannte und in der zu Berlin im Jahre 1850 abgehaltenen ersten Technikerversammlung die Grundlagen zu einer diesem Zwecke entsprechenden einheitlichen Gestaltung der Eisenbahnen schuf. Durch seitdem in demselben Geiste fortgesetzte, unablässige Thätigkeit hat der Verein, dessen Gebiet sich aus der damaligen Vereinigung mehrerer Bahnverwaltungen Deutschlands zu einem gewaltigen, nicht nur alle wichtigen Eisenbahnen Deutschlands, sondern auch die österreichischen, ungarischen, rumänischen, niederländischen und luxemburgischen, mehrere belgische sowie auch eine russische Eisenbahn umfassenden Netze erweiterte, eine Bedeutung gewonnen, die sich nicht blos innerhalb seines eigentlichen Gebietes, sondern auch jenseits der Grenzen desselben äussert.

Indem wir das fünfzigjährige Jubiläum dieses segensreichen Wirkens feiern — eines Wirkens, das damit jedoch keineswegs einen Abschluss findet, sondern auch in der Zukunft in gleichem Geiste und mit wohl noch gesteigertem Eifer fortgesetzt werden wird —, dürfen wir dem erhebenden Gefühle Raum geben, dass unsere Gedächtnissfeier ein Fest der Arbeit ist, und zwar der Arbeit im edelsten Sinne des Wortes, indem die Techniker, die während dieses Zeitraumes an der Vervollkommnung des Eisenbahnwesens mitwirkten, so wie sie einerseits die erforderlichen Vervollkommnungen richtig erkannten und theoretisch bestimmen konnten, andererseits die Fähigkeit besassen, diese auch in praktisch brauchbarer und zweckmässiger Weise durchzuführen. Die Dienste, welche die Ingeniörwissenschaft auf diesem Gebiete dem Kulturfortschritte geleistet hat, können kaum zu hoch angeschlagen werden, da viele ihrer Wirkungen sich bis in die

entfernteste Zukunft erstrecken werden. Es erfüllt mit Stolz, wenn wir das hier Geleistete in Betracht ziehen, und wir müssen mit dankbarer Anerkennung jener Männer gedenken, die vor uns an dieser Arbeit Antheil nahmen, heute aber das Gebiet der Thätigkeit bereits verlassen haben. Diejenigen von diesen unseren Kollegen, die unserer Einladung, unser Fest mit uns zu feiern, entsprachen und als Gäste in unserer Mitte erschienen, begrüsse ich auf das Wärmste.

Mit dem Bewusstsein, bei unserer Gedächtnissfeier auf eine Zeitperiode erfolgreichster Thätigkeit zurückblicken zu können, dürfen wir — an der Schwelle eines neuen Jahrhunderts stehend — uns der frohen Hoffnung hingeben, dass es uns auch in Zukunft gelingen werde, die Technik des Eisenbahnwesens durch Dienstbarmachung aller neuen Ergebnisse der Wissenschaft, durch Berücksichtigung der bisherigen Erfahrungen und durch Erfüllung aller an ein Verkehrsmittel der Neuzeit berechtigter Weise zu stellenden Anforderungen auf jener Höhe zu erhalten, welche den Eisenbahnen unseres Vereins bisher ihren Charakter verlieh und diese in vielen Beziehungen als musterhaft erscheinen liess. Es möge der Verein im Interesse der ferneren Entwickelung des Eisenbahnwesens und des ununterbrochenen Fortschrittes seine segensreiche Thätigkeit auch in Zukunft mit ähnlichem Erfolge fortsetzen."

Hierauf nimmt Ministerialrath, Baudirektor v. Robitsek das Wort und gibt der Versammlung einen kurzen Ueberblick über die Thätigkeit der Technikerversammlungen und des technischen Ausschusses des Vereins. Er berührt in seiner mit grossem Beifall aufgenommenen Rede alle wichtigen technischen Arbeiten des Vereins. Insbesondere weist Redner auf die Bedeutung der „Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebeneisenbahnen" hin, er erwähnt die „Grundzüge für die Gestaltung der Lokalbahnen", die „Aufstellung und Beantwortung wichtiger technischer Fragen", die „Vornahme verschiedener umfangreicher praktischer Versuche", die „Aufstellung der technischen Bestimmungen im Uebereinkommen für die gegenseitige Wagenbenutzung", die „Herausgabe verschiedener technischer Werke statistischen Inhalts", die „Arbeiten des Preisausschusses" usw. Redner schliesst seinen hochinteressanten Vortrag mit den Worten:

„Sehen wir somit die Techniker des Vereins stets in eifriger Arbeit begriffen, um die Technik des Eisenbahnwesens zu vervollkommnen und können wir uns mit Befriedigung sagen, dass dieselbe in stetigem Fortschritte begriffen ist, so dürfen wir wohl auch der Umstände gedenken, welche diese Arbeit stets begünstigt haben. Hier ist in erster Linie zu erwähnen das wahrhaft kollegiale, ja freundschaftliche Verhältniss, das zwischen den Technikern des Vereins von jeher herrschte, das den geistigen Verkehr unter denselben in jeder Beziehung erleichterte und es ermöglichte, dass die Lösung auch der schwierigsten Fragen in befriedigender Weise erfolgen konnte. Hierzu kommt, dass die Verhandlungen über alle Gegenstände technischer Natur stets von wahrhaft wissenschaftlichem Geiste erfüllt waren und dass — obwohl es sich jederzeit um Angelegenheiten praktischer Natur handelte — Rücksichten lediglich materieller Art für die Entscheidung niemals maassgebend waren, sondern dass die letztere immer im Sinne der wahren Interessen der Fachwissenschaft und des Fortschrittes erfolgte.

In dieser Weise stellt sich uns die bisherige Thätigkeit der Techniker des Vereins dar und in demselben Geiste werden sie an die Lösung der mannigfaltigen Fragen technischer Natur schreiten, welche die Zukunft bringen wird. In dieser Beziehung lässt sich bereits deutlich ein wichtiges Moment erkennen, das von grösstem Einflusse auf die Technik des Eisenbahnwesens sein wird. Die Elektrizität, deren wir uns bereits zu so verschiedenen Zwecken und in so beträchtlichem Maasse bedienen, die heute schon der Motor vieler Strassenbahnen ist, wird unzweifelhaft auch bei den Hauptbahnen eine ähnliche Anwendung finden. Zahlreich sind bereits die Versuche und Studien, die dahin abzielen und die Zeit kann nicht mehr sehr ferne sein, in welcher es zu einer allgemeinen Anwendung dieser Kraft für den Eisenbahnbetrieb kommt. Eine heute noch unabsehbare Reihe von Veränderungen wird hierdurch in der Anlage und im Betriebe der Eisenbahnen herbeigeführt werden und zahlreiche Aufgaben schwieriger Natur werden sich für die Eisenbahntechniker ergeben. Gestützt auf die bisherigen Erfolge, dürfen wir aber wohl der zuversichtlichen Hoffnung Ausdruck geben, dass auch diese neuen Aufgaben ihre vollständige Lösung finden werden im Sinne des Fortschrittes und zum Ruhme der technischen Wissenschaft."

Hierauf hält Hofrath Ritter v. Grimburg (österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft) seinen Festvortrag: „Ueber den Einfluss der Eisenbahnen auf die Entwickelung der Kultur"*) und Regierungs- und Baurath v. Borries (königliche Eisenbahndirektion zu Hannover) einen solchen: „Ueber die weitere Entwickelung des Lokomotivbaues im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen."

Nachdem der Vorsitzende unter lauten Beifallsbezeugungen der Versammlung den beiden Rednern für die hochinteressanten und vortrefflichen Ausführungen gedankt, schliesst er die erhebende Gedächtnissfeier.

Allmählich leerte sich der Festsaal. Viele der Abgeordneten und Gäste benutzten die noch vor dem Festessen ihnen verbleibenden freien Stunden, um nach dem frischen Stadtwäldchen hinauszufahren und hier das höchst reichhaltige ungarische Verkehrsmuseum unter Führung seines eigentlichen Schöpfers, des Direktors Banovits, zu besuchen.

Den Höhepunkt des Festes bildete das um 6 Uhr Nachmittags in den prunkvollen Räumen des Hotel Royal von den ungarischen Staatsbahnen dargebotene Festbankett, das einen überaus glänzenden Verlauf nahm. Der Festsaal war mit Blattpflanzen festlich geschmückt, hunderte von duftenden Rosen zierten die Tische. Die edlen Weine, welche zu den vortrefflichen Speisen gereicht wurden, wirkten ebenso belebend auf die Stimmung der Gesellschaft, als die Geigen der Zigeunerkapelle mit ihren wilden, bezaubernden und gefühlvollen Weisen. Als die Reihe der Tischreden begann, hatte die Feststimmung bereits den Höhepunkt erreicht. Zuerst nahm der ungarische Handelsminister Excellenz v. Hegedüs das Wort. „Für die erfolgreiche Bethätigung", sagte Redner, „welche wir auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens zum Wohle des Landes entfalten, in der Hoffnung, im Wettkampfe der Völker Europas einen würdigen Platz einnehmen zu können, müssen wir unserer Gesetzgebung Dank sagen. Ich erhebe mein Glas auf die obersten Hüter der Gesetze Ungarns; ich erhebe mein Glas auf den Monarchen, der mit tiefer Weisheit und unverbrüchlicher Verfassungstreue das Geschick unseres Vaterlandes leitet. Möge es ihm beschieden sein, lange und zum Wohle unserer Monarchie zu herrschen. Se. Majestät der apostolische König von Ungarn und Kaiser von Oesterreich lebe hoch!" Die Gesellschaft hatte stehend zugehört und stimmte in den Ruf lebhaft ein. Redner fuhr dann fort zu sprechen und leerte sein Glas auf die Herrscher derjenigen Staaten, welche in dem Deutschen Eisenbahnverein vertreten sind. Bald darauf erhob sich der Präsident Kranold und betonte in seiner Rede, Excellenz v. Hegedüs habe mit Recht hervorgehoben, dass alle Bemühungen und Bestrebungen der Techniker nicht den entsprechenden Erfolg gehabt hätten, wenn sie sich nicht der Unterstützung seitens der Regierungen zu erfreuen gehabt hätten. „Wir sind hocherfreut, dass Se. Excellenz heute unserer Festsitzung beigewohnt hat und dass er an dem Festmahle theilnimmt, und wir sprechen ihm für das sich hierin kundgebende Interesse unseren ehrerbietigen Dank aus. Der Staat Ungarn verwaltet das zweitgrösste Eisenbahnnetz unseres Vereins. 13 600 km Eisenbahngleise durchziehen und befruchten dieses schöne Land und noch immer werden neue Strecken gebaut. Die Verwaltung der ungarischen Staatsbahnen zeichnet sich durch eine frische Initiative, durch sorgfältige Pflege und Beobachtung des Verkehres und durch zweckmässige Verwerthung der Fortschritte der Technik in hervorragender Weise aus. Dieser Geist, der sich in der Direktion dieser Bahnen kundgibt, ist auf die Auffassung zurückzuführen, welche im ungarischen Ministerium in Bezug auf das Eisenbahnwesen herrscht. Möge Se. Excellenz auch fernerhin den Bestrebungen des Vereins sein hohes Interesse zuwenden und versichert sein, dass nichts so sehr dazu beitragen wird, uns anzuspornen, auch fernerhin unsere besten Kräfte einzusetzen für die weitere gedeihliche Entwickelung des Eisenbahnwesens, als die Unterstützung und Fürsorge der hohen Staatsregierungen, wie sie uns bisher und speziell bei

*) Anm. der Schriftl. Den Vortrag werden wir in einer späteren Nummer zum Abdruck bringen.

der heutigen Festversammlung seitens der ungarischen Regierung in so hervorragender Weise bewiesen worden ist. Seine Excellenz der Herr Handelsminister v. Hegedüs lebe hoch!" Präsident v. Ludvigh leerte sein Glas auf den Präsidenten Kranold. Hofrath Ritter v. Grimburg liess den Direktionspräsidenten v. Ludvigh leben und noch zahlreiche andere Tischreden folgten, ehe das Festmahl sein Ende erreichte. Die letzten Gäste trennten sich von den gastlichen Räumen erst in vorgerückter Stunde, alle nahmen eine freundliche Erinnerung an das glänzende Fest mit.

Am 21. Juni, Vormittags 9 Uhr, begannen die eigentlichen Verhandlungen der Technikerversammlung unter dem Vorsitze des Ministerialraths Direktor v. Robitsek. Es waren wichtige und hochinteressante Gegenstände, welche die Tagesordnung auswies. Es handelte sich u. a. um die Abgabe von Gutachten über die Einführung einer selbstthätigen Kuppelung der Eisenbahnwagen und über die Frage der Konstruktion des Schienenstosses, um Aufstellung von Bestimmungen, betreffend die Abmessungen der Personen- und Güterwagenbremsen, um die Erhöhung des zulässigen Raddrucks der Eisenbahnfahrzeuge, um die Einführung eines neuen Brückenbelastungsschemas usw. Dank der ausgezeichneten Vorberathung dieser Gegenstände durch den technischen Ausschuss ging die Erledigung der Tagesordnung ohne Schwierigkeiten von statten. Gespannteste Aufmerksamkeit wurde namentlich den Berichterstattern, Geheimrath Lochner (Erfurt) über die Frage der selbstthätigen Kuppelung der Eisenbahnfahrzeuge, Direktor Ast (Wien) über die Frage des Schienenstosses und Baurath Gölsdorf (Wien) über die Frage der Bauart der Lokomotiven bezüglich des Radstandes und der Achsbelastung zu theil. Doch würde es hier zu weit führen, auf die Einzelheiten der Verhandlungen einzugehen, die im Sitzungsprotokoll der Versammlung niedergelegt werden. Um $3^1/_2$ Uhr Nachmittags war die Arbeitsaufgabe der Technikerversammlung im wesentlichen erledigt.

Bald darauf begaben sich die Anwesenden bei prächtigstem Wetter nach der Donau, um eine Besichtigung der im Bau befindlichen Donaubrücke am Esküter vorzunehmen, welche für die Fachgenossen von grossem Interesse war. Von hier aus unternahm die Gesellschaft in Begleitung ihrer Damen auf einem in liebenswürdigster Weise von der Donaudampfschifffahrtsgesellschaft zur Verfügung gestellten Dampfschiff eine Rundfahrt auf der Donau. An der Margaretheninsel, diesem in malerischer Schönheit prangenden Donaueiland mit seinen reizenden Garten- und Parkanlagen, prächtigen Gebäuden und Bädern, wurde gelandet. Die liebenswürdigen Wirthe spendeten hier ein ausgezeichnetes Abendessen, das alle Theilnehmer in traulicher Unterhaltung vereinigte. Der Abend galt vornehmlich den Damen; auf deren Wohl und auf das Wohl der Gastgeber wurde manches Glas geleert. Der Frohsinn schwang überall das Szepter, als die vorgerückte Stunde zum Aufbruch mahnte.

Der dritte Verhandlungstag, der 22. Juni, galt der Feststellung des Protokolls. Der Vorsitzende dankte dann den Abgeordneten für die ihm zu theil gewordene Unterstützung; sein Dank galt namentlich auch den am Orte ihren Sitz habenden Verwaltungen: der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft und der Südbahn, die an dem Gelingen der Festlichkeiten regen Antheil genommen. Nachdem auch noch Generaldirektor v. Ebermayer dem Vorsitzenden unter lebhaftem Beifall den Dank der Versammlung für die ausgezeichnete Leitung der Verhandlungen zum Ausdruck gebracht, wurde die XVI. Technikerversammlung geschlossen — nicht aber, um auch schon die Festlichkeiten abzubrechen, denn die ungarische Gastfreundschaft hatte noch lange nicht das Ende des Programmes erreicht. Noch zwei Ausflüge waren vorgesehen: der eine nach Fiume, der andere nach dem Plattensee. Wohl die Mehrzahl der Theilnehmer mit ihren Damen entschied sich für die Fahrt nach Fiume. Abends 6 Uhr setzte sich der Sonderzug der königlich ungarischen Staatsbahnen auf dem Ostbahnhof in Budapest in Bewegung. Im Zuge selbst wurden in aufmerksamster Weise gegen die herrschende Hitze Erfrischungen aller Art gereicht, so dass die Fahrt eine ausserordentlich behagliche war. Auf der Station Dombovár wurde ein von den Gastgebern dargebotenes Nachtmahl eingenommen; dann suchte jeder die ihm im Zuge bereitete bequeme Ruhestätte auf und als der helle Sonnenschein die Schlummernden am nächsten Morgen weckte, befand man sich bereits im kroatischen Karstgebiete. Auf der Station Cameral-Moravice wurde gefrühstückt und bald nach 10 Uhr lief der Zug, der von Station Agram aus in zwei Theilen gefahren wurde, in die schöne Hafenstadt Fiume ein. Nach herzlicher Begrüssung durch die Beamten der ungarischen Staatsbahn wurden die Wagen bestiegen und unter der liebenswürdigsten Führung der ersteren begann im langen Wagenzuge die Besichtigung der hochinteressanten Stadt. Die Fahrt führte über die „Corsia-Deák" bis zum Petroleumbahnhof, von dort zur Besichtigung des Bahnhofes längs der Uferstrasse, Punto franco, der Riva über die Drehbrücke auf die Brajdicza (Holzplatz), von dort längs des Meeresufers über die neue Station nach Susak und Tersatto zur Besichtigung des herrlich gelegenen alten Frangepani-Schlosses, von dessen Thurm aus eine wundervolle Aussicht über die ganze Stadt und den Hafen sich darbot. Weiter gings hierauf in das romantische Recinathal und wieder zurück in die Stadt nach dem eleganten Hôtel Europa, wo das Mittagsmahl dargeboten wurde. Von den hier gehaltenen Reden, die fast alle in dem Dank der Versammlung an die festgebende ungarische Staatsbahn und ihrer Vertreter ausklangen, wollen wir nur diejenige des Generaldirektors v. Ebermayer besonders erwähnen, der unter begeistertem Beifall aller Gäste darauf hinwies, dass man ja gewohnt sei, in Ungarn gastfreundlich aufgenommen zu werden, dass aber das, was die ungarische Staatsbahn diesmal geboten, alles bisherige in den Schatten gestellt habe, und besonders verdiene die Herzlichkeit, mit der die Gäste überall aufgenommen, hervorgehoben zu werden. Sein Glas galt dem obersten Leiter der Veranstaltungen, dem Ministerialrath v. Robitsek.

Nach dem Essen führte das Dampfschiff „Hungaria", welches in entgegenkommendster Weise die ungarisch-kroatische Seedampfschifffahrtsgesellschaft den Besuchern der Technikerversammlung zur Verfügung gestellt hatte, die Gesellschaft nach dem weltbekannten Seebade Abbazia, wo nach des Tages Last und „Hitze" jeder in den schattigen Parkanlagen dieses paradiesischen Kurortes nach Kräften sich wieder erholen konnte Gegen 7 Uhr Abends trafen die Ausflügler wieder in Fiume ein; zum Theil fuhren nun die Gäste mit der Südbahn über St. Peter, zum Theil nach nochmaliger festlicher Bewirthung über Budapest ihrer Heimath entgegen.

Es galt Abschied nehmen von dem schönen Ungarlande, Abschied nehmen von den glänzenden Festen. Verklungen sind die begeisterten Reden und die schlichten Worte aufrichtiger Dankbarkeit. Dauernd aber wird jedem, dem es vergönnt war, an der Jubelfeier theilzunehmen, die Erinnerung an die verlebten schönen Tage im Gedächtniss bleiben!

Der andere Ausflug an den Plattensee (Balaton), der ebenfalls am 22. Juni, jedoch Abends, unter der ausgezeichneten Führung des Direktor-Stellvertreters der ungarischen Staatsbahnen, Sektionsrathes Geduly, seinen Anfang nahm, verlief — wie wir hören — ebenso harmonisch und glanzvoll wie der eben geschilderte Ausflug an die Adria. Die Theilnehmer besichtigten das Bad Siófok und machten dann mit Sonderschiff eine Rundfahrt auf dem Plattensee. In Balaton-Földvár gab die ungarische Staatsbahn ein Festessen, bei dem nochmals Präsident Kranold den liebenswürdigen Gastgebern für alle erwiesene Gastfreundschaft mit den herzlichsten Worten dankte. Mit der Ankunft des Sonderzuges in Budapest am 23. Juni Abends erreichte auch dieser Ausflug bei gehobenster Stimmung aller Theilnehmer sein Ende.

Die Techniker des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen können mit berechtigtem Stolze an die Festtage in Budapest, an die glanzvolle Feier des 50jährigen Bestehens der Technikerversammlungen, zurückdenken. Die Auszeichnungen,

die ihnen von den hohen Regierungen zu theil wurden sowie die gastfreundliche Aufnahme seitens der ungarischen Staatsbahnen waren wirkliche Ehrentage für die Männer der Technik im Dienste des geflügelten Rades und so recht geeignet, der Freude am Schaffen und Wirken einen neuen nachhaltigen Antrieb zu geben; wir möchten deshalb diesen Bericht mit dem Gedanken schliessen, welchem die geschäftsführende Verwaltung des Vereins am Schlusse ihrer Festschrift Ausdruck verlieh in den Worten:

„Das Eine ist gewiss: Auch die kommenden Probleme werden den gegenwärtigen und den künftigen Eisenbahntechniker — der alten Tradition gemäss — zur Arbeit gerüstet finden. Die Techniker des Vereins werden, eingedenk des Mahnwortes des Dichters, welches bei der Verleihung des Rechtes zur Ertheilung des akademischen Doktorgrades durch die preussischen technischen Hochschulen kürzlich von Allerhöchster Stelle den Männern der Technik und der Wissenschaft zugerufen wurde

‚Gleich sei keiner dem Andern, doch gleich sei jeder dem Höchsten!

Wie das zu machen? Es sei jeder vollendet in sich!‘

auch fernerhin bemüht bleiben, zur Förderung des Eisenbahnwesens das Beste zu leisten!“ Mr.

Statistik der schweizerischen Eisenbahnen.

Für das Jahr 1898 ist die vom schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement alljährlich herausgegebene statistische Zusammenstellung im April d. J. erschienen, und geben wir die wichtigsten der darin enthaltenen Thatsachen in nachstehendem wieder.

Die Zahl der mit Lokomotiven betriebenen Eisenbahnen der Schweiz stellte sich im Berichtsjahre auf 45. Von den fünf grösseren Netzen hatte die Centralbahn eine Ausdehnung von 400 km, die Gotthardbahn von 291 km, die Jura-Simplonbahn von 1002 km, die Nordostbahn von 809 km und die Vereinigten Schweizerbahnen von 286 km. Die 40 übrigen Verwaltungen beschränkten ihren Betrieb auf Strecken von 2 km (Jungfraubahn) bis zu 92 km (Rhätische Bahn). Die gesammten Lokomotivbahnen besassen eine Baulänge von 3 647 (3 583) km*), davon zweigleisig 712 (701) km, und eine Betriebslänge von 3 798 (3 695) km, davon zweigleisig 498 (493) km. — Das eingezahlte und verwendete Anlagekapital betrug im ganzen 1 285 113 589 (1 223 476 776) Francs; davon entfielen auf Kosten der im Betriebe stehenden Linien 1 162 829 579 (1 141 093 146) Frcs., die sich wie folgt zusammensetzten: a) Bahnanlagen und feste Einrichtungen 1 008 803 756 (995 216 348) Frcs., b) Rollmaterial 140 274 746 (132 799 184) Frcs., c) Mobiliar und Geräthschaften 13 751 077 (13 077 614) Frcs.; das Anlagekapital stellte sich für 1 km Bahnlänge auf 316 879 (316 597) Frcs.

Die Gesammtzahl der Stationen betrug 1 054.

An Lokomotiven waren vorhanden 1 101 (1 049) oder für je 1 km Bahnlänge 0,286 (0,278). Die Zahl der Personenwagen stellte sich auf 2 686 (2 592) mit 7 056 (6 769) Achsen und 123 463 (117 976) Sitzplätzen, also für je 1 Achse durchschnittlich 17,50 (17,43) Plätze.

An Lastwagen — gedeckten und ungedeckten Güterwagen und Gepäckwagen — waren 12 542 (11 836) mit 25 192 (23 773) Achsen und 143 233 (133 619) t Tragfähigkeit in Gebrauch. Dieselben hatten also für die Achse eine Tragfähigkeit von 5,69 (5,62) t. Von eigenen und fremden Betriebsmitteln wurden auf eigener Bahn geleistet 34 185 708 (32 737 546) Lokomotivkm, 227 117 808 (211 185 889) Personenwagenachskm, 417 160 288 (397 379 015) Lastwagenachskm und 30 278 237 (28 230 714) Postwagenachskilometer. Auf 1 km Bahnlänge kamen durchschnittlich 7 314 (7 101) Zugkm, 7 845 (7 597) Nutzkm, 179 975 (172 400) Wagenachskilometer, und zwar von Personenwagen 60 596 (57 174), von Lastwagen 111 301 (107 583) und von Postwagen 8 708 (7 643). Nach der durchschnittlichen Zusammensetzung der Züge betrug die Zahl der Personenwagenachsen 8,29 (8,05), der Güterwagenachsen 15,22 (15,15), der Postwagenachsen 1,10 (1,08) auf den Zug, und durchschnittlich entfielen auf 1 Lokomotive 22,94 (22,69) Achsen. An Kilometertonnen wurden geleistet (todtes Gewicht und Nutzgewicht zusammen) 4 851 011 622 (4 521 675 898), auf je 1 Bahnkm 1 294 276 (1 224 159) und auf 1 Nutzkm 165 (161,3). In Prozenten des Gesammtgewichtes entfielen auf Nutzgewicht 17,43 (17,65), auf todtes Gewicht 82,57 (82,35). Im Personenverkehr wurden befördert im ganzen 57 002 369 (52 958 694) Reisende, davon in I. Klasse 533 853 oder 0,94 (0,94) %, in II. Klasse 8 674 227 oder 15,22 (14,47) %, in III. Klasse 47 794 289 oder 83,84 (84,59) %. Jeder Reisende durchfuhr durchschnittlich 19,40 (19,38) km. Im Güterverkehr betrug das Gesammtgewicht aller beförderten Güter einschliesslich Gepäck und Thiere 13 302 554 (13 049 553) t und die Gesammtleistung in Tonnenkilometern 762 767 285 (721 104 532), mithin auf je 1 Bahnkm 203 511 (195 226). Jede Tonne Gut durchfuhr durchschnittlich 55,80 (55,26) km, und die mittlere Ausnutzung der Tragkraft der Wagen stellte sich auf 32,3 (32,4) %. Von den beförderten Gütern entfielen auf Lebens- und Genussmittel 25,76 (25,38) %, auf Brennmaterialien 19,34 (18,03) %, auf Baumaterialien 18,19 (18,84) %, auf die Metallindustrie 9,51 (9,84) %, auf die Textilindustrie 3,04 (3,10) % und auf Hilfsstoffe für Landwirthschaft und Industrie 8,60 (8,88) %.

Von den Betriebseinnahmen entfielen auf den Personenverkehr 53 474 337 (49 971 075) Frcs., auf den Güterverkehr einschliesslich Gepäck und Thiere 70 872 458 (68 019 951) Frcs., mithin auf Transporteinnahmen im ganzen 124 346 795 (117 991 026) Francs. Verschiedene sonstige Quellen ergaben 5 528 880 (6 093 149) Frcs. und die Gesammteinnahme betrug also 130 675 747 (124 084 175) Frcs. Von den Transporteinnahmen entfielen auf den Personenverkehr 43 (42,35) %, auf den Güterverkehr 57 (57,65) %. Die Gesammteinnahme betrug für je 1 Bahnkm 34 865 (33 594) Frcs., für das Nutzkilometer 4,45 (4,42) Frcs. und für je 1 Achskm 0,1937 (0,1949) Frcs.

Die Betriebsausgaben stellten sich im ganzen auf 77 256 436 (75 263 964) Frcs. oder in Prozenten der Gesammteinnahme auf 59,12 (60,66), der erzielte Betriebskoeffizient war also um 1,54 % günstiger als im Vorjahre. Von den Ausgaben entfielen auf je 1 Bahnkm 20 612 (20 376) Frcs., auf je 1 Nutzkm 2,63 (2,68) Frcs. und auf 1 Achskm 0,1145 (0,1182) Frcs. Der Gesammtüberschuss betrug 53 419 311 Frcs. gegen 52 083 914 Frcs. im Vorjahre; derselbe stellte sich also um 1 335 397 Frcs. höher und betrug 3,692 (3,493) % des Anlagekapitals. Ueber die stattgehabten Unfälle ist bereits in Nr. 37 S. 571 d. Ztg. berichtet. Das Personal hatte einen Bestand von 27 428 (26 403) Köpfen und es entfielen auf je 1 Bahnkm 7,18 (7,09) beschäftigte Personen.

Ausser den mit Lokomotiven betriebenen Bahnen waren im Berichtsjahre in der Schweiz 20 Drahtseilbahnen und 23 Trambahnen in Betrieb.

*) Die eingeklammerten Zahlen geben die betreffenden Grössen des Vorjahres an.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Betriebseröffnungen.** Mitte Mai d. J. ist die Theilstrecke Krotoschin-Dobrschytza der Kleinbahn Krotoschin-Pleschen mit den Stationen Brschosa, Dschielitz, Rosdraschewo, Tschemeschno, Neudorf, Deutsch-Koschmin, Isbitschno und Dobrschytza, ferner am 27. Juni d. J. die 8,16 km lange Strecke Köditzberg-Sitzendorf (Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt) mit den Stationen Bechstedt-Trippstein, Schwarzburg und Sitzendorf und am 29. Juni d. J. die 22,0 km lange Strecke Naumburg-Teuchern (Deuben), gleichfalls im Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt, mit den Stationen Naumburg Ost, Wethau, Mertendorf, Scheiplitz, Stössen und Krauschwitz bei Teuchern dem öffentlichen Verkehre übergeben

worden. Für den 1. Juli d. J. ist die Eröffnung folgender Strecken in Aussicht genommen: Elze-Gronau (Eisenbahndirektionsbezirk Hannover), 4,7 km lang, mit der Station Gronau, Neidenburg-Ortelsburg im Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg, 63,5 km lang, mit den Stationen Grünfliess, Muschaken, Puchalloweu, Klein-Piwnitz, Willenberg, Jeschonowitz, Gross-Schiemanen und Corpellen sowie Büren-Geseke, 15,2 km lang, mit der Station Steinhausen, und Brilon-Brilon Stadt, 7,4 km lang, mit der Station Brilon Stadt, letztere beide im Eisenbahndirektionsbezirk Cassel.

— **Anstellung von Zeichnergehilfen im unteren Betriebsdienst.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hatte in einem früheren Erlasse darauf hingewiesen, dass die bei der Staatseisenbahnverwaltung beschäftigten und im Dienste bereits bewährten Gehilfen, soweit sich zur Annahme Nichtanstellungsberechtigter Gelegenheit bietet, vor anderen, bei der Staatseisenbahnverwaltung noch nicht beschäftigten Bewerbern berücksichtigt werden müssen, und dass besonders die aus den Gehilfen hervorgegangenen Beamten des unteren Betriebsdienstes im Falle ihrer Bewährung gute Aussicht haben, später in den mittleren nichttechnischen Dienst aufzurücken. Dies gilt, wie der Minister in einem neueren Erlasse an die königlichen Eisenbahndirektionen erläuternd bemerkt, für die Gehilfen aller Dienstzweige. Es sind daher in geeigneten Fällen auch Zeichnergehilfen im Sinne des früheren Erlasses auf den Uebertritt in den unteren Betriebsdienst aufmerksam zu machen, zumal sich wegen der Einschränkung der zeichnerischen Arbeiten der Bedarf an Beamten des Zeichnerdienstes und damit auch die Aussicht der Gehilfen auf Anstellung in diesem Dienstzweige erheblich verringert hat.

— **Der Geschäftsbericht der Hoyaer Eisenbahngesellschaft** bezeichnet das abgelaufene Geschäftsjahr 1899/1900 sowohl in finanzieller Hinsicht, als auch in den Verkehrsverhältnissen als das stärkste seit dem Bestehen der Bahn. Die Gesammt-Betriebseinnahmen betragen 81 223 ℳ (gegen das Vorjahr mehr 6 221 ℳ). Die Betriebsausgaben stellen sich einschliesslich der Bezüge des Vorstandes, der regulativmässigen Rücklagen in den Erneuerungsfonds, Reservefonds I und II sowie der Tilgung und Verzinsung der Anleihe, jedoch ausschliesslich der Ausgaben des Erneuerungsfonds auf 51 893 ℳ. Es steht mithin ein reiner Ueberschuss von 29 330 ℳ (gegen 26 051 ℳ im Vorjahre) zur Verfügung, welcher zur Vertheilung einer Dividende von je 4 $\frac{5}{8}$ an die Stammaktien und Prioritätsstammaktien zur Tilgung von 10 000 ℳ auf die Anschaffungskosten der Betriebsmittel ausreicht.

— **Längenverhältnisse der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen für das Rechnungsjahr 1899.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat den königlichen Eisenbahndirektionen eine auf Grund der eingereichten Längennachweisungen angefertigte Zusammenstellung der Eigenthums- und Betriebslängen der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen für das Rechnungsjahr 1899 zugehen lassen. Die darin nachgewiesenen Längen sind für die vergleichenden Angaben in den Erläuterungen zu dem nächsten Etat (1901), für die Anlagen zum Betriebsberichte (1899) und für die reichsstatistischen Tabellen (1899) als maassgebend zu betrachten.

Wir theilen aus der Zusammenstellung nachstehend die in der Wiederholung angeführten Hauptzahlen für die einzelnen Direktionsbezirke mit. Vorausgeschickt sei hierbei, dass ausser den in die nachfolgende Zusammenstellung einbezogenen Linien noch Bahnstrecken ohne öffentlichen Verkehr vorhanden waren, und zwar am Schluss des Rechnungsjahres 1898/99 222,55 Kilometer vollspurige (darunter 12,75 km hessischer Besitz) und am Schluss des Rechnungsjahres 1899 312,44 km (darunter 12,29 Kilometer hessischer Besitz). Schmalspurbahnen ohne öffentlichen Verkehr waren nur im Rechnungsjahre 1899 vorhanden, und zwar im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion zu Kattowitz in einer Länge von 66,62 km.

Direktionsbezirk	Eigenthumslänge (Länge der eigenen Bahn)		Davon sind verpachtet	Dazu fremde Strecken		Mithin Betriebslänge am Ende des Jahres 1899 (Länge der betriebenen Bahnstrecken)				
	am Ende des Rechnungsjahres 1898/99	am Ende des Rechnungsjahres 1899		gepachtet	in Mitbetrieb genommen	überhaupt	Haupteisenbahnen	Nebeneisenbahnen	für Personenverkehr	für Güterverkehr
	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km
a) Vollspurbahnen:										
Altona	1 595,77	1 712,45	0,99	8,90	—	1 720,36	1 257,85	462,51	1 687,33	1 720,36
Berlin	607,36	607,36	—	7,46	—	614,82	548,59	66,23	560,77	562,34
Breslau	1 931,96	1 959,16	44,57	1,94	—	1 916,53	1 278,07	638,46	1 875,82	1 916,53
Bromberg	1 592,45	1 585,16	—	—	—	1 585,16	832,75	752,41	1 579,04	1 585,16
Cassel	1 432,11	1 633,10	—	—	—	1 633,10	1 303,76	329,34	1 620,04	1 624,77
Köln	1 358,79	1 365,30	13,64	9,95	—	1 361,61	889,94	471,67	1 315,11	1 357,21
Danzig	1 537,67	1 674,24	—	—	11,73	1 685,97	731,57	954,40	1 671,49	1 685,97
Elberfeld	1 119,30	1 125,12	—	—	—	1 125,12	641,70	483,42	1 063,54	1 124,34
Erfurt	1 657,92	1 478,79	1,60	8,07	—	1 485,26	965,65	519,61	1 484,10	1 485,26
Essen a/Ruhr	813,79	937,64	15,72	13,70	—	935,62	884,35	51,27	793,22	935,62
Frankfurt a/M.	1 524,53	1 552,90	—	45,96	1,11	1 599,97	1 077,97	522,00	1 572,21	1 584,64
darunter hessischer Besitz	287,38	290,49	—	—	—	290,49	175,82	114,67	287,38	290,49
Halle a/S.	1 978,10	1 920,32	2,10	11,81	0,80	1 930,83	1 184,47	846,36	1 885,97	1 911,95
Hannover	1 764,03	1 659,09	—	3,45	—	1 662,54	1 296,58	365,96	1 646,25	1 662,54
Kattowitz	1 286,86	1 323,93	—	7,09	4,75	1 335,77	908,40	427,37	1 258,73	1 335,77
Königsberg i/Pr.	1 709,79	1 816,96	—	—	—	1 816,96	581,00	1 235,96	1 812,46	1 816,96
Magdeburg	1 684,33	1 725,16	—	—	—	1 725,16	1 273,17	451,99	1 659,09	1 715,70
Mainz	824,12	824,12	—	—	—	824,12	662,64	161,48	812,69	824,12
darunter hessischer Besitz	660,81	660,81	—	—	—	660,81	537,07	123,74	649,38	660,81
Münster i/W.	1 268,32	1 152,69	1,41	—	—	1 151,28	783,32	367,96	1 134,90	1 151,28
Posen	1 478,51	1 619,44	—	—	—	1 619,44	1 027,93	591,51	1 618,39	1 619,44
St. Johann-Saarbrücken	828,96	828,96	—	5,67	—	834,63	512,48	322,15	811,30	834,63
Stettin	1 796,28	1 668,80	—	22,88	—	1 691,68	1 007,75	683,93	1 680,35	1 691,68
im ganzen a	29 785,45	30 170,69	80,03	146,88	18,39	30 255,93	20 049,94	10 205,99	29 537,80	30 146,27
darunter hessischer Besitz	948,19	951,30	—	—	—	951,30	712,89	238,41	936,76	951,30
b) Schmalspurbahnen:										
Erfurt	48,00	48,00	—	—	—	48,00	—	48,00	48,00	48,00
Kattowitz	129,04	129,04	—	—	—	129,04	—	129,04	—	129,04
im ganzen b	177,04	177,04	—	—	—	177,04	—	177,04	48,00	177,04

— **Sonderzüge zu ermässigten Preisen.** Von Sachsen aus werden auch in diesem Jahre wieder zur Erleichterung des Besuches der bayerischen sowie der tiroler und schweizer Alpen Sonderzüge nach München, Salzburg, Bad Reichenhall, Kufstein und Lindau abgelassen. Der erste Sonderzug wird am 30. Juni nur von Leipzig, bayerischer Bahnhof, abgehen, während die weiteren Züge am 14. und 21. Juli sowie am 14. August je von Dresden, Chemnitz und Leipzig aus verkehren. Zum Besuche Stuttgarts und des Bodensees gelangt diesmal am 20. Juli von Dresden und Leipzig ein Sonderzug zur Ablassung, der am 21. Juli Nachm. 3³/₄ Uhr in Friedrichshafen eintrifft. Auf den Stationen der östlichen preussischen Staatsbahnen und zwar in Breslau, Brieg, Dittersbach, Glogau, Hirschberg, Liegnitz, Neisse, Oels und Schweidnitz werden zu den am 14., 20. und 21. Juli und 14. August verkehrenden Sonderzügen billige Anschlussrückfahrten nach Görlitz in Verbindung mit Sonderfahrkarten von Görlitz ausgegeben.

Erwähnt sei noch, dass ausser den in Nr. 47 S. 726 genannten Feriensonderzügen von Berlin nach Süddeutschland auch von Berlin noch Sonderzüge zu ermässigten Fahrpreisen nach Hamburg und Wien abgelassen werden. Die Züge nach Hamburg werden Berlin am 7., 14. und 28. Juli sowie am 14. August verlassen und in Hamburg Anschluss nach Altona, Kiel, Glücksburg, Westerland auf Sylt, Wyk auf Föhr, Wittdün-Amrum, Helgoland, Norderney und Borkum finden. Zu den Zügen werden in Berlin Sonderzug-Rückfahrkarten II. und III. Klasse mit 30 tägiger Gültigkeit nach den vorgenannten Eisenbahnstationen nnd Nordseebädern ausgegeben. Die Sonderzug-Rückfahrkarten können bereits vom fünften Tage vor Abgang des jedesmaligen Sonderzuges gelöst werden. Die von einzelnen Stationen zu den sogenannten 45 tägigen Anschluss-Rückfahrkarten nach Berlin ausgegebenen Gutscheine werden bei Entnahme von Sonderzugfahrkarten in Berlin in Anrechnung gebracht.

Der nach Wien über Breslau-Oderberg verkehrende Sonderzug wird Berlin in der Nacht vom 6. zum 7. Juli verlassen (Abfahrt Friedrichstrasse 12.24, Frankfurt a/O. 2.24, Guben 3.22, Sommerfeld 4.00, Sorau 4.33, Kohlfurt 5.23, Liegnitz 6.41, Breslau O/S. Bhf. 8.08) und in Wien (Nordbahnhof) am 7. Juli Abends 7.59 ankommen. Zu diesem Zuge gelangen auf den Sonderzugstationen 45 tägige Rückfahrkarten II. und III. Klasse zur Ausgabe. Die Fahrkarten werden bereits seit 28. Juni von den Fahrkartenausgabestellen der genannten Stationen verabfolgt. Am 5. Juli, Vormittags 9 Uhr, wird der Fahrkartenverkauf geschlossen.

— **Eisenbahnprojekte im Grossherzogthum Oldenburg.** Der noch von dem verewigten Grossherzog Peter von Oldenburg unterzeichnete, am 13. d. Mts. durch die Gesetzsammlung veröffentlichte Landtagsabschied für den 27. Landtag des Grossherzogthums enthält folgende, auf das Eisenbahnwesen des Landes bezügliche Stellen:

Das zum Voranschlage der Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahnbaufonds für die Finanzperiode 1900/1902 gestellte Ersuchen des Landtags, die Vorarbeiten einer Bahn von Nordenham nach Eckwarderhörne im Anschluss an die Vorarbeiten zu den übrigen, im Voranschlage berührten Bahnstrecken, und die Vorarbeiten zum Anschlusse des nordöstlichen Jeverlandes an das bestehende Bahnnetz mit vorzunehmen, wird in weitere Erwägung gezogen werden. — Dem zum gleichen Voranschlage gestellten Ersuchen des Landtags, die Vorarbeiten für den Ausbau neuer Bahnen möglichst zu beschleunigen, wird, insoweit eine Beschleunigung mit verfügbaren Kräften sich erreichen lässt, entsprochen werden. — Zu dem, diesem Ersuchen angeschlossenen weiteren Ersuchen des Landtags, einem einzuberufenden ausserordentlichen Landtage eine Vorlage über den weiteren Ausbau des oldenburgischen Bahnnetzes zu machen, wenn das Betriebsergebniss der jetzt im Bau befindlichen Bahnen sich übersehen lasse, ist zu bemerken, dass der Eintritt der vorgenannten Voraussetzung für sich allein Veranlassung zur Vorlage neuer Eisenbahnprojekte nicht geben, eine solche vielmehr nur erfolgen kann, sofern die Prüfung der Betriebsergebnisse der jetzt im Bau begriffenen Bahnen im Zusammenhang mit der Prüfung der nach den Vorarbeiten abzuschätzenden finanziellen Ergebnisse der verhandelten neuen Bahnen die Uebernahme der voraussichtlich nicht unerheblichen Belastung des Eisenbahnbudgets durch die letzteren als zulässig erscheinen lässt.

— **Eisenbahnunfall in Röhrnbach.** In der Station Röhrnbach der Lokalbahn Passau-Freyung gerieth am 25. Juni Abends 10 Uhr der in Passau um 8 Uhr 25 Minuten Abends abgegangene Zug 4187 infolge unrichtiger Weichenstellung in ein Sackgleise und stiess auf die das Gleis abschliessende steinerne Rampe heftig auf. Hierbei wurden ein Reisender schwer, vier weitere Reisende und zwei Hilfsbremser leichter verletzt.

— **Eisenbahneingaben im württembergischen Landtage.** Aus den württembergischen Landtagsverhandlungen sind noch die der ersten Kammer über eine Anzahl von Eisenbahneingaben nachzutragen. Eine solche um Erbauung einer normalspurigen Eisenbahn von Kirchheim u. T. nach Weilheim u. T. bezw. Bewilligung eines Staatsbeitrages wurde der Regierung zur Erwägung überwiesen, ebenso die um Erbauung einer Kanzachthalbahn, zu welcher der Fürst von Thurn und Taxis einen Beitrag in Aussicht gestellt hat, und einer normalspurigen Nebenbahn von Ravensburg nach Markersdorf. Die Eingaben um Erbauung einer Nebenbahn von Sindelfingen-Böblingen nach Weil im Schönbuch oder Dettenhausen und einer Bahn von Mühlacker nach Sternenfels wurden zur Erwägung bezw. Kenntnissnahme überwiesen. Die Eingabe um Erbauung einer Linie Mengen-Ostrach-Wilhelmsdorf-Friedrichshafen brachte es nur zu einer Ueberweisung zur Kenntnissnahme.

— **Bahnprojekte Eyach-Stetten bei Haigerloch und Kleinengstingen-Gammertingen.** Das württembergische Regierungsblatt veröffentlicht die Konzessionsurkunde für Eisenbahnen von Eyach über Haigerloch nach Stetten bei Haigerloch und von Kleinengstingen nach Gammertingen. Die Konzession ist der Aktiengesellschaft „Hohenzollern'sche Kleinbahngesellschaft" in Sigmaringen übertragen. Die Bahnen erhalten normale Spur.

— **Frisches Trinkwasser an den Zügen.** Den Bahnhofswirthen aller derjenigen Stationen, auf denen Speisen und Getränke an die Züge gebracht werden, ist von der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung empfohlen worden, während der warmen Jahreszeit auch den Reisenden frisches Trinkwasser zugängig zu machen und zu diesem Zwecke solches gleich den übrigen Getränken mit feilzubieten, wofür es ihnen nachgelassen ist, einen Preis von höchstens 5 ₰ für das 0,4 l-Glas zu erheben. Ebenso ist es den Wirthen anheimgestellt worden, Mineralwasser zum Preise von 5 ₰ ohne und von 10 ₰ mit Fruchtsaft an den Zügen zu verabfolgen. Gleichzeitig ist die Bestimmung, in jedem Warteraume an einer leicht zugänglichen Stelle eine Flasche mit frischem Trinkwasser nebst Gläsern zur unentgeltlichen Benutzung bereit zu stellen, wieder in Erinnerung gebracht worden.

— **Der Landesverein der württembergischen Verkehrsbeamten** hielt am 23. d. Mts. seine Landesversammlung in der Liederhalle in Stuttgart, zu der sich die Bezirksabgeordneten in grosser Zahl eingefunden hatten. Nach Genehmigung des Jahres- und Kassenberichts und des Voranschlags für das kommende Jahr sowie Erledigung der Wahlen kamen Standes- und Berufsfragen zur Verhandlung, insbesondere die Ausbildung der jungen Eisenbahnbeamten, die Gewährung von Nachtdienstgebühren, die anderweitige Regelung der Bücherabgabe aus der Centralbibliothek der Verkehrsanstalten, die Errichtung eines Genesungsheims, die Sterbegeldversicherung, Anstrebung von Grundsätzen für die Dauer des jährlichen Urlaubs, die Einrechnung der freien Wohnung, der Wohnungsentschädigung und des Wohnungsgeldes zu dem pensionsberechtigten Gehalt usw.

— **Sommerfest des Staatseisenbahnvereins für Elberfeld und Umgegend.** Am 23. d. Mts. feierte der Staatseisenbahnverein für Elberfeld und Umgegend sein diesjähriges Sommerfest in den schönen Anlagen der „Flora" zu Köln. Es nahmen daran etwa 2500 Personen theil, darunter viele höhere Beamte mit ihren Familienmitgliedern. Drei Sonderzüge mit geschmückten Lokomotiven brachten die Festtheilnehmer in der Zeit von 12 Uhr Mittags ab zunächst nach der Station Köln-Deutz; von hier ging es zu Fuss über die feste Rheinbrücke dem Rheinufer entlang nach der Flora, wo alles aufs beste für die Festfeier vorbereitet war und die Kapelle des Rheinischen Infanterie-Regiments Nr. 65 von 2 Uhr an spielte. Nach dem Kaffee wurden die herrlichen Gartenanlagen, die Reichthümer und Seltenheiten der Gewächshäuser, das Aquarium und die sonstigen Sehenswürdigkeiten der Flora in Augenschein genommen. Im Verlaufe der Festfeier hielt der Vorsitzende des Vereins, Regierungsrath Wache, an die Festversammlung eine Ansprache, in welcher er besonders hervorhob, dass der Verein seine schönen Sommerausflüge dem Wohlwollen des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten zu verdanken habe und dass die Vereinsmitglieder ihren Dank für diese Vergünstigung am besten dadurch zum Ausdruck bringen werden, wenn sie, an ihre Arbeitsstellen zurückgekehrt, dienstfreudig und unermüdlich weiter arbeiten in dem grossen und wichtigen Betriebe, in dem sie ihre Lebensaufgabe gefunden haben. Die Ansprache schloss mit einem Hoch auf Se. Majestät den Kaiser, in das die Festversammlung freudig einstimmte, worauf die Nationalhymne gesungen wurde. Im Anschluss hieran wurden Depeschen an den Minister der öffentlichen Arbeiten von Thielen und den dienstlich am Erscheinen behinderten Ehrenvorsitzenden des Vereins, Eisenbahn-Direktionspräsidenten Dieck, abgesandt, welcher telegraphisch seine besten Wünsche für das Gelingen des Festes

übermittelt hatte. In der Zeit von 9 Uhr ab erfolgte die Rückfahrt gleichfalls in drei Sonderzügen, wobei sich alles in musterhafter Ordnung abwickelte.

— **Sommerausflüge des Eisenbahnvereins in Köln.** Dem seit dem Sommer 1899 in Köln bestehenden Eisenbahnverein, welchem Beamte und Arbeiter der Staatseisenbahn-Verwaltung angehören, bringt letztere grosses Interesse entgegen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher auch wohlwollenderweise gestattet, dass den Mitgliedern und je einem Familienmitglied derselben zum Besuche von Orten besonderer landschaftlicher Schönheit usw. Sonderzüge unentgeltlich zur Verfügung gestellt würden. Natürlich wird von einer solchen Vergünstigung ausgedehnter Gebrauch gemacht. Da der Verein in Köln schon jetzt mehr als 4000 Mitglieder besitzt, war es nothwendig, mehrere Züge zu Ausflügen nach verschiedenen Orten vorzusehen; es haben daher schon Ausflüge nach Coblenz, Müngsten, Honnef und nochmals nach Coblenz stattgefunden.

Besonders letzterer am 20. d. Mts. nahm, begünstigt durch gutes Wetter, einen herrlichen Verlauf. In einer Stärke von über 1100 Personen und in zwei Sonderzügen kamen die Theilnehmer ungefähr 3 Uhr Nachmittags in Coblenz an; der Festzug bewegte sich, die Musikkapelle des Pionierbataillons an der Spitze, durch die Strassen der Stadt nach dem Kaiser Wilhelm-denkmal am Deutschen Eck. Hier hielt Oberbaurath Jungbecker eine Ansprache, indem er auf die Bedeutung des Denkmals für die Rheinlande hinwies, in beredten Worten die unsterblichen Verdienste Kaiser Wilhelms des Grossen für die Einigung Deutschlands feierte und hervorhob, dass der Dank hierfür am besten durch treue Pflichterfüllung im Dienst und unentwegte Liebe zu Kaiser und Reich zu bethätigen sei. Hierzu seien wir um so mehr verpflichtet, da unser jetziger Kaiser Wilhelm II. getreu dem Dichterwort: „Was Du ererbt von Deinen Vätern, erwirb es um es zu besitzen“ jederzeit mit Eifer bestrebt sei, die Segnungen der Einheit Deutschlands durch Aufrechthaltung des Friedens weiter auszubauen. Mit einem begeisterten Hoch auf unseren Kaiser und dem Singen einiger Verse der „Wacht am Rhein“ schloss diese Feier. Nach einem Gang durch die herrlichen Rheinanlagen zog die Gesellschaft in das im Innern schön geschmückte Reichshallen-Theater. Dank der guten Leistungen der Pionierkapelle und der erheiternden Vorträge eines hervorragenden, dem Verein angehörenden Humoristen aus Köln entwickelte sich nun bald ein fröhliches, echt rheinisches Leben, das durch die ungefähr um 9 Uhr Abends erfolgende Abfahrt nach Köln für die Meisten ein zu frühes Ende fand. Mit dem allseitigen Wunsche: „Auf baldiges Wiedersehen“ trennten sich die Festtheilnehmer in Köln gegen 11 Uhr Nachts.

— **Ausscheiden des Ministerialdirektors Hoeter aus dem Staatsdienst.** Wie durch die Tageszeitungen schon vor einigen Wochen gemeldet wurde und jetzt durch den „Reichsanzeiger“ bestätigt wird, scheidet der Ministerialdirektor im preussischen Handelsministerium Wirklicher Geheimer Oberregierungsrath Hoeter mit dem 1. Juli d. J. aus dem Staatsdienst aus. Er tritt als Geschäftsinhaber in die Berliner Diskontogesellschaft an Stelle des ausscheidenden Generalkonsuls Russel. Herr Hoeter hat lange Jahre hindurch der Eisenbahnverwaltung angehört und ihr hervorragende Dienste geleistet. Er schied im Jahre 1872 als Gerichtsassessor aus dem Justizdienst und wurde Hilfsarbeiter bei der königlichen Eisenbahndirektion Hannover, die damals unter der Leitung des späteren Ministers von Maybach stand. Von 1875 bis 1880 war er Direktionsmitglied der rheinischen Eisenbahngesellschaft. Einige Jahre nach ihrer Verstaatlichung trat er in das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten als vortragender Rath; am 1. April 1895 wurde er zum Präsidenten der königlichen Eisenbahndirektion Köln ernannt. Aus dieser Stellung und damit aus der Eisenbahnverwaltung schied er, da er am 1. Oktober 1897 als Ministeraldirektor in das Handelsministerium berufen wurde.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Tariferhöhungen auf den österreichischen Staatsbahnen.** Ueber die im Zuge befindlichen Tariferhöhungen (vergl. Nr. 49 S. 759 d. Ztg.) wird von berufener Stelle folgendes verlautbart:

Die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen im Jahre 1899, welche ungeachtet der eingetretenen Verkehrssteigerung infolge der wesentlichen Erhöhung verschiedener Ausgabeposten als ungünstige bezeichnet werden müssen, haben der Staatseisenbahnverwaltung die Pflicht auferlegt, Maassregeln in Erwägung zu ziehen, welche ohne empfindliche Schädigung volkswirthschaftlicher Interessen auf eine Verbesserung der für den gesammten Staatshaushalt äusserst wichtigen finanziellen Ergebnisse des Staatseisenbahnbetriebes abzielen. Hierbei stand die Wahl offen zwischen einer Aenderung des allgemeinen Staatsbahntarifes für den Güterverkehr und tarifarischen Maassregeln für einzelne Artikel und Verkehre, welche bisher eine ausnahmsweise begünstigte Tarifirung auf den österreichischen Staatsbahnen durch Deklassifikationen gegenüber dem allgemeinen Tariftheile I der österreichischen und ungarischen Bahnen sowie durch besondere Ausnahmetarife erfahren haben. Der letztere Vorgang verdient sicherlich vom volkswirthschaftlichen Standpunkte den Vorzug. Es steht wohl ausser Zweifel, dass eine allgemeine Erhöhung des Staatsbahntarifes viel tiefer einschneidende und in ihren Rückwirkungen auf das industrielle Leben viel schwerer zu überblickende Veränderungen in den Erzeugungs- und Absatzverhältnissen zur Folge haben müsste, als eine Einschränkung jener tarifarischen Sonderbegünstigungen, welche die Staatsbahnen gegenüber den österreichischen Privatbahnen bisher gewährten. Die hierdurch erwachsenen und durch den niedrigeren Tarif der Staatsbahnen verschärften Tarifungleichheiten zwischen den an den Staatsbahnen und den an den Privatbahnen gelegenen Industrien bilden ohnedies den Gegenstand vielfacher Beschwerden. Dazu kommt noch, dass die Verhältnisse, auf Grund deren seinerzeit die bezüglichen Zugeständnisse eingeräumt wurden, theilweise Veränderungen erfahren haben und dass daher die Voraussetzungen dieser Zugeständnisse mittlerweile zum Theile überhaupt in Wegfall gekommen sind und Maassnahmen getroffen werden konnten, welche auch unabhängig von den Erwägungen rein finanzieller Natur sich als gerechtfertigt darstellen.

Es haben daher im Schoosse der betheiligten Ministerien eingehende Berathungen stattgefunden, bei welchen hinsichtlich der einzelnen nach obigem Gesichtspunkte in Frage gekommenen Maassregeln alle einschlägigen volkswirthschaftlichen Erwägungen volle Würdigung gefunden haben. Auf Grund dieser Berathungen ist ein Theil der in Rede stehenden Maassregeln bereits zur Durchführung gelangt. Dies gilt von einigen Aenderungen in den Nebengebühren, namentlich des Wiegegeldes, hinsichtlich dessen die Einhebung der im Tariftheile I festgesetzten Gebühren in der Höhe von 120 Hellern für einen Wagen (statt des früher auf den Staatsbahnen eingehobenen ermässigten Wiegegeldes von 80 Hellern) mit 15. Februar d. J. verfügt wurde, sowie hinsichtlich der mit 1. d. Mts. in Kraft getretenen, nach Einvernahme der Interessenten und mit Rücksicht auf die Preisentwickelung als zulässig erkannten Erhöhung der ausserordentlich billigen Tarife für den Petroleumverkehr, bei welchen das vorwaltende Streben, den volkswirthschaftlichen Interessen in gebührendem Maasse Rechnung zu tragen, auch dadurch zu Tage trat, dass die Tariferhöhung die Ausfuhr in Petroleum und dessen Nebenerzeugnissen vollkommen unberührt liess.

Mit Gültigkeit vom 15. August d. J. werden die weiteren, aus obigen Erwägungen hervorgegangenen Tarifänderungen zur Durchführung kommen. Diese Aenderungen betreffen die Aufhebung einzelner minder wichtigen Deklassifikationen gegenüber dem allgemeinen Tariftheile I, wie zum Beispiel für Bier und Wein in Flaschen als Stückgut, für neue Fässer in Stückgut und halben Wagenladungen und für sperrige Güter sowie den bisherigen Ausnahmetarif VII für den Transport von Zucker. Hinsichtlich des letzteren Ausnahmetarifes, welcher einen Unterschied zwischen dem inländischen und dem Ausfuhrverkehre macht, ist besonders zu betonen, dass die Frachtsätze für die Ausfuhr auch nach dem 15. August d. J. vollkommen unverändert bleiben und dass auch an dem Streben, die Ausfuhr von Zucker, so weit irgend thunlich, auch mit noch weitergehenden Frachtzugeständnissen zu fördern, wie zum Beispiel im Verkehre über Triest, selbstverständlich festgehalten werden wird. Was den Inlandsverkehr anbelangt, so nahm man in Würdigung der Bedeutung, welche der Artikel Zucker sowohl für die inländische landwirthschaftliche und industrielle Produktion, als auch für den Verbrauch besitzt, davon Umgang, die normale Tarifirung dieses Artikels nach dem allgemeinen Tariftheile I, d. i. unter Berücksichtigung des Schemas der österreichischen Staatsbahnen einzuführen, und ergibt der neue Ausnahmetarif sowohl für Rohzucker, als auch für raffinirten Zucker gegenüber der normalen Tarifirung noch immer wesentlich Frachtnachlässe.

Was den Artikel Kohle anbelangt, so finden Tariferhöhungen für den Inlandsverkehr, und zwar sowohl für den Lokalverkehr der österreichischen Staatsbahnen, als den Anschluss- und Verbandsverkehr mit den österreichischen Privatbahnen überhaupt, nicht statt. Die Aenderungen, welche übrigens erst allmählich nach Umrechnung der betreffenden Verbandstarife durchgeführt werden können, beschränken sich auf den Auslandverkehr und bestehen in der Umgangnahme von der Kürzung der halben Abfertigungsgebühr, welche bisher zur Tarifbildung in den Auslandsverkehren gewährt wurde. Die hierdurch eintretende Erhöhung der Ausfuhrtarife um 4 Heller für 100 kg entspricht keineswegs lediglich den finanziellen Interessen der Staatseisenbahnverwaltung, sondern trägt in hervor-

ragendem Maasse auch der gegenwärtigen Lage des Kohlenmarktes Rechnung, welche im volkswirthschaftlichen Interesse bedingt, die Kohlenversorgung der inländischen Industrie nicht durch Aufrechterhaltung der bestehenden Frachtermässigungen für die Ausfuhr zu erschweren. Die Umgangnahme von den erwähnten Kürzungen in der Ausfuhr erscheint überdies um so mehr gerechtfertigt, als sie auch im inländischen Anschluss- und Verbandsverkehr derzeit nicht ausnahmslos Platz greift. Der vorstehenden Darstellung ist zu entnehmen, dass bei den hier besprochenen Tarifmaassnahmen der Staatseisenbahnverwaltung die maassgebenden volkswirthschaftlichen Erwägungen eingehende Berücksichtigung erfahren haben und dass nicht lediglich finanzielle Rücksichten dieselben begründeten. Wie sehr übrigens die letzteren einer sorgsamen Pflege bedürfen, geht daraus hervor, dass auch im laufenden Jahre die Aussichten für das Erträgniss der Staatsbahnen sich nicht günstig gestalten. Für die ersten 5 Monate des Jahres sind, namentlich infolge der Wirkungen des ausgedehnten Arbeiterausstandes in den Kohlenrevieren, die Verkehrseinnahmen der Staatsbahnen um 4 565 718 Kronen gegenüber dem entsprechenden Betrage des Staatsvoranschlages für 1900 zurückgeblieben, ein Umstand, der angesichts der hervorragenden Rolle, welche der Staatseisenbahnbetrieb im Staatshaushalte spielt, um so ernstere Beachtung verdient, als die aussergewöhnlichen Verhältnisse des laufenden Jahres, namentlich hinsichtlich der Kohlenversorgung, auch unvorhergesehene Steigerungen der Ausgaben im Gefolge haben.

Gegen die Erhöhung der Kohlentarife liegen mehrere Kundgebungen aus industriellen Kreisen, so u. a. vom Centralverband der Industriellen Oesterreichs, vor. Die Handels- und Gewerbekammer in Brody und der niederösterreichische Gewerbeverein haben aus Anlass der angekündigten Tariferhöhungen auf den Staatsbahnen an die Regierung die Bitte gerichtet, dass vor der Durchführung von Erhöhungen den Vertretern der Industrie und des Handels Gelegenheit geboten werde, eine gutachtliche Aeusserung abzugeben.

— **Transporteinnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Die Staatseisenbahnen haben im Monate Mai d. J. im Personenverkehre 5 554 320 (+ 103 398) Kr. eingenommen und 6 237 611 (+ 1 005 899) Reisende befördert. Der Verkehr vertheilt sich auf die westlichen Staatsbahnen mit 4 088 426 (+ 86 223) Kr. und 5 471 073 (+ 965 574) Reisende. Auf den Staatsbahnen in Galizien wurden 1 455 894 (+ 17 175) Kr. eingenommen und 766 538 (+ 40 325) Reisende befördert. Der Güterverkehr ergab eine Gesammtleistung von 2 852 412 (+ 215 616) t mit einer Einnahme von 13 824 375 (+ 1 032 500) Kr. Die westlichen Staatsbahnen beförderten 2 318 571 (+ 200 749) t mit einer Einnahme von 10 360 565 (+ 888 833) Kr., die galizischen Staatsbahnen 533 841 (+ 14 867) t mit einer Einnahme von 3 463 810 (+ 143 667) Kronen. Die Gesammteinnahmen vom 1. Januar bis Ende Mai betragen auf dem ganzen Netze 85 288 724 Kr. und sind um 1 241 518 Kr. höher als in den ersten fünf Monaten des Vorjahres. In den Ergebnissen der westlichen Staatsbahnen sind auch jene der Wiener Stadtbahn mit inbegriffen. Werden dieselben sowohl im laufenden Jahre als auch im Vergleichsjahre ausgeschieden, so ergibt sich für den Monat Mai d. J. auf den übrigen Linien der westlichen Staatsbahnen eine Verminderung der Einnahmen um 251 961 Kr. und der Zahl der Reisenden um 289 476. Mehr befördert wurden auf den westlichen Staatsbahnen Erze, Kalk, Ziegel, Vieh, hauptsächlich aber Kohle und Holz; in letzterem Artikel zeigt sich auch auf den Staatsbahnen in Galizien eine erhebliche Mehrverfrachtung.

— **Ersatz für Seelenschmerzen.** Ein Kutscher verunglückte im vorigen Sommer bei einer Lokalbahnstation dadurch, dass das Bahnpersonal eine verbotene Wagenverschiebung vornahm. Vier allein rollende Wagen stiessen an seinen Wagen, zertrümmerten denselben und er selbst wurde mit solcher Heftigkeit in den Strassengraben geschleudert, dass er einen Beinbruch erlitt, zum Krüppel wurde und auch — da er im 61. Lebensjahre steht — nicht mehr erwerbsfähig wird. Vorbehaltlich der Heilkosten begehrte er von der betreffenden Lokalbahngesellschaft eine lebenslängliche Rente von 1 680 Kr. jährlich und ein Schmerzensgeld von 40 000 Kr. Das Handelsgericht sprach ihm jährlich 1 200 Kr. als Verdienstentgang und ein Schmerzensgeld von 10 000 Kr. zu, letzteres mit der Begründung, es sei dies ein Ersatz nicht nur für körperliche, sondern auch für Seelenschmerzen, denn die Sorge für die eigene Zukunft und für die seiner Familie — nämlich Frau und acht Kinder, von denen das jüngste erst anderthalb Jahre alt ist — seien Seelenschmerzen von besonderer Bedeutung. Die verklagte Gesellschaft meldete wegen zu hoher, der Kläger wegen zu niedriger Bemessung des Ersatzes die Berufung an. Das Oberlandesgericht erkannte dahin, dass die Berufung des Klägers abzuweisen und der Berufung der Bahngesellschaft theilweise stattzugeben sei, indem es die Höhe des Schmerzensgeldes auf 6 000 Kr. herabsetzte, dies mit der Begründung, dass nach österreichischem Gesetze ein Ersatz für Seelenschmerzen überhaupt nicht vorgesehen sei, daher nur für körperliche Schmerzen ein Ersatz zuerkannt werden könne, während der Ersatz für Sorgen und moralische Schmerzen überhaupt in der Zuerkennung einer Rente seine Berücksichtigung finde.

— **Vertagung der Reform des Zonentarifes in Ungarn.** Die geplante Aenderung des Personen- und des Gepäck-Zonentarifes der ungarischen Staatsbahnen wird bis auf weiteres aller Wahrscheinlichkeit nach unterbleiben. Wie verlautet, wurden seitens des Finanzministers gegen die Durchführung der Reform Bedenken geltend gemacht, da die Aenderung des Personen- und Gepäcktarifes möglicherweise, wenn auch nur vorübergehend, einen Ausfall von mehreren Millionen Gulden jährlich zur Folge haben und dadurch das Budget des Staates sehr ungünstig beeinflussen könnte. Ein so namhafter Ausfall der Einnahmen wäre um so empfindlicher, als die Frachtentarife der ungarischen Staatsbahnen ohnehin im Laufe der letzten Jahre, überwiegend aus agrarischen Rücksichten, namhafte Ermässigungen erfahren haben.

— **Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn.** Bei der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Bahn kam u. a. das Verhältniss derselben zu der von ihr betriebenen Neusiedlerseebahn zur Sprache. Aus der Betriebsführung letztgenannter Bahn entsprangen 133 998 Kr. Einnahmen und 197 366 Kr. Ausgaben, mithin beträgt der Betriebskostenabgang 63 367 Kr. Dieser Ausfall wird jedoch dadurch reichlich aufgewogen, dass die Hauptbahn durch diese Inbetriebnahme schon jetzt wesentlich befruchtet wird und die Theilstrecke Oedenburg-Vulka=Pordány als Mitbetriebslinie verwerthet wird. So sind während des Jahres 1899 von der Neusiedlerseebahn auf die Hauptbahn und umgekehrt 23 032 Reisende, ferner abgesehen von 16 951 t Regiegut 47 344 t Güter übergegangen. Dieser Personenverkehr ergibt für die Hauptbahn eine Einnahme von rund 12 000 Kr. und der Frachtverkehr — die durchschnittliche Einnahme mässig mit 15 H. für 100 kg gerechnet — ungefähr 70 000 Kr., mithin insgesammt ungefähr 82 000 Kr. Ueberdies ist das Erträgniss aus der Mitbetriebsstrecke Oedenburg-Vulka=Pordány mit 45 807 Kr. in Betracht zu ziehen, weil sie als solche nur im Zusammenhalte mit der Konzessionirung und Inbetriebnahme der Neusiedlerseebahn zu verwerthen war.

— **Stadtbüro der Südbahn in Budapest.** In diesem Büro können sowohl Fahrkarten gelöst, als auch Reisegepäck, Eil- und Frachtgüter aufgegeben werden. Ferner zahlt die Kasse dieses Stadtbüros alle Nachnahmen aus, gleichviel, ob die bezüglichen Sendungen dort oder am Südbahnhofe aufgegeben wurden. Bei Aufgabe einer Sendung am Südbahnhofe genügt es, einfach das Verlangen zu stellen, dass die Nachnahme im Stadtbüro ausgezahlt werde. In Verbindung mit diesem hat die Südbahn einen regelmässigen Ab- und Zustreifdienst eingerichtet

---

Vereinsausland.

— **Verstaatlichung der französischen Eisenbahnen.** Am Ende des vorigen Jahres, als in Frankreich zugleich ein lebhafter Feldzug gegen Missstände bei den grossen Bahngesellschaften eröffnet wurde, trat der Eisenbahnkommissions-Berichterstatter der Abgeordnetenkammer Bourrat mit dem Antrag auf sofortigen, bis 1. April 1900 zu bewerkstelligenden Rückkauf der Ost-, West-, Süd- und Orléansbahn hervor. Nach der vorherrschenden, der Verstaatlichung nicht günstigen Stimmung haben wir von vorn herein an dieser Stelle vorausgesagt, dass nichts rechtes aus der Sache werden würde. Thatsächlich ist sie, zur Zufriedenheit der Regierung, die weder bestimmt ja noch bestimmt nein sagen möchte, über ein halbes Jahr hingeschleppt und beinahe vergessen worden. Endlich kommt wieder eine Meldung, wonach die Neigung zur Verstaatlichung noch geringer geworden zu sein scheint. Die Eisenbahnkommission hat nach Kenntnissnahme eines Briefes des Ministers der öffentlichen Arbeiten, welcher die Vertagung jeder Entscheidung über den Rückkauf der vorgenannten vier Bahnen verlangt, einstimmig folgenden Antrag Boudenoot-Boucher angenommen: „Da die Kommission nicht in der Sache über die verschiedenen ihr überwiesenen Rückkaufsvorschläge beschliessen kann, ermächtigt sie Herrn Bourrat, die Kammer aus der so umfangreichen Arbeit, welcher er sich als vorläufiger Berichterstatter gewidmet hat, Nutzen ziehen zu lassen, indem er sie unter dem Titel eines Gesetzentwurfes in seinem persönlichen Namen vorlegt.“ Die Kommission selbst will also mit dem Antrag Bourrat nichts zu thun haben, und so wird er ein anständiges Begräbniss finden; sie hat auch einige andere ähnliche Vor-

schläge, so einen Antrag Guillemet betreffs Rückkauf nur der Westbahn, einfach zur Kenntniss genommen und überlässt deren weitere Einbringung ihren einzelnen Veranstaltern. Zu dem Antrag Guillemet hat der Abg. Boudenoot folgende Resolution hinterlegt: „Die Kammer ladet die Regierung ein, in möglichst kurzer Frist mit der Westbahn und der Orléansbahn Verhandlungen dahin zu eröffnen und zum Ziele zu führen: 1. den Staatsbahnen einen Bahnhof in Paris zu sichern; 2. den Staatsbahnen eine Zugangslinie nach Paris unter normalen Bedingungen zu sichern; 3. die Netze der Staatsbahnen, der Westbahn und der Orléansbahn in den ihnen gegenwärtig gemeinsamen oder benachbarten Theilen so umzugestalten, um jedem einzelnen dieser Netze die grösste Unabhängigkeit rücksichtlich des Nachbarn zu gewähren, und um ferner die Verwickelung dieser Netze, welche dem Handel und der Industrie der von benachbarten oder gemeinsamen Linien durchzogenen Gegenden so nachtheilig ist, aufhören zu machen, und falls Mangel des Einverständnisses oder des guten Willens die hier vorgeschlagenen Verhandlungen wirkungslos machen sollte, ladet die Kammer die Regierung ein, ihr, um das bezeichnete Ziel zu erreichen, einen Entwurf zum Rückkauf der vorgenannten Gesellschaften vorzulegen.“ Uebrigens wird auch von den eifrigsten Anklägern der französischen Privatbahnen zugestanden, dass letztere sich seit vorigem Winter um die Abstellung von Missständen mit Erfolg bemüht haben. Vielleicht haben also die Verstaatlichungsvorschläge nach dieser Richtung doch eine Wirkung gehabt.

— **Schweizerisch-italienische „Reise-Passepartouts“.** Wir machen auch in diesem Jahre bei Beginn der Reisezeit wieder auf diese Einrichtung aufmerksam, die dem Reisenden die grösstmögliche Bequemlichkeit und Auswahl bietet. Die „Reise-Passepartouts“, wie sie leider wenig geschmackvoll genannt sind, werden für das Gebiet der oberitalienischen Seen, der Riviera, Südfrankreichs, Ober-, Mittel- und Unteritaliens für die Dauer eines ganzen Kalenderjahres ausgegeben und gewähren während der auf dem Titelblatt genannten Reise und für die Anzahl der dort angegebenen Tage dem Inhaber Beförderung auf allen vorkommenden Transportmitteln — Eisenbahnen, Dampfschiffen, Bergbahnen usw. —, Unterkunft in guten Hotels, Bedienung und Verpflegung einschliesslich Wein. Mit einer einmaligen Zahlung vorher ist also die ganze Reise bezahlt; der Reisende erhält ausserdem noch, ohne weitere Bezahlung, eine Reiseunfallversicherung in der Höhe von 10 000 Frcs.

Es gelangen für das Gebiet der oberitalienischen Seen 50 verschiedene Serien zur Ausgabe, welche in Lugano, Locarno, Chiasso beginnen; doch können auch beliebige andere Anfangs- und Endpunkte als die hier angegebenen gewählt werden. Auf besonderen Wunsch des Reisenden werden auch Gotthard-Anschlusskupons zu ermässigten Preisen aufgenommen. Die „Passepartouts“ werden mit einer Unterkunfts- und Verpflegungsdauer von mindestens 3 Tagen für die kleinen Reisen, von mindestens 5 Tagen für grössere Strecken bis Mailand sowie von mindestens 7 Tagen bis Genua ausgegeben, können aber bis zu einer beliebigen Frist verlängert werden und gestatten Rundreisen durch das Gebiet aller drei Seen, Fahrten im Gebiet des einen oder des andern Sees, ganz nach Wunsch des Reisenden. Für die Riviera und Südfrankreich, für Ober-, Mittel- und Unteritalien werden ebenfalls die verschiedensten Serien ausgegeben. Die Wohnung und Verpflegung erfolgt überall in Hotels ersten oder sehr guten zweiten Ranges. Als Orte, in denen Hotelverpflegung gewährt wird, sind unter Benennung der Hotels u. a. aufgeführt: Basel, Bern, Bellagio, Capri, Como, Florenz, Genf, Genua, Lausanne, Lugano, Luzern, Mailand, Marseille, Montreux, Mentone, Monaco, Neapel, Nizza, Pallanza, Pompeji, Rom, San Remo, Salerno, Sorrent, Syrakus, Turin, Venedig, Vevey. Die Verpflegung umfasst auch eine halbe Flasche guten rothen Tischwein zum zweiten Frühstück und Mittag. Um unseren Lesern ein Urtheil über die zur Erhebung gelangenden Preise zu ermöglichen, erwähnen wir, dass z. B. für eine siebentägige Reise Locarno-Luino-Pallanza-Isola Bella-Arona-Mailand-Genua der Preis von 88 ℳ. 40 ₰ oder 110 Frcs. 50 Cts. beträgt. Die Beförderung erfolgt auf den Hauptbahnen in II. Klasse, auf den Nebenbahnen und Dampfschiffen in I. Klasse. Ausführliche Verzeichnisse sämmtlicher zur Ausgabe gelangenden Serien mit näherer Angabe der Bedingungen können an den Fahrkartenschaltern der badischen Staatseisenbahnen, der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der schweizerischen Centralbahn eingesehen oder von dem Unternehmer der ganzen Einrichtung, dem internationalen Reisebüro in Basel, Aeschengraben 6, kostenfrei bezogen werden. Bestellte „Passepartouts“ werden gegen vorherige Baareinsendung des Betrages dem Besteller mittelst eingeschriebenen Briefes zugesandt, können aber auch auf der Durchreise auf dem Reisebüro in Empfang genommen werden.

— **Die Centrallondonbahn,** die dritte elektrisch betriebene Untergrundbahn Londons, die in Gestalt zweier unabhängig von einander betriebener Röhren nach der Art der Spreetunnelbahn bei Treptow vom Herzen der Londoner City unter dem bedeutendsten Strassenzug der Grossstadt in westlicher Richtung geführt ist, ist am 27. d. Mts. durch den Prinzen von Wales eröffnet worden.

— **Eisenbahnunfall auf der Moskau-Jaroslaw-Archangelskbahn.** Wie aus Moskau gemeldet wird, stiessen auf der genannten Bahn am 25. Juni d. J. zwei Güterzüge zusammen. Hierbei wurde ein Zugbeamter getödtet, drei schwer und fünf leicht verletzt. Beide Lokomotiven wurden beschädigt und 23 Wagen zertrümmert.

— **Deutsch-ostafrikanische Eisenbahnen.** Während die Betriebsergebnisse der Ugandabahn dadurch in einem besonders günstigen Lichte erscheinen, dass die umfangreichen Baumaterialientransporte zu hohen Tarifsätzen in den Einnahmen enthalten sind, ist bei den in Nr. 46 d. Ztg. nach dem „Deutschen Kol.-Bl.“ mitgetheilten Betriebsergebnissen der 43 km langen Strecke Tanga-Muhesa der Usambaraeisenbahn für das Etatsjahr 1899/1900 in entgegengesetzter Weise verfahren, indem die für die Instandhaltung der alten Strecke und den Neubau nothwendigen Beförderungen von Personen und Gütern bei den Einnahmen keine Berücksichtigung gefunden haben, bei den Ausgaben dagegen nicht ausgeschieden werden können. Bei dem überaus geringen Verkehr erscheinen dadurch natürlich die Verhältnisse sehr viel ungünstiger, als sie wirklich sind. Im Etatsjahr 1899/1900 betrug nämlich der Verkehr der Usambarabahn im Ganzen 685 Weisse, 9 205 Farbige und 2 466 t Güter, mithin bei 300 Betriebstagen täglich 2 Weisse, 37 Farbige und 8,2 t Güter. Die Gesammteinnahme betrug 47 215 Rupien = 54 100 ℳ. oder für 1 km 1 258 ℳ., während die geringste kilometrische Jahreseinnahme bei den deutschen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Schmalspurbahnen ungefähr doppelt so gross ist. Werden jedoch zu den vorstehenden Beförderungen auch diejenigen hinzugerechnet, welche in der genannten Zeit für die Bauverwaltung unentgeltlich stattgefunden haben, nämlich 320 Weisse, 3 860 Farbige und 3 369,3 t Baugüter aller Art,*) so erhöht sich die tägliche Beförderungsmenge auf durchschnittlich

3 Weisse, 44 Farbige und 19,45 t Güter,

und die dafür in Rechnung zu stellende Einnahme würde natürlich je nach der Höhe der für die Baubeförderungen anzunehmenden Tarifsätze die vorerwähnte Gesammteinnahme erheblich überschreiten. Mit Rücksicht darauf, dass im Reichstage von den Gegnern kolonialer Eisenbahnen mit besonderer Vorliebe auf die Usambara-Eisenbahn als abschreckendes Beispiel hingewiesen wird, dürfte es sich daher dringend empfehlen, die Angaben über die Betriebsergebnisse derselben zu ergänzen.

Auch in betreff des für die ostafrikanische Centralbahn anzunehmenden Verkehrs scheinen sich die Verhältnisse noch günstiger zu gestalten, als bisher angenommen wurde. Während nämlich in einer dem Reichstage zugegangenen Denkschrift der Karawanenverkehr von den Küstenorten Dar-es-Salaam, Bagamoyo und Saadani zu 92 000 Träger angegeben ist, wird von anderer Seite mit grosser Bestimmtheit behauptet, dass die in der Linie der projektirten Centralbahn liegende und eine zuverlässige Beobachtung des Verkehrs gestattende Mafisifähre über den Kinganifluss jährlich von 100 000 bis 120 000 Trägern in einer Richtung benutzt wird. Sollte sich diese Angabe bei näherer, dem Vernehmen nach schon eingeleiteter Prüfung bestätigen, dann dürfte sich die in Nr. 34, S. 513 fgd. d. Ztg. enthaltene Ertragsberechnung noch günstiger gestalten, besonders wenn berücksichtigt wird, dass mit der Eröffnung der Bahn und der dann eintretenden Erleichterung sowie Verbilligung der Personen- und Güterbeförderung auch eine Zunahme des Verkehrs sicher zu erwarten ist. S.

Allgemeines.

— **Die Reise um die Welt in 135 Tagen.** Die Hamburg-Amerikalinie lässt am 25. September d. J. das erste eigens für Vergnügungsfahrten grössten Stils gebaute grosse Schiff, die „Prinzessin Viktoria Luise“, zur ersten Fahrt auslaufen, ein Schiff, das mit Pracht und Bequemlichkeit der Lustjachten die Sicherheit und Mächtigkeit der transatlantischen Dampfer (Doppelschraubensystem, Bau aus bestem Stahl) vereint. Das Schiff wird auch in seinem Fahrziel dem Ideal aller Vergnügungsreisenden entsprechen und sofort ostwärts seine erste Reise um

*) Anm. d. Schriftl. Diese Zahlen sind auf Anfrage aus der Kolonialabtheilung freundlichst mitgetheilt.

die Welt antreten. Auf der Spur der bekannten Orientreisen der Hamburg-Amerikalinie geht zunächst die Fahrt von Hamburg um Westeuropa (Cherbourg, Lissabon, Gibraltar). Genua und die Riviera, Athen und Konstantinopel werden besucht. Von Jaffa soll nach Jerusalem, von Port Said nach Kairo, dem Nil und den Pyramiden ein Ausflug unternommen werden. Von Bombay nach Kalkutta ist eine grössere Landreise quer durch Indien vorgesehen. Die Reise durch den Norden Indiens wird die uralten, ehrwürdigen Stätten der indischen Geschichte und Kunst (Delhi), die eigenartigen Städtebilder und Landschaften des Landes der Reisegesellschaft erschliessen zu einer für diese Reise gutgewählten Jahreszeit (November). Sodann ist dem Himalayagebirge ein Besuch zugedacht. Ueber Singapore, die Philippinenhauptstadt Manila und Hongkong geht die Reise weiter. Kanton, Macao und später Schanghai in China, Nagasaki, Hiogo, Yokohama, Tokio, Nikko in Japan, Honolulu und Hilo im grossen Ozean sind die ebenso sehenswerthen wie seltenen weiteren Reiseziele. Von San Francisco fürt der Luxuszug die Reisenden quer durch Amerika nach Newyork, von da aus trägt sie der Schnelldampfer der „Hamburg-Amerikalinie“ der deutschen Heimath wieder zu.

Bücherschau.

— **Bädeker's Paris nebst einigen Routen durch das nördliche Frankreich.** 15. Auflage. Leipzig 1900. Verlag von K. Bädeker. 404 S. 6 ℳ.

Die 1. Auflage dieses neuesten Führers aus Bädekers Verlag erschien als letztes vollendetes Werk des 1859 verstorbenen Gründers der Firma mit der ersten Pariser Weltausstellung 1855. Seit 1865 werden französische und englische Bearbeitungen ausgegeben, welche bereits die 14. Auflage erreicht haben, ein rühmliches Zeichen der Bedeutung des deutschen Verlags für den Weltverkehr.

Behandelt werden in der neuen Auflage des Werkes Paris, die nähere und weitere Umgebung sowie Nordostfrankreich. Die Darstellungsweise ist die bekannte, bisher durch kein anderes Reisebuch erreichte; besondere Beachtung verdient aber der vorangeschickte Abschnitt über die allgemeinen Lebensbedingungen in Paris, über die Verpflegung, die Verkehrsmittel, Theater und Konzerte sowie die Kaufläden. Ein Ueberblick über die Kunst in Frankreich (22 Seiten) ist von Dr. W. Gensel als Einleitung des Buches bearbeitet. Derselbe wird durch die Aufzählung der französischen Künstler (S. 383—398) ergänzt.

Bei Erwähnung der Rundreisehefte wird hervorgehoben, dass eine Verbindung mit ausländischen nicht bestehe. Diese Bemerkung ist nicht ganz richtig. Als Rundreise gilt auch eine solche, welche nur zum Theil in Frankreich ausgeführt wird, wenn der auf die französischen Linien entfallende Preis mindestens das Doppelte des direkten Preises von der Eingangsstation nach der entferntesten berührten Station beträgt. Die Verbindung mit einem Vereinsrundreiseheft kann ferner eine Verlängerung der Dauer des französischen Heftes zur Folge haben. (Indicateur Chaix vom 8. Juni 1900, S. 96.)

Abgesehen von den zahlreichen Kärtchen und Grundrissen bilden 10 Stadtpläne nebst einem vollständigen Verzeichnisse der Pariser Strassen-, Omnibus- und Tramwaylinien eine mit besonderem Umschlage versehene Anlage, welche leicht abgetrennt werden kann.

Der das nördliche Frankreich betreffende Theil behandelt die Zufahrtslinien von Köln, Luxemburg, Metz, Strassburg und Basel sowie die Linien nach Amiens, Boulogne und Rouen.

Die Verzögerung in der Fertigstellung der Weltausstellung machte es unmöglich, dieselbe bei dem Druck bereits zu berücksichtigen. Eine ausführliche Beschreibung derselben wird durch Professor Dr. Lessing in Berlin bearbeitet und gleich nach Erscheinen den Buchkäufern nachgeliefert.

— **L'indicateur des chemins de fer et de la navigation.** Paris. 1900. Verlag von Chaix. 205 S. (0,85 Frcs.)

Während in Deutschland der Büchermarkt mit Kursbüchern überschwemmt wird, so dass jeder, der öfter zu reisen pflegt, sein Taschenkursbuch stets bei sich trägt, kennt man in Frankreich nur einen Verlag für Kursbücher, denjenigen von Chaix, und nur zwei verschiedene Ausgaben, die grosse, 200 Seiten umfassende (Preis 85 Cts.) für ganz Frankreich und die kleine, die für die Netze der grossen Bahnen gesondert erscheint. Ein Vergleich der ersteren mit den Kursbüchern anderer europäischer Staaten fällt sehr zu Ungunsten Frankreichs aus. Handliche Form, bei möglichster Kürze klare und übersichtliche Zusammenstellung, die Grundlagen für die Beliebtheit unserer Fahrplanbücher, sind dem Indicateur Chaix fremd. Ist schon das Grossfolioformat dem Reisenden unbequem, so kann vollends die Benutzung eines wesentlichen Theils der 200 Seiten zu Anzeigen nicht dadurch in ihrer störenden Wirkung aufgehoben werden, dass auf möglichst dünnem, schlechten Papiere die Fahrpläne und Beförderungsbedingungen so klein gedruckt sind, dass deren Durchsicht nicht ganz starken Augen Unannehmlichkeiten bereitet. Einen grossen Vortheil bietet aber das französische Kursbuch: es bringt die gesammten Personentarife nebst den allgemeinen Beförderungsvorschriften. Letztere sind bei den einzelnen Bahnen verschieden, daher den Fahrplänen jeder Gesellschaft vorangeschickt. Von den für sämmtliche Linien mitgetheilten gewöhnlichen Preisen weichen die zahlreichen festen Rückfahrkarten zum Besuche der Seebäder, der Alpen, der Ausstellung sehr wesentlich ab. Leider kommen sie fast ausschliesslich dem Pariser zu Gute, da nur wenige derselben einen anderen Ausgangspunkt haben. Zeitkarten auf 3, 6 und 12 Monate werden für das gesammte französische Bahnnetz ausgegeben, ebenso zusammenstellbare Rundreisehefte, bei deren Verbindung mit ausländischen die Rundreise in Frankreich nicht geschlossen werden braucht. Um aber in Frankreich selbst eine Rundreise zu erzwingen, ist bestimmt, dass der Preis des Heftes nicht geringer sein darf, als der doppelte gewöhnliche Preis zwischen dem Eingangsbahnhofe und dem in dem Hefte enthaltenen, von diesem entferntesten Bahnhofe. Bei einer Rivierafahrt über den Gotthard und zurück über Marseille Genf kann danach ein derartiges Rundreiseheft ebenso wenig benutzt werden wie zum Besuche der Pariser Ausstellung, wenn Hin- und Rückfahrtslinien nicht wesentlich von einander entfernt sind. Die Preisberechnung erfolgt nach einer Entfernungstafel, welche mit 300 km und einem Satze von 27, 19 bezw. 13 Franken für die drei Wagenklassen beginnt und in üblicher Weise abgestuft ist. Wird für mehrere Personen ein einziges Rundreiseheft ausgestellt, so ermässigt sich der Preis abermals um 10 % für die dritte und 25 % für jede weitere Person.

Neben den Eisenbahnen sind die Strassenbahnen, Personenposten und Dampfschifffahrten aufgenommen. W. C.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 29. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 22,0 km lange Strecke Naumburg-Teuchern der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner ist die 4,7 km lange Strecke Gronau in Hannover-Elze der königlichen Eisenbahndirektion Hannover, welche am 1. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Am 1. Juli d. J. wird die zwischen Liegnitz und Spittelndorf gelegene Haltestelle Jeschkendorf für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, lebenden Thieren, Stück- und Wagenladungsgütern eröffnet. Die Annahme und Auslieferung

von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Fahrzeuge können nur insoweit abgefertigt werden, als zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe nicht erforderlich ist. Die Entfernungen von Jeschkendorf betragen nach Liegnitz 10,03 km, nach Spitteln-dorf 2,72 km.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Der zwischen den Stationen Degow und Kolberg an der Bahnstrecke Belgard-Kolberg gelegene Haltepunkt Alt-Tramm wird am 1. Juli d. J. für den Personenverkehr eröffnet. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Stettin in Nr. 49 — Inser.-Nr. 1519 — d Ztg.)

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Am 15. Juli d. J. wird die an der Strecke Marburg-Franzensfeste zwischen den Stationen Greifenburg und Dellach neuerrichtete Haltestelle Berg für den Personenverkehr und die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden gegen Nachzahlung eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Die Station Laer wird am 1. Juli d. J. auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 1. Juli d. J. wird die zwischen den Stationen Züllchow und Kratzwiek (an der Bahnstrecke Stettin-Jasenitz) gelegene Haltestelle Gotzlow für die Abfertigung von Wagenladungsgütern eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Stettin in Nr. 49 — Inser.-Nr. 1520 — d. Ztg.)

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Lokalbahn Mähr.-Schildberg-Grulich gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Station Grulich Stadt wird am 1. Juli d. J. für den Gesammtverkehr (explosive Güter ausgeschlossen) eröffnet.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Am 1. Juli d. J. wird die an der Strecke Szerencs-Sátoralja-Ujhely zwischen den Stationen Liszka-Tolcsva und Sárospatak gelegene Station Bodrog-Olaszi, welche gegenwärtig nur dem Personen- und Gepäckverkehr dient, mit Ausnahme von lebenden Thieren für den Gesammtverkehr eröffnet.

Vereinsreiseverkehr.

Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass am 27. Juli d. J. der Termin für die von den Direktionen ausgehende erste Anmeldung von Aenderungen usw. für den am 1. Oktober d. J. in Kraft tretenden Nachtrag zu den Fahrscheinverzeichnissen abläuft und dass diese erste Anmeldung unter Benutzung des Musters 9 lediglich an die geschäftsführende Verwaltung zu richten und so frühzeitig abzusenden ist, dass sie spätestens am Abend des 27. Juli d. J. hierselbst eintrifft.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1935 vom 25. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Protokoll Nr. 69 des Ausschusses für technische Angelegenheiten, Budapest, am 19. Juni d. J. (abgesandt am 28. Juni d. J.).

Nr. 1950 vom 26. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend die erste Anmeldung von Aenderungen usw. für den am 1. Oktober 1900 in Kraft tretenden Nachtrag zu den Fahrscheinverzeichnissen (abgesandt am 28. Juni d. J.).

Nr. 1950 vom 26. Juni d. J. an die zur demnächstigen Prüfung des I. Entwurfs eines vom 1. Oktober 1900 ab gültigen Nachtrages zu den Fahrscheinverzeichnissen berufenen Stellen, betreffend die erste Anmeldung von Aenderungen usw. für den am 1. Oktober d. J. in Kraft tretenden Nachtrag zu den Fahrscheinverzeichnissen (abgesandt am 28. Juni d. J.).

Nr. 1951 vom 27. Juni d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung sowie an die ostpreussische Südbahn, betreffend Antrag der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft auf Ergänzung der Bestimmungen in § 5 des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 28. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Juli d. J. wird die 4,7 km lange Theilstrecke Elze-Gronau i. Hann. der Neubaulinie von Gandersheim nach Elze/Düngen als vollspurige Nebenbahn mit der Station Gronau i. Hann. für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs-, Vieh- und Privatdepeschen-Verkehr in Betrieb genommen. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf der Station Gronau i. Hann. ausgeschlossen.

Die Züge werden auf der Strecke nach den veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die Station Gronau i. Hann. direkte Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr mit Stationen der preussischen Staatsbahnen, sowie direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen mit den Stationen der preussischen und hessischen Staatsbahnen, der oldenburgischen Staatsbahn und den in die Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen in Kraft.

Näheres ist in unserm Verkehrsbüreau und durch die Güterabfertigungen zu erfahren.

Hannover, den 25. Juni 1900. (1553)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Eröffnung der Haltestelle „Berg" für den Personenverkehr und die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden gegen Nachzahlung.

Am 15. Juli l. J. wird die auf der Linie Marburg-Franzensfeste zwischen den Stationen Greifenburg und Dellach gelegene Haltestelle „Berg" für den Personenverkehr und die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden gegen Nachzahlung eröffnet.

Wien, am 21. Juni 1900. (1554)

Eröffnung der Haltestelle Jeschkendorf.

Am 1. Juli d. J. wird die zwischen Liegnitz und Spittelndorf gelegene Haltestelle Jeschkendorf für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, lebenden Thieren, Stück- und Wagenladungsgütern eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Fahrzeuge können nur insoweit abgefertigt werden, als zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe nicht erforderlich ist. Die neue Verkehrsstelle wird der Betriebsinspektion 4, der Maschineninspektion 2, der Werkstätteninspektion 3 und der Verkehrsinspektion 2, sämmtlich zu Breslau, unterstellt.

In Jeschkendorf werden alle Personenzüge mit Ausnahme der Züge 221, 442 und 230 anhalten.

Die Entfernung von Jeschkendorf bis Liegnitz beträgt 11 km, diejenige bis Spittelndorf 3 km.

Im Güterverkehr mit den Stationen der Tarifgruppe II (Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen), sowie der übrigen preussischen, preussisch-hessischen und grossherzoglich oldenburgischen Staatseisenbahnen werden bis zur Ausgabe von Tarifnachträgen der Frachtberechnung die Entfernungen von Liegnitz mit einem Zuschlage von 11 km oder von Spittelndorf mit einem Zuschlage von 3 km zu Grunde gelegt, je nachdem sich die niedrigsten Gesammtentfernungen ergeben. Ueber die Höhe der Frachtsätze für niederschlesische Steinkohlen gibt das Verkehrsbüreau der königlichen Eisenbahndirektion Breslau Auskunft.

Breslau, den 21. Juni 1900. (1555)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Laer des Direktionsbezirks Essen.

Am 1. Juli d. J. wird die Station Laer auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Essen, den 21. Juni 1900. (1556)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Fahrplanbekanntmachungen.

Der Personenzug 212 Richtung (Halle)-Weissenfels-Eisenach hat vom 23. Juni d. J. ab bis auf weiteres für die Zeit des stärkeren Verkehrs unmittelbaren Anschluss nach Friedrichroda durch einen neuen Zug 569 a, und der Schnellzug 185, Richtung Bebra-Weissenfels (Leipzig), solchen von Friedrichroda durch Zug 580 a erhalten.

Der Fahrplan der beiden neuen Züge ist wie folgt festgesetzt:

Zug 569 a
(1.—4. Wagenkl.)

ab Fröttstädt	5.11	
Halt in Waltershausen	5.20	nach Bedarf
„ „ Reinhardsbrunn	5.32	
an Friedrichroda	5.36	

Zug 580 a
(1.—4. Wagenkl.)

ab Friedrichroda	5.41	
Halt in Reinhardsbrunn	5.45	nach Bedarf
an Waltershausen	5.57	
ab Waltershausen	6.00	
an Fröttstädt	6.09	

Erfurt, den 26. Juni 1900. (1557)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr.

Am 1. Juli 1900 gelangt Nachtrag IV zum Reichsbahn-Staatsbahngütertarif zur Ausgabe. Derselbe enthält Aenderungen von Stationsnamen, Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und zu den Ausnahmetarifen, Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Naumburg Ost, Stössen, Marienborn und Ettelbrück, sowie erhöhte, vom 15. August d. J. ab gültige Tarifkilometer für Goldbeck, Osterburg und Seehausen i. Altm. und Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge käuflich zu haben sind.

Erfurt, den 26. Juni 1900. (1558)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftführende Verwaltung.

Württembergisch-bayerischer Güterverkehr.

Unter Bezugnahme auf die bezügliche Veröffentlichung vom 18. Juni l. J. wird bekannt gegeben, dass der tarifmässige Sperrigkeitszuschlag für rückengewaschene Wolle im Verkehre zwischen den daselbst genannten württembergischen Marktorten und bayerischen Station mit sofortiger Wirksamkeit für die Zeit bis zum 10. Juli l. J. allgemein in Wegfall kommt.

Die Beschränkung der Tarifmaassnahme auf den Bereich der württembergischen, badischen und bayerischen Staatseisenbahnen ist daher hinfällig.

München, den 25. Juni 1900. (1559)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-russischer Ausnahmetarif 7 a für Getreide usw.

Mit Gültigkeit vom 2./15. Juli 1900 alten/neuen Stils wird zum deutsch-russischen Ausnahmetarif 7 a für Getreide usw. der Nachtrag I eingeführt. Derselbe enthält ausser Berichtigungen zum Haupttarif neue und ermässigte Frachtsätze für Königsberg i/Pr., Königsberg i/Pr. Kaibahnhof und Memel von Stationen der Charkow-Nikolajew-, Libau-Romnyer, Moskau-Kijew-Woronesh-, Moskau-Kursker, Moskau-Windau-Rybinsker, St. Petersburg-Warschauer, Rjäsan-Uralsker, Ssamara-Slatouster Bahn und der Orenburger Zweigbahn, der russischen Südostbahnen, der Ssysran-Wjäsma- und Permer Eisenbahn sowie der sibirischen Eisenbahnen.

Infolge anderweiter Berechnung treten die Frachtsätze für die Stationen Tula der Ssysran-Wjäsmaer und Koslow der russischen Südostbahnen im Verkehr nach Königsberg i/Pr., Königsberg i/Pr. Kaibhf. und Memel mit dem 1. September 1900 neuen Stils ausser Kraft.

Druckstücke des Nachtrages sind auf den Verbandsstationen zum Preise von 1,15 ℳ für das Stück erhältlich.

Bromberg, den 16. Juni 1900. (1560)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch-hessischer Güterverkehr (Gruppen IV/VI).

Am 1. Juli d. J. kommt der Nachtrag 10 zu dem Gütertarif für den vorgenannten Verkehr zur Einführung.

Derselbe enthält neben Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften, des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife insbesondere Entfernungen für die Stationen Brilon Stadt und Steinhausen des Direktionsbezirks Cassel, Wulsdorf des Direktionsbezirks Hannover und Klecken des Direktionsbezirks Münster, sowie Entfernungsänderungen infolge Eröffnung der Bahnstrecken Brilon-Brilon Stadt und Geseke-Büren des Direktionsbezirks Cassel.

Soweit durch den Nachtrag Tariferhöhungen eintreten, erhalten dieselben erst ab 15. August d. J. Gültigkeit.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Weitere Auskunft ertheilt auf Anfordern das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 26. Juni 1900. (1561)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag XII zum Tarif vom 1. Januar 1896 in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, die seit der Herausgabe des letzten Nachtrags zwischenzeitlich zur Einführung gelangt und durch besondere Bekanntmachungen veröffentlicht sind, ferner Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers infolge der Eröffnung neuer Bahnstrecken in den Eisenbahndirektionsbezirken Cassel und Erfurt bezw. infolge der Aufnahme der an denselben gelegenen Stationen in den direkten Verkehr.

Erfurt, den 25. Juni 1900. (1562)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Zum Tarife Theil II, Heft 5, zweite Abtheilung vom 1. November 1894 werden mit Gültigkeit vom 1. Juli 1900 folgende Frachtsätze des Sp.-T. II b eingeführt:

Schwientochlowitz nach und von	Centimes für 100 kg
Bern	605
Genf	720
Mönchenstein	534
Montreux	700
Nyon	703

Karlsruhe, den 25. Juni 1900. (1563)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-sächsischer Verbandsgüterverkehr.

Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag XI zum Berlin-Stettin-sächsischen Gütertarif in Kraft. Er enthält im wesentlichen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Bernsbach, Elterlein und Grünhain der königlich sächsischen Staatseisenbahnen und Scheune des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin, sowie vom 1. August d. J. an gültige Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit der sächsischen Station Niederdorf. Die Ausnahmetarife 9 und E für Eisen und Stahl werden auf die sächsische Station Königsbrück Bahnhof und der Ausnahmetarif E 2 für Eisen und Stahl usw. zur Ausfuhr nach Ostasien, der bisher nur für die Station Chemnitz galt, auf die Stationen Altchemnitz, Bautzen, Dresden-Altstadt, Friedrichstadt und Neustadt, sowie Gera (Reuss) sächsische Staatsbahn, Grimma (oberer Bahnhof), Kappel i. Sachsen, Leipzig I und II, Meissen-Triebischthal, Plagwitz-Lindenau sächsische Staatsbahn, Potschappel, Radeberg, Riesa und Zwickau ausgedehnt. Ferner werden durch den Nachtrag die Ausnahmetarife 9, 9 S und E durch Ausscheidung einer Anzahl sächsischer Versandstationen eingeschränkt, welche Maassnahme indessen erst am 1. September d. J. in Wirksamkeit tritt.

Abdrücke dieses Nachtrags sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Dresden, den 28. Juni 1900. (1564)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Allgemeine Kilometertariftabelle vom 1. Oktober 1898.

Die Münchener Ausgabe der „Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle, gültig für diejenigen direkten Gütertarife unter deutschen Bahnen, in welchen auf diese Tabelle ausdrücklich Bezug genommen wird. Gültig vom 1. Oktober 1898" ist im Juni l. J. neu aufgelegt worden.

Die neuaufgelegte Tabelle ist nur ein unveränderter Abdruck der am 1. Oktober 1898 in Kraft getretenen „Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle". Diese ältere Ausgabe vom 1. Oktober 1898 behält demnach nach wie vor Gültigkeit; in derselben ist jedoch auf Seite 33 ein Druckfehler zu berichtigen, indem der Frachtsatz des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter auf eine Entfernung von 1 296 km nicht 4,43 ℳ, sondern 9,43 ℳ beträgt.

München, den 25. Juni 1900. (1565)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr.

Am 1. Juli d. J. tritt zum Gütertarif vom 1. März 1898 der Nachtrag IV in Kraft, welcher u. a. anderweite, theil-

weise ermässigte Entfernungen für die Station Frankenthal der pfälzischen Eisenbahnen enthält. (1566)

St. Johann-Saarbrücken, 26. Juni 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird für „rohe Kalksteine" im Verkehr zwischen den Stationen Meckesheim und Neckarau ein ermässigter Frachtsatz eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 26. Juni 1900. (1567)
Gr. Generaldirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II Heft 1 vom 1 Januar 1897.

Für die Beförderung von Bausteinen von Miltenberg nach Linz ist ein direkter Frachtsatz zur Einführung gelangt.

München, den 24. Juni 1900. (1568)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterr.-ungar.-bayer. Eisenbahnverband.

Ausnahmefrachtsätze für Eisen etc.

Mit Wirksamkeit vom 10. Juli 1900 gelangen für die Beförderung von Eisen etc. des deutschen Spezialtarifs II von Trzynietz, Station der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, nach Augsburg und München Rangirbahnhof direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 22. Juni 1900. (1569)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1900 gelangt der Nachtrag VIII zur Einführung. Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen, sowie Ergänzungen der Ausnahmetarife.

München, den 22. Juni 1900. (1570)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-hessischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird der Nachtrag IV herausgegeben.

Derselbe enthält hauptsächlich

a) Aenderungen der besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung,
b) Aenderung der besonderen Tarifvorschriften,
c) Aenderung und Ergänzung verschiedener Ausnahmetarife,
d) den ab 1. Februar d. J. gültigen Ausnahmetarif E 2 für Eisen und Stahl, sowie Eisenbahnfahrzeuge im Falle der überseeischen Ausfuhr nach Ostasien,
e) Entfernungen und Frachtsätze verschiedener neu einbezogener Stationen.

Die im Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Bestimmungen unter I (8) genehmigt worden.

Der Nachtrag kann durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen bezogen werden.

Frankfurt a/M., den 24. Juni 1900. (1571)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Im süd-ostpreussischen Gütertarif wird mit Geltung vom 1. Juli 1900 der Seehafen-Ausnahmetarif A (Frachtstückgut zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern) auf „Stückgut des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern" ausgedehnt.

Königsberg i/Pr., den 25. Juni 1900. (1572)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum 3. Heft bayerisch-schweizerischer Güterverkehr vom 1. Januar 1900 ist mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. der I. Nachtrag zur Ausgabe gelangt. Derselbe enthält Taxen des Spezialtarifs III a und III b für Würzburg, welche nur für Würzburg badische Staatsbahn Anwendung finden, als Ersatz der auf 15. April l. J. ausser Kraft getretenen Taxen des Spezialtarifs III a und III b, aufgeführt auf Seite 3 des VI. Nachtrages zu Heft I A badische Bahn-Mittel- u. Westschweiz.

Ferner enthält der obige Nachtrag neue ermässigte Taxen des Ausnahmetarifs Nr. 15 für Lebensmittel in Eilfracht ab Würzburg bayerische und badische Staatsbahn.

Hierdurch werden die Taxen des Ausnahmetarifs Nr. 28 in Heft I A (Seite 97) badische Bahn-Mittel- und Westschweiz mit dem 30. Juni l. J. aufgehoben.

Karlsruhe, den 23. Juni 1900. (1573)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Gütertarif für die Tarifgruppe VIII (Köln, St. Johann-Saarbrücken).

Am 1. Juli d. J. wird die Station Kalk Süd des Direktionsbezirks Köln als Empfangsstation in die Ausnahmetarife 5 a (für Steine des Spezialtarifs II) und 5 b (für Basalt, Quarz usw.) sowie als Versandstation in den Ausnahmetarif 9 S (für Schiffsbaueisen) aufgenommen. Ueber die anzuwendenden Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Köln, den 26. Juni 1900. (1574)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Im Transittarif für besonders benannte Güter, die von einem belgischen oder holländischen Hafen zu Schiff nach Mannheim und von da nach Basel und südbadischen Stationen weiter befördert werden, wird mit Gültigkeit vom 1. August l. J. für Buchweizen, Hirse und Mais (Kukuruz) ein ermässigter Frachtsatz von 0,80 ℳ. nach Basel transit eingeführt. Auf den gleichen Zeitpunkt werden die vorgenannten Frachtgegenstände im Ausnahmetarif Nr. 28 des badischen Binnengütertarifs gestrichen.

Karlsruhe, den 25. Juni 1900. (1575)
Generaldirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Für die Beförderung von Fleischwaarensendungen als Schnellzugsgut von Wien I K. E. B. (Westbhf.) nach Nürnberg Centralbhf. gelangen direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 24. Juni 1900. (1576)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. tritt für die Beförderung von Eilstückgütern von der Station Mechtersen nach Berlin (Hambg. und Lehrter Bahnhof), welche mit der Frachtbriefvorschrift „über Lüneburg-Büchen" aufgeliefert werden, ein direkter Frachtsatz in Kraft, über dessen Höhe die betheiligten Dienststellen Auskunft geben.

Hannover, den 23. Juni 1900. (1577)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird die Station Dortmund-Hafen des Eisenbahndirektionsbezirks Essen in die allgemeinen Tarifklassen, sowie in die Ausnahmetarife 13, 14 und 16 für die Beförderung von Eisen und Stahl usw. aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 24. Juni 1900. (1578)
Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. tritt zum Gütertarife der Nachtrag XVIII in Kraft.

Ausser den seit Herausgabe des Nachtrages XVII im Bekanntmachungswege eingeführten Neuerungen enthält der Nachtrag noch folgende bemerkenswerthe Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs:

a) anderweite Fassung des Vorwortes;
b) Aenderung der Abfertigungsbefugnisse einiger Verkehrsstellen;
c) anderweite, zum Theil ermässigte Entfernungen für die Stationen Allagen, Belecke, Brilon Stadt, Frankenberg (Hessen-Nassau), Niederbergheim, Rüthen, Scharfenberg, Sichtigvor, Wamel und Warstein der westfälischen Landeseisenbahn und des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel;
d) Entfernungen für folgende neu einbezogene Stationen:
   α) Ederbringhausen, Herzhausen, Itter, Schmittlotheim, Steinhausen und Viermünden des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel,
   β) Sitzendorf des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt,
   γ) Kleinwaltersdorf der sächsischen Staatsbahnen;
e) Erweiterung des Ausnahmetarifs 6 — für Brennstoffe — durch Aufnahme der Stationen Brandis, Breitingen, Hirschfelde und Lausigk der sächsischen Staatsbahnen als Braunkohlen- etc. Versandstationen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen auch Abdrücke des Nachtrags käuflich zu erlangen sind.

Erfurt, den 23. Juni 1900. (1579)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-hessischer Verkehr.

(Gruppe V/VI.)

1. Mit sofortiger Gültigkeit werden die im Gütertarifnachtrage XVI (auf Seite 28) enthaltenen Entfernungen für

Lichtenfels-Herzhausen auf 338 km
„ -Itter „ 332 „
„ -Schmittlotheim „ 342 „

berichtigt.

2. Am 1. Juli d. J. werden die zum Direktionsbezirk Cassel gehörigen Neubaustrecken Geseke-Büren mit der Haltestelle Steinhausen und Brilon-Brilon Stadt mit der Station Brilon Stadt dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Vom genannten Tage ab erhalten die im Gütertarifnachtrage XVI für Steinhausen vorgesehenen Entfernungen etc. Gültigkeit; gleichzeitig wird auch Station Brilon Stadt in den obigen Verkehr einbezogen. Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Erfurt, den 23. Juni 1900. (1580)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-oberschlesischer Kohlenverkehr.
(Gruppe I/II.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. bezw. vom Tage der Betriebseröffnung ab werden die Stationen der Nebenbahn Neidenburg-Ortelsburg der königlichen Eisenbahndirektion Königsberg in obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Kattowitz, den 25. Juni 1900. (1581)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frachtermässigung für Calciumcarbid von Wien St. E. G., Oe. N. W. B. und Wien II (K. F. J. B.) nach Bodenbach St. E. G. trs./Tetschen Oe. N. W. B.

Der in der Vereinszeitung Nr. 45 vom 13. Juni 1900 unter Pos. 1414 publizirte Frachtsatz von 162 ₰ findet auch auf Calciumcarbid - Sendungen von Wien K. F. N. B. nach Bodenbach St. E. G. trs./Tetschen Oe. N. W. B. Anwendung.

Wien, am 25. Juni 1900. (1582)
Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1900 wird Nachtrag I zu unserem Lokaltarif herausgegeben; derselbe enthält:
Aenderungen und Ergänzungen und kann von unserer Bahnverwaltung in Hötensleben kostenlos bezogen werden.

Oschersleben, den 27. Juni 1900. (1583)
Der Vorstand.

---

6. Personen- und Gepäckverkehr.

An Stelle des gemeinschaftlich für die Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen herausgegebenen Eisenbahnpersonen- und Gepäcktarifs, Theil II, besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen, vom 1. Juni 1898 tritt für den Direktionsbezirk Kattowitz am 1. Juli d. J. ein neuer gleichnamiger Tarif in Kraft. Die in dem letzteren enthaltene Zusatzbestimmung, gemäss welcher für die Erlangung von Arbeiterfahrkarten nur noch eine vom Arbeitgeber ausgestellte Bescheinigung gilt, tritt erst am 11. August d. J. in Wirksamkeit.

Die in dem neuen Tarif enthaltenen besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) derselben genehmigt worden.

Kattowitz, den 23. Juni 1900. (1584)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-russischer Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. Juli d. J. ab gelten die Fahrkarten, welche zur Fahrt von und nach deutschen Verbandsstationen einschliesslich Berlin jetzt nur über Berlin-Königsberg i/Pr.-Wirballen berechtigen (S. 60 bis 68 des Personentarifs für den vorstehend bezeichneten Verkehr), ohne Preisaufschlag auch zur Fahrt über Berlin-Frankfurt a/O.-Posen oder Bromberg-Thorn-Insterburg-Wirballen.

Bromberg, den 26. Juni 1900. (1585)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung
des deutsch-russischen Eisenbahnverbandes.

---

7. Verdingungen.

Die Lieferung von Oberbaumaterialien für sämmtliche Eisenbahndirektionen der preussisch - hessischen Betriebsgemeinschaft soll vergeben werden, und zwar:

Gruppe A.
870 000 Stück Hakenplatten für Holzschwellen, 3 325 000 Stück Unterlagsplatten, 4 540 000 Stück Klemmplatten, 186 000 Stück Schraubenunterlagsplättchen, 18 876 t Laschen, 7 800 Stück Uebergangslaschen, 1 439 t Radlenker.

Gruppe B.
1 095 t Hakennägel, 4 909 t Schwellenschrauben, 2 226 t Hakenschrauben, 3 300 t Laschenschrauben, 299 t Weichenschrauben.

Gruppe C.
16 000 Stück gusseiserne Hakenplatten, 9 000 Stück Mutternstellkappen, 1 895 000 Stück verzinkte Schwellenbezeichnungsnägel, 1 713 000 Stück Federringe.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1 hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 3 ℳ für Gruppe A, 1,50 ℳ für Gruppe B, 1 ℳ für Gruppe C — in baar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“ versehen und versiegelt, bis zum Eröffnungstermin, am 10. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 7. August d. J. (1586)

Essen (Ruhr), den 21. Juni 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 15 000 Stück birkenen Bremsknüppeln für die königliche Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 11. Juli 1900, Vormittags 12 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin, W.,** Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 0,50 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagfrist bis 31. Juli 1900.

Berlin, den 29. Juni 1900. (1587)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für Bahnhof Duisburg soll die Lieferung und betriebsfertige Aufstellung einer Lokomotiv - Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge öffentlich vergeben werden. Die Ausführung hat nach Maassgabe der allgemeinen Vertragsbedingungen und besonderen Lieferungsbedingungen sowie der für die preussischen Staatsbahnen gültigen Musterzeichnungen, Blatt 33—41, Ausgabe 1900 zu erfolgen. Die Verdingungsunterlagen können bei der unterzeichneten Inspektion eingesehen oder von derselben käuflich bezogen werden und zwar zum Preise von 4 ℳ einschl. aller Zeichnungen oder zum Preise von 1 ℳ ohne Zeichnungen.

Angebote sind portofrei mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung einer Drehscheibe für Bahnhof Duisburg“ unter Benutzung des diesseits kostenfrei zur Verfügung gestellten Angebotbogens bis spätestens zu dem auf Donnerstag, den 19. Juli d. J., Vorm. 11 Uhr im Zimmer 13 der unterfertigten Inspektion festgesetzten Eröffnungstermin hierher einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Duisburg, den 28. Juni 1900. (1588)
Königliche Eisenbahn-Maschineninspektion I.

Die Neueindeckung des östlichen Theiles der Bahnsteighalle auf Bahnhof Insterburg mit ca. 328 qm verzinktem Eisenwellblech soll am 16. Juli 1900, Vormittags 10 Uhr, im Amtszimmer der unterzeichneten Betriebsinspektion in öffentlicher Verdingung vergeben werden. Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zum Eröffnungstermin einzureichen. Daselbst sind Angebotsmuster gegen postfreie Baarsendung von 0,50 ℳ zu haben.

Zuschlagsfrist 3 Wochen!

Insterburg, den 25. Juni 1900. (1589)
Königl. Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Die Lieferung von 80 Wagenradsätzen mit Achsen und Radreifen aus Martinstahl soll vergeben werden. Die Bedingungen können auf der Kanzlei des Unterzeichneten eingesehen oder gegen Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken bezogen werden.

Die Angebote, den Stückpreis und die kürzeste Lieferfrist enthaltend, sind mit entsprechender Aufschrift verschlossen und frei längstens bis 7. Juli 1900, Vormittags 10½ Uhr, an die unterzeichnete Dienststelle einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen. Wahl unter den Anbietern bleibt vorbehalten.

Darmstadt, im Juni 1900. (1590)
Der Maschineningenieur.

---

8. Offene Stellen.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Gesucht wird zum 15. Juli d. J., eventl. auch früher ein in allen Zweigen des Verwaltungsbüreaudienstes, namentlich im Registraturdienst ausgebildeter jüngerer Büreauassistent. Gehalt vorläufig 75 ℳ pro Monat. Meldungen mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften sind an die Betriebsdirektion in Luckau N/L. einzureichen. (1591)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büreau des Vereins bis zum 6. Januar Vorm. gemeldet.

Nr. 1. Berlin, am 13. Januar 1900. Jahrgang 1900.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt zu dem halbjährigen Abonnementspreis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.					
					A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:					
1	A II	—	1	Sack	Säcke	42	1	Annen Nord	K. E.-D. Essen	beklebt: Bebra-Annen.
2	A	75	1	—	Maschinentheil	2	2	Bremen Eilg.	K. E.-D. Hannover	
3	A B	147	1	Rolle	Teppiche	9	3	Grabow	K. E.-D. Altona	Berlin/ Grabow.
4	A B	9	1	Sack	gem. Kalk	38,5	4	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
5	A B	1832	1	Ballen	?	—	5	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
6	A C	—	1	Kiste	Eisentheile	15	6	Frkt. a/M. H.G.Bhf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
7	A C	10	1	Fass	Wein, in Leinen und Heu verpackt	160	7	Frankfurt a/M. Eilgut H.G.Bhf.	„	
8	A D & Co.	31745 31226	1 1	Kiste Fass	leere Flaschen leer	32 11	8	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	beschr.: Berlin P.
9	A F	1020	1	„	leer	26	9	Darmstadt	Direktion Mainz	
10	A F T C	—	3	Pack	Säcke	74	10	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
11	A G	—	3	„	Papierdüten	15	11	Diedenhofen	Reichsbahn	
12	A H	1939	1	Kiste	gefüllt	30	12	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	von Köln-Deutz B. M. 112 v. 12/12.
13	A K	1	1	„	gefüllt	29,5	13	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
14	A K	2325	2	Kolli	Nähtische	21	14	Leipzig Berl. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
15	A K C	5261	1	Fass	Sauerkraut	13	15	Strassburg	Reichsbahn	
16	A L	1142	1	—	l. Petroleumfass	39	16	Hadmersleben	K. E.-D. Magdeburg	Streckenfund.
17	A L	4507	1	Kiste	Piano	282	17	Herford	K. E.-D. Hannover	
18	A L	1	2	Kisten	gefüllt	9 32	18	Oels	K. E.-D. Breslau	
19	A M & Co.	3770	1	—	l. Oelfass	37	19	Schönfeld	K. E.-D. Magdeburg	Streckenfund.
20	A N	1643	1	Sack	Leim	50	20	Münster	K. E.-D. Münster	
21	A R	51	1	Kollo	eis. Rahmen	15	21	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
22	A R	7915	1	Kiste	Lampentheile	78	22	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
23	A R	I	1	Sack	Kartoffeln	69	23	Hameln	K. E.-D. Hannover	
24	A S N N	— 4070 4227	1 1	Kiste Verschlag	leer leer	24	24	Uelzen	„	
25	A St K	1369	1	„	anschein. Töpferwaaren	101	25	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
26	A V C	23673	1	Kiste	Putzextrakt	23	26	Düsseld.-Derend.	„	
27	A W	—	1	Kette	—	26	27	Thorn	K. E.-D. Bromberg	11,5 m lg.
28	A W	1	2	Stück	eis. Lager	78	28	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
29	A W (undeutlich, anschein. alte Zeichen)	1895	1	Ballen	Plüsch	45	29	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
30	A W B	—	1	—	Kindertischchen	7	30	Weidenau	„	
31	B	1	1	Pack	2 Körbe	4	31	Wanne	K. E.-D. Essen	
32	B	4	1	Kiste	Zucker	27	32	Dortmund B. M.	„	
33	B	6357	1	Ballen	?	22	33	Essen Nord	„	
34	B	—	1	Kollo	5 Stück Kaminschieber	8	34	Peine	K. E.-D. Hannover	
35	B	4	1	Fass	leer	6	35	Bremen H.	„	
36	B	—	1	Sack	leere Säcke	20	36	Gebweiler	Reichsbahn	
37	B	6815	1	Ballen	Gewebe	72	37	Bettemburg	Wilhelm-Luxemburg	
38	12 B 11	—	1	—	eis. Schachtrohr	85	38	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	2,44 m lang. Streckenfund.
39	B	—	2	Pack	10 Kistchen Sprotten	20	39	Dresden-N. II	Sächsische Stsb.	verkauft.
40	B B	—	1	Fass	Butter	60	40	Frankfurt a/M. Eilgut H.G.Bhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
41	B B	—	20	—	Gusskniestücke (Röhren)	92	41	Ludwigshafen a/Rh.	Pfalzbahn	
42	B u. C	18	1	Kiste	Reklame-Schilder mit der Aufschrift: „Champagne Risingen“	10	42	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
43	B D	—	1	Korb*)	— —	12	43	Leipzig II	Sächsische Stsb.	*) in Leinwand.
44	B E B	235	1	—	Privatdecke —	—	44	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
45	B E B	2184	1	Wagen	? —	—	45	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	**)
46	B F	6333	1	Kiste	Konfekt —	18	46	Burbach	St. Johann-Saarbr.	
47	B F L	— 8/2	1	Sack	Betten —	10	47	Detmold	K. E.-D. Hannover	
48	B H	4020	1	Fass	leer —	10	48	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
49	B J C	5 18	1	Pack	Nessel —	48	49	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
50	B K	52325	1	—	Maschinentheil —	110	50	Brieg	K. E.-D. Breslau	
51	B S	7617/18	2	Kolli	Messingblech —	90	51	Spandau	K. E.-D. Berlin	beschr.: Schöneberg.
52	B S	8350	1	Kiste	? —	135	52	Dittersbach	K. E.-D. Breslau	bekl.: ab Hannover.
53	B S	16834	1	„	— —	—	53	Kiel	K. E.-D. Altona	
54	B S	38627	1	„	Servirteller, Kehrichtschaufeln (vernickelt) und kleiner Handbesen	54,5	54	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
55	B S	1421	1	„	? —	125	55	Bremen Eilg.	K. E.-D. Hannover	
56	B S & Co.	7730	1	„	leer —	12	56	Hof	Sächsische Stsb.	
57	B W G M B	31	1	Fass	Hefe —	74	57	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
58	C	6052	1	Kiste	Ziehharmonika —	38	58	Maizieres	Reichsbahn	
59	C	409	1	Fass	leer —	90	59	Novéant	„	
60	C A	—	2	Säcke	Cement —	100	60	Grossenlüder	K. E.-D. Frankf. a/M.	
61	C B	72	1	Stange	Flacheisen —	11	61	Frankf. a/M. H. G. Bhf.	„	
62	C B	32	1	Kiste	gefüllt —	7	62	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
63	C E	—	1	„	Käse —	30	63	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
64	C F	8400	1	„	? —	26	64	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
65	C F T	20324	1	Bund	Rohr —	15	65	Leipzig Berl. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
66	C F S	7299	24	Stück	Pflugschaare —	—	66	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	
67	C G	—	1	Demijohn	gefüllt —	29	67	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
68	C G	—	1	Kiste	1 leere Blechflasche —	12	68	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
69	C H	2126	1	„	Büchse mit kons. Früchten	67	69	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
70	I C H	2582	1	Korb	Waschschüsseln —	17	70	Neuhaus a/O.	K. E.-D. Altona	
71	Ch C C	2	1	Sack	Kaffee —	70	71	Warlubien	K. E.-D. Danzig	
72	C J H	1215	1	Fass	leer —	50	72	Lörrach	Badische Stsb.	
73	C K	396/8	3	Kolli	Schranktheile —	—	73	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
74	C K	1606 1697/7702	1 7	Korb Pack	gefüllt — Eisenstäbe —	— —	74	Bensberg	„	
75	C L G	230812	1	Fass	? —	205	75	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
76	C N	4482	1	Kiste	Teigwaaren —	14,5	76	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	ab Grothe
77	C P	704	1	„	— —	—	77	Kiel	K. E.-D. Altona	30/11.
78	C R	9586	1	Ballen	Tapeten —	50	78	Cassel Eilg.	K. E.-D. Cassel	Dr. Stube.
79	C S	10237	1	Kiste	? —	—	79	Dortmund	K. E.-D. Essen	
80	C S	8219	1	Ballen	ansch. Lederwaaren —	75	80	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
81	C S	—	1	Schliesskorb	Kleider —	28	81	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
82	C S	14887	1	Kiste	? —	24	82	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
83	C S	20	1	„	Laubsägen —	28,5	83	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
84	C U	—	1	„	Glühkörper —	44,5	84	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
85	C V	1430	1	Fass	Wein —	24	85	Neubeckum	„	
86	C W	—	1	Kiste	leer —	19	86	Hannover N.	„	
87	C W	25793	1	„	Zuckerwaare —	11	87	Hof	Sächsische Stsb.	
88	C W	—	1	Pack	2 leere Körbe —	27	88	Danzig Hptb.	K. E.-D. Danzig	
89	C W W	28378	1	Verschlag	2 Tischchen —	13,5	89	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
90	D	8350	1	Pack	Holzschuhe —	7	90	Meiderich	K. E.-D. Essen	
91	D	—	1	—	Ofenuntertheil —	—	91	Dortmund K. M.	„	
92	D	4638	1	—	Maschinentheil —	—	92	Düsseldorf-Lierenfeld	K. E.-D. Elberfeld	
93	D	2	1	Stück	Ofentheil —	6	93	Altona Gep.-Abf.	K. E.-D. Altona	
94	D & B	1123	1	Fass	Oel oder Petroleum —	196	94	Meinersen	K. E.-D. Hannover	
95	D Co.	1	1	Verschlag	6 eis. Rohre —	113	95	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
96	D H	75	1	Fass	Spirituosen —	74	96	Weissenhöhe	K. E.-D. Bromberg	
97	D H C S	3	1	Ballen	Zimmetholz —	42	97	Mainz	Direktion Mainz	
98	D L	5206	1	Kiste	— —	—	98	Neumünster	K. E.-D. Altona	beschr.: Lüneburg.
99	D R	1629	1	—	l. Eisenfass —	113	99	Lindau St.	Bayerische Stsb.	
100	D S F	140	1	Kiste	— —	—	100	Coesfeld Stsbh.	K. E.-D. Münster	
101	E A N	26854	1	—	Puppenwagen —	5	101	Mogilno	K. E.-D. Bromberg	
102	E A W	42679	1	Kiste	Steinkrug —	10	102	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
103	E B	7309/10	2	Ballot	Webwaaren —	134	103	München Centr.	Bayerische Stsb.	
104	E B	9337	1	Kiste	zerlegter Musikautomat	?	104	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
105	E B	9531	1	„	Rosinen —	53	105	Grimma	Sächsische Stsb.	
106	E B	1958	1	Fass	— —	27	106	Kiel	K. E.-D. Altona	beschr.: Malmö.
107	E B C	840	1	Sack	Leder —	31,5	107	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	

*) Begleitschein Nordheim-Dortmund; beschr.: Reitzenheim-Dortmund.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
108	E C	3038	1	Ballen	Holzwaaren —	18	108	Bremen Eilg.	K. E.-D. Hannover	
109	E C	2825	1	Fass in Leinen verpackt	Wein —	51	109	Hagen Eilg.-Abf.	K. E.-D. Elberfeld	
110	E E	5448	1	Kiste	Gipsfiguren —	—	110	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
111	E E S	5071	1	„	1 440 Stück Eier —	100	111	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
112	E H	400	1	Fass	leer —	20	112	Bennweier	Reichsbahn	
113	E H	9448	1	Kiste	Musikinstr. —	16	113	Lage	K. E.-D. Hannover	
114	E H	3	1	—	Klappstuhl —	4,5	114	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
115	E L	13624	1	Wagen	Roheisen —	—	115	Dortmund Rgbhf.	K. E.-D. Essen	
116	E L	7359	1	Kiste	Briefumschläge —	93,5	116	Saarburg	Reichsbahn	
117	E L	4275	1	Wagen	Kohlen —	—	117	Münster	K. E.-D. Münster	bez.: Dortmund K. M.-Münster.
118	E L	2	1	Korbflasche	gefüllt —	50	118	Darmstadt	Direktion Mainz	
119	E L M	2833	1	Kiste	? —	54	119	Bünde (Westf.)	K. E.-D. Münster	
120	E M	11	1	Bund	Eisenstangen —	68	120	Duisburg	K. E.-D. Essen	
121	E M C	3655	1	Ballen	Wollw. —	132	121	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
122	E m L	31400	1	Kiste	— —	—	122	Coesfeld Stsbh.	K. E.-D. Münster	
123	E R	5398	1	„	gefüllt —	56	123	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
124	E S	576	1	—	Tisch —	47	124	Düsseldorf Hptb.	K. E.-D. Elberfeld	
125	E S	9713	1	Kiste	Seifenpulver —	30	125	Offenburg	Badische Stsb.	
126	E S	5785	1	Sack	gefüllt —	—	126	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	nach Schotten bestimmt.
127	E S	391	1	Kiste	ansch. Cigarren —	68	127	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
128	E T	619	1	Ballen	Leder —	25,5	128	Stolp	K. E.-D. Danzig	
129	E V	942	1	Kiste	2 Mappen 2 Lampenschirme	10	129	Brackwede	K. E.-D. Hannover	
130	F	101/121	2	Kisten	leer —	45	130	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
131	F	II	1	Kiste	gefüllt —	18	131	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
132	F	335	1	„	? —	88	132	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
133	F	6640	1	„	gefüllt —	60	133	Karlsruhe R.	Badische Stsb.	
134	F	226	1	Pack	Pappe —	15	134	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
135	F	45874	1	Kübel	Margarine —	18	135	Ohligs	„	
136	F	226	1	Pack	Pappe —	15	136	Elberfeld	„	
137	F	5435	1	Kiste	? —	27	137	Münster	K. E.-D. Münster	
138	F	—	1	Pack	leere Körbe —	18	138	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
139	F	590	2	Stäbe	Kanteisen —	43	139	Füssen	Lokalbahn Mkt. Oberdorf-Füssen	*)
140	F	53137	1	Ballen	blaugefärbtes Gewebe	23	140	Frkf. a/M. H. G. Bhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
141	F A S	6335	1	Verschl.	Eisenw. (Kochgeschirr)	94	141	Soest	K. E.-D. Cassel	
142	F B	3128	2	Bund	Bolzen —	—	142	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
143	F B	—	1	Pack	leere Körbe —	—	143	Ingelheim	Direktion Mainz	
144	F B	9338	1	Gestell	? —	41	144	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
145	F B	8095	1	Kiste	gebr. Kaffee —	33	145	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
146	F C H L	140	1	„	Wein in Flaschen —	20	146	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	verkauft.
147	F D	7915/16	2	Kolli	Tische —	56	147	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
148	F E	610	1	—	eis. Bettstelle —	20	148	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
149	F F	6942	1	Blechflasche	gefüllt —	31	149	Strassburg-Neud.	Reichsbahn	
150	F G	670	1	Kiste	Zuckerwaaren —	50	150	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
151	F G Z	3839	1	„	Spagat —	39	151	Simbach	Bayerische Stsb.	
152	F H	1245	1	Kollo	— —	—	152	Kiel	K. E.-D. Altona	bekl.: Rendsburg.
153	F H C	27356	1	Fass	leer —	27	153	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
154	F K	23/42	20	Stäbe	Stahl —	207,5	154	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
155	F K	2	1	Pack	weisse gepresste ▢-Papierstreifen	14	155	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
156	F L	218	1	Kollo	Holzreifen —	4	156	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
157	F O K	2877	1	Fass	leer —	—	157	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
158	F P G G M	—	1	Sack	Wallnüsse —	50	158	Norden	K. E.-D. Münster	bekl.: Bremen-Norden.
159	F R	4104	1	Fass	leer —	—	159	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
160	F R	7014	1	Sack	Malzzucker —	—	160	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
161	F S	967	1	Korb	Fische —	58	161	Metz Eilg.	Reichsbahn	
162	F S	—	1	Kollo	Schaare —	3,5	162	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
163	F S	33278	1	Kiste	Leinwand —	63	163	Beuthen O. S.	K. E-D. Kattowitz	
164	F W	—	1	—	Kindertisch —	3	164	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
165	F W K	1	1	Bund	2 Stäbe ▢-Stahl —	58	165	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
166	G	—	1		Cottone —	17	166	Warnsdorf	Sächsische Stsb.	
167	G	5150	1	Kiste	leer —	24	167	Dresden-A.	„	
168	G	46607	1	—	eis. Topf (Maschinentheil)	42	168	Annaberg	„	
169	G	6	1	Ballen	Tapeten —	35	169	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
170	G	145	1	„	5 Stück Glanzfutter	23	170	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
171	G	7693	1	Packet	Eisenwaaren —	35	171	Bettingen	Wilhelm-Luxemburg	
172	G A	100	1	—	Schreibtisch —	13	172	Cassel	K. E.-D. Cassel	
173	G A G	20175	1	Sack	leere Liqueurflaschen	42	173	Strasburg W/Pr.	K. E.-D. Danzig	
174	G B	2476	1	Kiste	? —	23	174	Lauscha	K. E.-D. Erfurt	
175	G B C	6529	2	Stangen	Stahl —	17	175	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
176	G C & Co	15113	1	Kiste	Spielwaaren —	36	176	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	

*) Länge des Eisens 4,88 bezw. 4,89 m. Füssen bezettelt.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
177	G F	479. 502. 493. 431. 478. 490.	6	Benzinfässer	leer —	—	177	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
178	G G	40	1	Kübel	Butter —	30	178	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
179	G G H	211	1	Ballen	Palermo'er Haselnüsse	98	179	Hagen	„	
180	G G Z	—	1	Bund	Holzstiele —	20	180	Mannheim	Direktion Mainz	
181	G H	19563	1	Ballen	Leinwand —	142	181	Czersk	K. E.-D. Danzig	
182	G H	19586	1	„	Gewebe —	143	182	Hochstüblau	„	
183	G H	444	1	Pack	Schiefertafeln —	10	183	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
184	G J K	—	3		Stühle mit Rohrsitz —	15	184	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
185	G K	5059	1	Ballen	? —	—	185	Herford	K. E.-D. Hannover	
186	G K	21	1	Reisekorb	leer —	16	186	Bremen H.	„	
187	G L	7301	1	Fass	anschein. Rum —	40,5	187	Tiegenhof	K. E.-D. Danzig	
188	G L	5751	1	Kiste	? —	39	188	Düsseldorf Hptb.	K. E.-D. Elberfeld	
189	G N	—	1	—	eis. Hafen —	10	189	Mannheim	Badische Stsb.	
190	G R	5189	1	Kiste	Blechgeschirr —	152	190	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
191	G R C	—	1	Ballen	Lederschnitzel —	156	191	Bingen	Direktion Mainz	
192	G S	5423	1	Fass	Wein —	28	192	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
193	G S	5850	1	Ballen	Wollgarn —	25	193	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
194	G S	4843	1	„	farb. Baumwollgewebe	23	194	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
195	G S	1	1	Kiste	Esswaaren —	11	195	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
196	G S S	1032	1	Ballot	Leinwand —	58	196	Neuenmarkt-Wirsberg	Bayerische Stsb.	
197	(eingegossen) G T	26	1	—	gusseis. Deckel für Ofen	2	197	Letmathe	K. E.-D. Elberfeld	
198	G T	75/77	3	Pack	Meerrettig —	—	198	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
199	G W	7789	1	Kiste	Spielw. —	71	199	Augsburg	Bayerische Stsb.	
200	G W	140	1	„	Zucker —	50	200	Diedenhofen	Reichsbahn	
201	G W	68083	1	Verschlag	Spiegel —	—	201	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
202	G W	10	1	Kiste	Nudeln —	18	202	Merzig	St. Johann-Saarbr.	
203	G W	106	1	„	Zuckerwaaren —	15	203	„		
204	G Z	6	1	Fass	leer —	—	204	Stendal	K. E.-D. Hannover	
205	H	—	1	Tafel	Zinkblech —	8	205	Dt.-Avricourt	Reichsbahn	
206	H	—	1	Pack	Kleider —	9,5	206	Tarnowitz	K. E.-D. Kattowitz	
207	H	5	1	Kiste	gefüllt —	—	207	Hofheim i/Th.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
208	H	20	1	—	Gussrohr —	20	208	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	2,70 m lang.
209	H	9544	1	Ballot	— —	12	209	Freiburg	Badische Stsb.	
210	H A H	1773	1	Kiste	Papier —	35	210	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
211	H B	—	1	—	Ofenrohr —	5	211	Bocholt	K. E.-D. Essen	
212	H B	639	1	Packet	Eisenwaaren —	22	212	Berchtesgaden	Bayerische Stsb.	
213	H B	6064	1	Ballen	Wachstuch —	23,5	213	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
214	H B	8696	10	Stäbe	Winkeleisen —	—	214	Springe	K. E.-D. Hannover	
215	C H/B K	59	1	Bund	spanisches Rohr —	24	215	Vastorf	K. E.-D. Altona	
216	H D	8835	1	Beutel	? —	25	216	Münster a/D.	K. E.-D. Hannover	
217	H E & Co.	655	1	Kiste	? —	43	217	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
218	H E C	655	1	„	? —	?	218	„	„	
219	Hcf.	50901 / 50885	2	Kisten	gefüllt —	37	219	Strassburg	Reichsbahn	
220	H G	661/3	1	Satz	Koffer —	—	220	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
221	H G	669	1	Holzkoffer	leer —	12	221	Gelsenkirchen	„	
222	H G	24	1	Korb	Frauenkleider —	17	222	Zwickau	Sächsische Stsb.	
223	H H	4	1	—	eis. Schirmständer —	2	223	Sagan	K. E.-D. Breslau	
224	H J	1192	1	Kiste	Cigarren —	41	224	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
225	HK	1270 A	1	Kollo	Lampengewichte —	10	225	Zinten	K. E.-D. Königsberg	
226	H K	1	1	Schliesskorb	Kleider —	—	226	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
227	H K	31	6	—	Bettstellen —	109	227	Hörde	„	
228	H / K A	1 / 10	1	Kiste	anscheinend Läuferstoffe	23	228	Wanne	„	
229	H L	4282	1	Ballen	Leinen —	31	229	Saarlouis	St. Johann-Saarbr.	
230	H M	242	1	Kiste	? —	26,5	230	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
231	H M S	18925	1	Pack in Papier	Rolllade von Holz —	10	231	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
232	H P	3241	1	Pack	Eisenwaaren —	10	232	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
233	H R	3654	1	Kiste	gefüllt —	121	233	Dillingen	St. Johann-Saarbr.	
234	H & R	9862	1	„	Zimmt —	15	234	Leinefelde	K. E.-D. Cassel	
235	HS Hs	1	1	„	6 Flaschen Wein —	15	235	Bensberg	K. E.-D. Elberfeld	
236	H S	2	1	—	Holzkoffer —	25	236	Königszelt	K. E.-D. Breslau	beschr.: Remmighausen.
237	H S	1956	1	Ballen	Garn —	279	237	Münchberg	Bayerische Stsb.	
238	H S	1	1	Fass	leer —	18	238	Leinefelde	K. E.-D. Cassel	
239	H S	2	1	Sack	Schuhwaaren —	—	239	Hagen Eilg.-Abf.	K. E.-D. Elberfeld	
240	H S	514/15	1	—	Bettstelle —	57	240	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	beschrieben: Dortmund.
241	H S	III	1	—	Sopha (bunter Plüsch)	—	241	Speldorf	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
242	H S	9527	1	Ballen	Bettfedern —	65	242	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
243	H T auch D G	6780 35	1	Kiste	leer —	46	243	Kiel	K. E.-D. Altona	
244	H W	308 605	2	Fässer	Wein —	49 83	244	Frkf. a/M.H.G.Bhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
245	H W	6483	1	Kiste	kleine Spiegel —	13	245	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
246	H W	1	1	Pack	Waschbretter —	—	246	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
247	J	2222	1	Sack	Kaffee —	65	247	Gr.-Vegesack	K. E.-D. Hannover	
248	J	2518	1	Pack	Gardinenstangen —	120	248	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
249	J A T & S	—	1	—	eis. Ständer —	13	249	Luisenthal	K. E.-D. Erfurt	
250	J B	18	1	Ballen	Felle —	120	250	Leipzig II.	Sächsische Stsb.	
251	J B	7560	1	„	Wollgarn —	22	251	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
252	J B	7250	1	Kiste	Eisenwaaren —	18	252	Ueckd. Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
253	J C	1284	1	Ballen	anschein. Leinen —	45	253	Bochum Süd	„	
254	J C	—	1	Sack	Leim —	50	254	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
255	J D	8267	1	Kiste	Rosinen —	10,5	255	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
256	J H	1886	1	Kiste	Porzellan —	66	256	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
257	J K	100	1	„	leer —	12	257	B.-Borbeck	K. E.-D. Essen	
258	J K	8	1	Fass	Sauerkraut —	57	258	Marienheide	K. E.-D. Elberfeld	
259	J L & Co	7860/61	2	Kisten	Zuckersachen —	65	259	Mogilno	K. E.-D. Bromberg	beschr.: Köln-G. Wanne.
260	J M	2759	1	Sack	? —	50	260	Wanne	K. E.-D. Essen	
261	J M	34	1	Fass	anschein. Wein —	40	261	Osnabrück Br. B.	K. E.-D. Münster	
262	J M M	—	1	Kiste	Traubenrosinen —	13	262	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
263	J N H T	5017	1	Fass	? —	—	263	Münster	K. E.-D. Münster	
264	J S	2346	1	Ballen	Docht —	30	264	Düsseldorf Hptb.	K. E.-D. Elberfeld	
265	J S C	5022	1	„	Manufakturw. —	16	265	Oberhomburg	Reichsbahn	
266	J S C	1850	1	Kiste	gefüllt —	109	266	Saargemünd	„	
267	J St	5	1	„	Eisentheile —	55	267	Bettenhausen	K. E.-D. Cassel	
268	J V	5421	1	„	— —	61	268	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
269	J W	1	1	Sack	Häute —	37	269	Neukirchen i/H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
	J W	2	1	Pack	Felle —					
270	J W B	6268	1	Kiste	Seife —	28	270	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
271	K	6764	1	„	leer —	12	271	Augsburg	Bayerische Stsb.	
272	K	10	1	—	Klappstuhl —	7	272	Schönfeld	Sächsische Stsb.	
273	K	201	1	Verschlag	Marmor-Waschtischaufsatz	45	273	Eitorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
274	K B	—	1	Sack	Metallabfälle —	61	274	Frkf. a/M.H.G.Bhf.	„	
275	K B	—	1	Fass	leer —	22	275	Sachsenhausen	„	
276	K F	443	1	Sack	Bohnen —	100	276	Herford	H. E.-D. Hannover	
277	K F N	52769	1	Wagen	? —	—	277	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	*)
278	K H	7891	1	Verschlag	Tisch —	15	278	Zwickau	Sächsische Stsb.	
279	K J W	935	1	Fass	leer —	8	279	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
280	K u. M	6445	1	Kiste	Kohlenstifte —	15,5	280	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
281	K O	8974	1	Korbkanne	Oel —	—	281	Morsbach (Kr. Waldbröl)	K. E.-D. Frankf. a/M.	Versand-Station Köln-Deutz.
282	K S	17	1	Kiste	feinere Eisen- u. Lederwaaren	47	282	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
283	K S & K	3875	1	Ballen	? —	—	283	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
284	K T	10	1	Holzkoffer	Kleider —	28	284	Stendal	K. E.-D. Hannover	
285	K W	1969	6	Verschläge	leer —	—	285	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
286	L	5/6	2	—	Eisenstangen —	27	286	Dorsten	K. E.-D. Essen	
287	L	—	1	Pack	Kleider —	16	287	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
288	L	31	1	Kiste	Fleckseife —	11	288	Karlsruhe	Badische Stsb.	
289	L	2	1	Koffer	? —	86	289	Leipzig II.	Sächsische Stsb.	
290	L A M E	—	1	Fass	leer —	21	290	Niederschöneweide-Johannisthal	K. E.-D. Berlin	
291	L B	2273	1	Kollo	—	—	291	Kiel	K. E.-D. Altona	Schwerin.
292	L C K	—	15	Säcke	Gegräuge —	?	292	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
293	L E B	1107	1	Kiste	Kleider u. Wäsche —	64	293	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
294	L F B	1836	1	„	Heiligenfiguren —	66	294	Strassburg	Reichsbahn	
295	L H	14519	1	—	Kleiderschrank —	62	295	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
296	L L	1112	1	Kiste	Brockhaus Konversations-Lexikon	42	296	Bremen Eil.	K. E.-D. Hannover	
297	L L	82	1	„	? —	56	297	Schönheider-Hammer	Sächsische Stsb.	
298	L S	8355	1	Essigfass	leer —	20	298	Bischweiler	Reichsbahn	
299	L T	37	1	Kiste	Zündhölzer —	80	299	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
300	L V	2022	1	Verschlag	Bücher —	82	300	B.-Borbeck	K. E.-D. Essen	
301	M	—	1	Pack	leere Körbe —	10	301	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
302	M	57683	1	Kiste	Chamottesteine —	74	302	Münster	K. E.-D. Münster	beschr.: Münster.
303	M	412	1	Ballen	Manufakturwaaren —	52	303	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
304	M	10	1	Bund	Stahl —	12	304	Weidenau	K. E.-D. Elberfeld	
305	M	136	1	Kiste	Käse —	4	305	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
306	M	7	1	„	Konserven in Büchsen	55	306	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
307	M	—	1	Ballen	Pferdehaare —	32	307	Göttingen	K. E.-D. Cassel	

*) Begleitschein Nordheim-Dortmund, beschrieben Halberstadt-Dortmund.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
308	M B	5973	1	Kiste	gefüllt	?	308	Saarburg	Reichsbahn	
309	M & C	9276/80	5	Kolli	Matten	—	309	Kiel	K. E.-D. Altona	
310	M C F	3035/40	6	Kisten	Conserven	—	310	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	Hanau W. - Dortmund.
311	M E	7103	1	Kiste	3 eis. Füsse, 3 eis. Platten (anschein. Blumentisch)	20	311	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
312	M E F Hagen	100	1	Pack	Eisenwaaren	—	312	Hagen Eilgut-Abf.	K. E.-D. Elberfeld	
313	M F B R	4	1	—	Decke	—	313	Hockenheim	Badische Stsb.	
314	M G	8929	1	Kiste	Eisentheile	63	314	Münden H	K. E.-D. Cassel	München bez.
315	M J	680	1	„	Pappe	57	315	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
316	M K	3	1	„	?	—	316	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
317	M K M	7312	1	„	unbekannt	40	317	Leipzig Berl. B.	K. E.-D. Halle a/S.	bez. von Warnemünde.
318	M R	200	1	„	unbekannt	86	318	Leipzig Eil. B.	„	
319	M S	133	1	„	gefüllt	—	319	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
320	M S	9900	1	„	Zuckerwaaren	15	320	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	Zollplomben Köln.
321	M S	—	4 / 1	Kisten / Korb	leer	—	321	Braunschweig Ost	K. E.-D. Magdeburg	
322	M St	3073	1	Kiste	?	120	322	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
323	M W B	5102/4	3	Stück	eiserne Rohre	132	323	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	beschr. Berlin.
324	N	—	1	Kollo	Gusswaaren	11	324	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
325	N M	3019	1	Ballen	Wollabfall	26,5	325	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
326	O G	2465	1	Korb	eis. Röhren (Muffen mit Abzweigungen)	52	326	„	„	
327	O S	9554	1	Ballen	Packleinen	17,5	327	Voldagsen	K. E.-D. Hannover	
328	O S	682	1	Fass	gefüllt	180	328	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M	
329	O S	6384	1	Kollo	Drahtstifte	15	329	Sensburg	K. E.-D. Königsberg	
330	P	5157	1	Sack	Kaffee	75	330	Heidelberg	Badische Stsb.	Uedem bezettelt.
331	P	68	1	—	Gussrohr	—	331	Hagen Eilg. Abf.	K. E.-D. Elberfeld	
332	P A	54305/6	2	Kisten	?	—	332	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
333	P D	28611	1	Kiste	Kaffee-Essenz	21	333	Speicher	St. Johann-Saarbr.	
334	P H	174	1	„	?	21	334	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. nach Hochhausen.
335	P K	3	1	Sack	leere Säcke	23	335	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
336	P O Glas 685	1534	1	Kiste	Glas	111	336	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
337	P R	393/4	2	Fässer	Gurken	283	337	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
338	P S	—	2	—	Gussdeckel	—	338	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
339	P S	408/10	3	Fässer	Rum	—	339	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
340	P S	695	1	Packet	Tapeten	36	340	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
341	P W	1870	1	Sack	Kartoffeln	50	341	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
342	P W	5/6	2	Kisten	Schuhe	32,5	342	Düsseldorf Hptb.	K. E.-D. Elberfeld	
343	R	614	2	Kolli	Heizthüren	20	343	Nieder-schöneweide-Johannisthal	K. E.-D. Berlin	
344	R	5663	1	Kiste*)	?	56	344	Soest	K. E.-D. Cassel	*) mit Steuerplombe.
345	R	35218	1	Korbflasche	—	10	345	Speldorf	K. E.-D. Essen	
346	R	—	9	Pack	Säcke	280	346	Dortmund K. M.	„	
347	R	3233	1	Kollo	Kleiderhalter	25	347	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
348	R	2001	1	Pack	Eisenwaaren	25	348	Reichenbach i/V.	Sächsische Stsb.	
349	R B	6422	3	„	eis. Hämmer	54	349	Leipzig II.		
350	R B	8272	1	Kiste	Nudeln	15,5	350	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
351	R C	—	1	Bund	Stahl	32	351	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
352	R D	621	1	Kiste	leer	24	352	Leipzig Thür. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
353	R F	3130	1	„	Gipsbüste	25	353	Regensburg	Bayerische Stsb.	
354	R G	100	1	Sack	Holzwaaren	15	354	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
355	R H	200	1	Kiste	4 Flaschen Wein	9	355	Leipzig Thür. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
356	R H	7522	1	„	?	33	356	Düsseldorf Hauptb.	K. E.-D. Elberfeld	
357	R H	7523	1	Verschlag	?	14	357	Düsseldorf Hauptb.	K. E.-D. Elberfeld	
358	R K	2500	1	Fass	?	18	358	Laucha	K. E.-D. Erfurt	
359	R K C	8970	1	Kiste	?	78	359	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
360	R N	9911	1	Ballen	Tabak	85	360	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
361	R S	1431	1	Kiste	Blechwaaren	62	361	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
362	R S	9020	1	Kollo	Stahl	16	362	Dortmund Eilg. Abf.	K. E.-D. Essen	
363	R T	10590	1	Kiste	Drogen	30,5	363	Tetschen	Sächsische Stsb.	
364	R V	95	2	—	Bretter	15	364	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
365	R W	20911	1	Pack	2 Tischchen	6	365	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
366	S	3153/54 3293	3	—	leere Kisten	—	366	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
367	S	33	1	Ballen	Garn	104	367	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
368	S	922	1	„	Stränge u. Leinen	78,5	368	Jastrow	K. E.-D. Bromberg	
369	S B D V	783	1	—	Kette	19	369	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
370	S B 1	— 877	1	Ballen	Tabak	80,5	370	Bünde (Westf.)	K. E.-D. Münster	
371	S & C	69872	1	Pack	2 Kinderwagenkörbe	—	371	Münster	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
372	S C W	1471	1	Kiste	— —	57	372	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
373	S H	1956	1	Ballen	weisses Garn —	278	373	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
374	S H	353	1	Kiste	— —	51	374	Kiel	K. E.-D. Altona	beklebt: ab Oppersheim/Pfalz.
375	S H B	3096	1	"	Centimetermaasse	63,5	375	Bremen Eil	K. E.-D Hannover	
376	S L	1408	1	Ballen	Wollwaaren —	39	376	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
377	S P	8876	1	Kiste	leer —	66	377	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
378	S R	936	1	Pack	7 Kistchen geräucherte Fische	—	378	Lübbecke	K. E.-D. Münster	†)
379	S S	29137	1	Kiste	? —	—	379	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	bezeichnet: von Neuwied.
380	S S	—	1 1	— —	Füllregulirofen — Fülltrichter —	90	380	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
381	S S	216	1	Ballen	anschein. Garn	319	381	Lage	K. E.-D. Hannover	
382	S & S	2681/83	3	Körbe	leer —	9	382	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
383	S T	5819	1	Kiste	gefüllt —	53	383	Mainz	Direktion Mainz	
384	S W	129	1	Kistchen	? —	8	384	Tetschen	Sächsische Stsb.	
385	S W S	377	1	Kübel	Schmalz —	28	385	Strassburg	Reichsbahn	
386	S Z	2706	1	Kiste	leer —	42	386	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	beschr.: Fürth i/B.
387	T	1	1	"	? —	—	387	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
388	T	—	4	Stück	verzinkte Rohre —	65	388	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
389	T	1	1	Verschlag	1 Säge u. Werkzeug	22	389	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
390	T B	1533 1998	2	Kisten	leer —	57	390	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
391	T C	4581	1	Packet	Thürschliesser —	9	391	Asch	Bayerische Stsb.	
392	T C	57	1	Bund	Messingdraht —	48	392	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
393	T G	2467	1	Pappschachtel*)	Wäsche gez. R. H. und C. R.	13	393	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	*) in Leinen.
394	T K	1	1	Kollo	Pflugschaare —	4	394	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
395	T K	279	1	Korbkanne	gefüllt, anschein. Oel	40	395	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
396	T m	6	1	Pack	Eisenwaaren —	18	396	Neuhaldensleben	K. E.-D. Magdeburg	beschr.: Dresden.
397	T S	1121	1	Bund	Stahl —	73	397	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
398	T u V	53	1	Pack	Papier —	50	398	Düsseldorf-Bilk	"	
399	U E G	349/4	1	Korb	Eisenwaaren —	38	399	Dittersbach	K. E.-D. Breslau	
400	V A M	410/5	6	Kisten	? —	—	400	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
401	V D K	91588	1	Kiste	— —	—	401	Kiel	K. E.-D. Altona	beschr.: Berlin H u.L.
402	V E	6	1	Sack	Backwaarenabfall —	—	402	Frkfrt. a/M H.G.B	K. E.-D. Frankf. a/M.	
403	V M	290	1	Fass	Petroleum —	180	403	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
404	V O C O	62309	1	"	Oel —	198	404	Bremen N.	K. E.-D. Hannover	
405	V S	256	1	—	Nähmaschine —	23,5	405	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
406	V X B	91	1	Kiste	Holzmodelle —	29	406	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M	
407	W	10753	1	"	? —	—	407	Oldendorf	K. E.-D. Hannover	
408	W	96	1	Verschlag	beschädigte Nachttischtheile	55	408	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
409	W	43	1	Fass	Petroleum —	—	409	Altenbeken	K. E.-D. Cassel	
410	W B	130	1	Kiste	leer —	192	410	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
411	W B	15	1	"	Pfeifenrohre —	97	411	Elberfeld	K. E-D. Elberfeld	
412	W B	2589	1	—	leere Kiste —	37	412	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
413	W B J	87	1	Kübel	Butter —	18	413	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
414	W D	2	1	Bund	Lampengewichte —	6	414	Rufach	Reichsbahn	
415	W G	1/2	2	Bleche	— —	—	415	Mannheim	Direktion Mainz	beschr.: Mannheim.
416	W H	—	3	—	Blechtafeln —	20	416	Wanne	K. E.-D. Essen	
417	W J	7891	1	Kiste	Badepuppen u. kl. Nippessachen aus Porzellan	?	417	Sonneberg	K. E.-D. Erfurt	
418	W L	3949	1	"	leer —	5	418	Mülhausen Nord	Reichsbahn	bezeichnet: Wolff & Nees, Düsseldorf.
419	W N	—	1	—	Gussrohr —	20	419	Meiderich	K. E.-D. Essen	
420	W P	1050	1	—	Puppenwagen —	—	420	Arnsberg	K. E.-D. Cassel	
421	W R	—	1	Tafel	Blech —	10	421	Pforzheim	Badische Stsb.	
422	W R	781	1	Kiste	gefüllt —	57	422	Reichenbach i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
423	W W weiss	—	1	—	gusseis. Saugkorb —	13	423	Hannover N.	K. E.D. Hannover	
424	W W H	1	1	Bund	Stahl —	68	424	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
425	W U	1	1	Korb	unbekannt —	52	425	Leipzig Eil. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
426	W Z R	90	1	Sack	Zucker —	100	426	Czersk	K. E.-D. Danzig	
427	Z M	193	1	"	Rohzucker —	100	427	Culmsee	K. E.-D. Bromberg	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
428	Altona	—	1	Ring	20 eis. Ringe —	25	428	Altona	K. E.-D. Altona	Uetersen/Altona.
429	A G Augustwalde	507	1	Ballen	Manufakturwaaren —	49	429	Augustwalde	K. E.-D. Bromberg	
430	Deutsch-Ital. Import-Gesellschaft	—	2	Pack	leere Körbe —	31	430	Mombach	Direktion Mainz	
431	Bbg.	29925	1	Wagen	Steinkohlentheerpech	—	431	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
432	A. Bevens, Berlin	—	1	—	eis. Grabmahl —	8	432	Wendessen	K. E.-D. Magdeburg	

†) Bez.: Absender Strasser & Runge in Geestemünde.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
433	Bsl.	30279	1	Wagen	anscheinend Eisenschrott	—	433	Herne	K. E.-D. Essen	
434	Brl.	28837	1	"	? —	—	434	Dortmund B. M.	"	1)
435	Brl.	6162	1	"	? —	—	435	"	"	2)
436	Essen	27078	1	"	Kohlen —	—	436	Düsseldorf-Lierenfeld	K. E.-D. Elberfeld	
437	Essen	25343	1	"	Betriebskohlen —	—	437	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
438	G. Hagen	—	1	—	verzinnter Waschkessel	5	438	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
439	F. K. Harkorten	1000	1	Korb	alte Emballage —	8,5	439	Harkorten	"	
440	Hn.	27946	1	Wagen	Frischfeuerschlacke —	?	440	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
441	Koch	106	1	Fass	Wein —	127	441	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
442	B. Köln	70321	1	Wagen	Erz —	—	442	Oberhausen	K. E.-D. Essen	3)
443	Fr. Kurz	1734	1	Fass	leer —	15	443	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
444	B. Landsberg	1	1	Sack	Tuchreste —	30	444	Thorn	K. E. D. Bromberg	
445	E. Leon E. Dincro	— —	2 4	Kisten Pack	Cigarren — Cigarren —	3,25	445	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
446	Mg.	15396	1	Wagen	Roheisen —	—	446	Dortmund	K. E.-D. Essen	4)
447	Monsen Hannover	—	1	Sack	Frauenkleider, 1 Düte Kaffee, 1 Düte Kandis	7	447	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
448	G. U. Mülheim a/Rh.	3404	1	Bund	Stahl —	14	448	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
449	Müller	—	1	Sack	Betten —	11	449	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
450	C. Oberhausen	—	142	Stück	Eisenplatten —	—	450	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
451	B. K. Oporto	—	1	Fass	Wein —	167	451	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
452	K. Osnabrück	2	1	Holzverschlag	Klosettrichter —	—	452	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	5)
453	H. Schönberg i. Sachsen	1	1	Fass	Schmalz —	66,5	453	Schönberg	Sächsische Stsb.	
454	Schröter	—	1	Sack	Betten —	15	454	Werden	K. E.-D. Essen	
455	Schwarz	468	1	Handkoffer	Schuhwaaren —	13	455	Leipzig Mgd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
456	Sultana	—	1	Kiste	Rosinen —	11,5	456	Elberfeld	K. E.-D Elberfeld	
457	Joh. Spohr II	—	1	"	Küchengeräth —	28	457	Neubeckum	K. E.-D. Hannover	
458	Union Horst	— 2	1 1	Stück Stange	Eisen — Eisen (6,5 m lg.) —	174 54	458	Höxter	K. E.-D. Cassel	
459	Vittela Dessau	49591	1	Kübel	Margarine —	6	459	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
460	R. J. Wehlau	1899	1	Kiste	Seifenpulver —	12	460	Wehlau	K. E.-D. Königsberg	
461	Westor	617	1	"	— —	42	461	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
					C. Güter m. Numm. bez.					
462	roth	I	35	Stück	⊐-Eisen —	—	462	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
463	—	6 7	2	Eisenfässer	ansch. Benzin —	158,5 162	463	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
464	grün	11	1	—	Gasrohr —	15	464	Derneburg	K. E.-D. Hannover	4,47 m lg.
465	—	15	1	Kiste	— —	118	465	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
466	—	15	1	Tisch	— —		466			
467	—	47	1	Fass	? (Zollverschluss) —	13	467	Asch	Bayerische Stsb.	
468	—	64	1	—	Privatdecke —	—	468	Hamburg H. Eilg.	K. E.-D. Altona	
469	—	140/143	4	Kisten	gefüllt —	—	469	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	Zahnplombe Köln.
470	—	220/S 4 195 II R 195 II 4	4	—	Handkörbe —	3	470	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
471	Packmeisterkarte	223	2	—	kl. Schliesskörbe —	—	471	Bielefeld	"	6)
472	—	252	1	Fass	Wein —	33	472	Mainz	Direktion Mainz	
473	Gepäckschein	272	1	Packet	Tabaksproben —	—	473	Bremen	K. E.-D. Hannover	7)
474	—	351	1	Kolli	Wagendecken —	—	474	Gera	K. E.-D. Erfurt	
475	Packmeisterkarte	351	1	Fass	leer —	10	475	Bremen	K. E.-D. Hannover	8)
476	Blechmarke	553	1	Pack	gesalzene Wildschweinshaut	29	476	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
477	—	453	1	Packet aus brauner Pappe	ca. 300 Weinflaschenkapseln und 300 Etiquette	2	477	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	

1) Beschrieben: Oberhausen-Dortmund.
2) Begleitschein Dortmunderfeld-Dortmund. Beschr.: Holzwickede-Dortmund.
3) Auf 1 Seite beschrieben: Venlo-Oberhausen.
4) Begleitschein Speldorf-Dortmund. Beschr.: Honnef-Dortmund.
5) Von Porzellan mit Holzeinfassung und Deckel.
6) Von Osnabrück eingeg., lagert als Gepäck.
7) Von Osnabrück eingeg., lagert als Gepäck.
8) Von Twistringen eingeg., lagert als Gepäck.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
478	—	503/8	1	Ballen	Holzwaaren	—	21	478	Düsseldorf Hptb.	K. E.-D. Elberfeld	
479	—	770	1	Kiste	?	—	38	479	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
480	—	1160	1	„	Margarine	—	18	480	Emden	K. E.-D. Münster	beschr.: Goch-Emden.
481	—	1366	1	Ballen	Hosen	—	52	481	Mühlheim/Ruhr	K. E.-D. Essen	
482	—	2174	1	Kiste	leer	—	9	482	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
483	—	2834/5 2835½ 2836 2834 22573	6	—	leere Kisten	—	—	483	Ober-Wesel	Direktion Mainz	
484	—	2920	1	Sack	Holznägel	—	13	484	Diedenhofen	Reichsbahn	
485	—	3156	1	Korb	Konserven	—	11	485	Meiderich	K. E.-D. Essen	
486	—	6449	1	Stahlflasche	?	—	19	486	Münster	K. E.-D. Münster	*)
487	—	7436	1	Fass	Farbe	—	19,5	487	Duisburg	K. E.-D. Essen	beschr.: Meinkur.
488	—	8044	1	Stange	Eisen	—	146	488	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
489	—	9751	1	Kiste	Margarine	—	34	489	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M	
490	—	13882	1	Sack	Blechwaaren	—	?	490	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
491	—	14369	1	Ballen	Packtuch	—	51	491	Masmünster	Reichsbahn	
492	—	23681	1	Kiste	Chokolade	—	20,5	492	Finsterwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
493	—	61796	1	„	Fleischwaaren	—	—	493	Wetter (Ruhr)	K. E.-D. Elberfeld	
494	—	68492	1	Verschlag	Fahrrad	—	30	494	Coppenbrügge	K. E.-D. Hannover	
					D. Güter m. Zeichen vers.						
495	SL	F — B 4	1	Bllt.	?	—	36,5	495	Nossen	Sächsische Stsb.	
496		5386/7	2	Kisten	—	—	—	496	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	La-Plaine / Hamburg.
497	SA	50	1	Sack	leere Säcke	—	40	497	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
498	LSK	—	5	Fässer	Heringe	—	220	498	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
499	GA	7583	1	Ballen	?	—	55	499	Hannover Eilg.	„	
500	JM	—	1	Sack	Hülsenfrüchte	—	32	500	Warburg	K. E.-D. Cassel	
501	GSt	64107	1	Kiste	gefüllt	—	38	501	Waltershausen	K. E.-D. Erfurt	
502		81529	1	Korb	Wein	—	41	502	Coburg	„	
503		56448	1	Sack	Pflaumen	—	87	503	Dessau	K. E.-D Halle a/S.	
504	R	14	1	Fass	?	—	197	504	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
505	M	4360	1	Ballen	Zeugwaaren	—	25	505	Noveant	Reichsbahn	
506	SO V	700	1	„	gefüllt	—	75	506	Frkf. a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Zollgut.
507	F	533	1	Kiste	leer	—	32	507	Schönefeld b/Leipzig	K. E.-D. Halle a/S.	
508	G	31307	1	Ballen	Tuch	—	16	508	Münster	K. E.-D. Münster	
509	rother Strich	—	9	Stück	eiserne Rosten	—	20	509	Feystadt W/Pr.	K. E.-D. Danzig	
510	/ roth	—	13	—	eiserne Rohre	—	113	510	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
511	Strich weiss	—	4	Pack	Schwarzblech	—	101	511	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
512	× blau	—	1	Kiste	Käse	—	5	512	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
513	××××	—	1	—	Baumstamm	—	—	513	Fegersheim	Reichsbahn	
514	weisser Strich	—	2	Tafeln	Schwarzblech	—	—	514	Gera	K. E.-D. Erfurt	
515	weisser Strich	—	1	Stange	Eisenrohr	—	4	515	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
516	grüner Strich	—	2	—	eis. O-Träger	—	—	516	Wilhelmsburg	„	
517	weisser Strich	—	1	Kollo	Flacheisen	—	32	517	Altona	„	
518	× (weiss)	—	1	—	Roststab	—	3	518	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
519	× grün C S	—	1	Lattenkiste	emaill. Bratpfannen	—	6	519	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	

*) Mit Etiquette: Sauerstofffabrik Berlin N.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					E. Güter o. Bezeichnung.					
520	—	—	1	—	Achse —	25	520	Mainz	Direktion Mainz	
521	—	—	1	Sack	Alaun —	100	521	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
522	—	—	1	Kiste	Apfelsinen —	20	522	Osterode a/H.	K. E.-D. Cassel	
523	—	—	1	„	1 Partie neue Arbeitshosen, Arbeitshandschuhe	22	523	Ottersberg	K. E.-D. Münster	
524	—	—	1	Bund	Bäumchen —	5	524	Augsburg	Bayerische Stsb.	
525	—	—	1	„	Bandeisen —	5	525	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
526	—	—	1	Ballen	? —	28	526	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
527	—	—	1	Pack	12 Besen —	10	527	Hayingen	Reichsbahn	
528	—	—	4	Kolli	Bettstellentheile —	59	528	Rheda	K. E.-D. Hannover	Stempelabdruck: Liebscher, Dresden.
529	—	—	1	Pack	Bettseitentheile —	—	529	Wiesbaden Eilgut	K. E.-D. Frankf. a/M	
530	—	—	1	Ballen	Biber —	13	530	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
531	—	—	1	Blechbüchse	gefüllt —	14	531	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
532	—	—	3	—	l. Blechflaschen —	1	532	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
533	—	—	9	—	Blechscheiben —	0,5	533	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
534	—	—	2	Körbe	lebende Blumen —	6	534	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
535	—	—	1	Korb	Blumenkohl —	18	535	„	„	
536	Bade zu Hause	—	1	Kollo	1 Bock zu einer Badewanne	—	536	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
537	—	—	1	—	buchene Bohle —	—	537	Bocholt	K. E.-D. Essen	
538	—	—	1	Sack	eis. Bolzen —	18,5	538	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
539	—	—	1	Büchse	Bratheringe —	7	539	Frankenhausen	K. E.-D. Erfurt	
540	—	—	1	—	Brett —	3	540	Radolfzell	Badische Stsb.	
541	—	—	1	—	Brett von einem Kinderstuhl, was als Tischbrettchen dient	1,5	541	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
542	—	—	2	—	Bretter —	50	542	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
543	—	—	2	—	Bretter —	35	543	Fürth	Bayerische Stsb.	2 je 9 m, 2 „ 5 „ 1 „ 5,60 m, 1 „ 4 m.
544	—	—	6	—	kieferne Bretter —	194	544	Schönsee	K. E.-D. Bromberg	
545	—	—	1	—	abgebrochener Buffer	23	545	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
546	—	—	2	Säcke	Caffee —	25	546	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
547	—	—	1	Korb	Carviol —	20	547	Lindau	Bayerische Stsb.	
548	—	—	1	Blechbüchse	Conserven —	1	548	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
549	—	—	1	Spahnkorb	Christbaumschmuck —	8	549	Frankf. a/M. Eilg. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
550	—	—	1	Pack	Dachpfannen —	24	550	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
551	—	—	1	—	1 Kästchen mit Drahtklammern u. 3 Bolzen mit Flügelmuttern	0,5	551	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
552	—	—	1	Kollo	⊢⊣-Eisen —	35	552	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
553	—	—	1	—	I-Eisen —	85	553	Hemmerde	K. E.-D. Elberfeld	*)
554	—	—	1	Stab	Eisen (verzinnt) —	2	554	München Ostb.	Bayerische Stsb.	
555	—	—	1	Bund	Eisendraht —	61	555	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
556	—	—	1	Kollo	Eisenguss —	29	556	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	Maschinentheile.
557	—	—	1	Bund	Eisenguss —	22	557	Giessen	„	Ring mit Fuss.
558	—	—	1	—	Eisenplatte —	360	558	Duisburg-Hochfeld Süd	K. E.-D. Essen	
559	—	—	9	—	Eisenringe —	75	559	Diedenhofen	Reichsbahn	
560	—	—	1	Bund	10 Eisenrohre —	60	560	Kitzingen	Bayerische Stsb.	
561	—	—	1	—	Eisenstange —	13	561	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
562	—	—	1	Säckchen	Eisenwaaren —	13	562	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
563	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	140	563	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
564	—	—	1	„	Eisenwaaren —	105	564	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
565	—	—	1	Ballen	Enzianwurzeln —	106	565	Leipzig II.	Sächsische Stsb.	
566	—	—	1	Partie	Erbsen —	12	566	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
567	—	—	7	—	Erlenbretter —	102	567	Gerdauen	K. E.-D. Königsberg	
568	—	—	1	Fass	? —	147	568	Altenessen	K. E.-D. Essen	
569	—	—	1	„	leer —	31	569	Bischweiler	Reichsbahn	
570	—	—	1	„	leer —	9,5	570	Magdeburg-Neust.	K. E.-D. Magdeburg	
571	—	—	1	„	leer —	21	571	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
572	—	—	1	Bund	hölz. Fassreifen —	5	572	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
573	—	—	1	Sack	Felle —	33	573	Ingelheim	Direktion Mainz	
574	—	—	2	Körbe	frische Fische —	110	574	Altona	K. E.-D. Altona	
575	—	—	1	Stange	Flacheisen —	14	575	Stolpe	K. E.-D. Danzig	
576	—	—	2	Stäbe	Flacheisen —	—	576	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
577	—	—	2	—	hölz. Flankirbäume —	—	577	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
578	—	—	1	Korb	Flanschen u. Hängelager	40	578	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	

*) Roth angestrichen, 5,10 m lang (eingegossen „Gutehoffnungshütte 16").

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
579	—	—	1	Koffer	(Frauen-) Kleider	40	579	München Centr.	Bayerische Stsb.	
580	—	—	1	Stück	hölz. Gabel	1	580	Kattowitz Gep.-Abf.	K. E.-D. Kattowitz	
581	—	—	1	—	Gasrohr	10	581	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
582	—	—	1 / 2	Pack / Stück	Gasrohre	150	582	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
583	—	—	1	Kollo	2 eis. Gasrohre	21	583	Hamburg H. Eilg.	K. E.-D. Altona	
584	—	—	1	Korb	Gasröhrenverbindungsstücke	25	584	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
585	—	—	48	—	eis. Gasröhren	—	585	Magdeburg-Sudenburg	K. E.-D. Magdeburg	6 m lang.
586	Reichs-Nolline	—	1	Eimer	Gelee	5	586	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
587	—	—	1	—	eis. Gestell	40	587	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	Trommel- od. Kesselunterlage.
588	—	—	1	—	eis. Gitter	—	588	Neermoor	K. E.-D. Münster	2 m lang, 1,40 m hoch.
589	—	—	1	Pack	Glascylinder	1	589	Apolda	K. E.-D. Erfurt	
590	—	—	3	Säcke	Gummischuhe	160	590	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Kopyczyncze.
591	—	—	1	—	Gasrohr mit Abzweigung	87	591	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
592	—	—	1	Pack	Gusstheile	16	592	Leinefelde	K. E.-D. Cassel	
593	—	—	2	Säcke	(Gyps)	150	593	Magdeburg Elbeb.	K. E.-D. Magdeburg	
594	—	—	1	Kollo	4 eis. Hammer, 4 eis. Harken	22	594	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
595	—	—	1	—	grosse Handlaterne	—	595	Frankf. a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
596	—	—	1	—	Haut	35	596	Lohr a/M.	Bayerische Stsb.	
597	—	—	3	Bäume	mit Hebevorrichtung	300	597	Altona Gep.-Abf.	K. E.-D. Altona	
598	—	—	1	Kollo	5 Pack zu je 7 Herdringen	19	598	Illowo O/Pr.	K. E.-D. Danzig	
599	—	—	1	—	l. Heringstonne	17	599	Magdeburg-Neust.	K. E.-D. Magdeburg	
600	—	—	1	—	Holzbänkchen	5	600	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
601	—	—	2	—	Holzfüsse	1	601	Styrum	„	
602	—	—	1	Verschlag	eichengeschnitztes Holzgestell	—	602	Frankf. a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Gepäck.
603	—	—	1	—	Paar Holzschuhe	3	603	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
604	—	—	1	Sack	Holzschuhe	18	604	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
605	—	—	2	—	Paar Holzschuhe	—	605	Wesel	K. E.-D. Essen	
606	—	—	4	—	Paar Holzschuhe	—	606	Gelsenkirchen	„	
607	—	—	1	Korb	Kabeljau	16,5	607	Rufach	Reichsbahn	
608	—	—	1	„	kleine Käse	18	608	Beuthen O. S.	K. E.-D. Kattowitz	
609	—	—	1	Sack	Kaffee	35	609	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
610	—	—	1	—	eisernes Kammrad	4	610	Tempelhof Rgb. B.	K. E.-D. Berlin	
611	—	—	1	Sack	Kartoffeln	68	611	Leipzig Th. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
612	—	—	1	„	Kartoffeln	91	612	Freiburg	Badische Stsb.	
613	—	—	1	„	Kartoffeln	70	613	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
614	—	—	2	„	Kartoffeln	72	614	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
615	—	—	1	„	Kartoffeln	40	615	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
616	—	—	4	—	eis. Kasten	51	616	Rheda	K. E.-D. Hannover	
617	—	—	1	—	Kette, ohne Haken und Ring	—	617	Münden H.	K. E.-D. Cassel	
618	—	—	1	—	Kette (15,6 m lang)	—	618	Wickede-Asseln	K. E.-D. Essen	
619	—	—	1	—	Paar Kinderfilzschuhe	1	619	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
620	—	—	1	—	Kinderstuhl	—	620	Ehringhausen (Dill)	K. E.-D. Frankf. a/M.	
621	—	—	1	—	Kinderwagen	—	621	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
622	—	—	1	Korb*)	Kleider	15	622	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	Gepäck.
623	—	—	1	„	Kleider	10	623	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	Korb aus grünem Weidengeflecht.
624	—	—	1	Schliesskorb	Kleider	30	624	Düsseldorf Hptb.	K. E.-D. Elberfeld	
625	—	—	1	„	Kleider	17	625	Wachenheim-Mölsheim	Direktion Mainz	
626	—	—	1	Reisekorb	Kleider etc.	18,5	626	Hochstüblau	K. E.-D. Danzig	Gepäck.
627	—	—	1	Sack	alte Kleider	9	627	Morgenroth	K. E.-D. Kattowitz	
628	—	—	2	—	Kluggen	7	628	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
629	—	—	1	Pack	Knierohre	12	629	Hamm	K. E.-D. Essen	
630	—	—	1	—	Kohlenkasten aus Schwarzblech	2	630	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
631	—	—	1	Sack	Gemüse und Kohlrabi	60	631	Hückeswagen	K. E.-D. Elberfeld	
632	—	—	1	Korb	gefüllt	23	632	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
633	—	—	1	Bund	2 leere Körbe	20	633	Landshut	Bayerische Stsb.	
634	—	—	1	Rolle	7 alte leere Körbe	16	634	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
635	—	—	1	Pack	leere Körbe	24	635	Frkf. a/M. H. G. B. Eilgut	K. E.-D. Frankf. a/M.	
636	—	—	1	„	3 leere Körbe	24	636	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
637	—	—	1	Kollo	29 kleine Körbe	1	637	Kreuzburg O./S.	K. E.-D. Kattowitz	
638	—	—	1	Topf	Kraut	11	638	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
639	—	—	1	Rolle	Kupfer	46	639	Münster	K. E.-D. Münster	
640	—	—	1	Korb	4 Blechflaschen Lack	68	640	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	

*) **Eisenstange mit Vorlegeschloss.**

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
641	—	—	1	Kiste	Lampentheile und Dochtband	52	641	Greven	K. E.-D. Münster	*)
642	—	—	10	—	Lattenverschläge —	—	642	Dissen-Rothenfelde	„	
643	—	—	1	Bällchen	Leder —	9,5	643	Mainz	Direktion Mainz	
644	—	—	1	Sack	Leinkuchenmehl —	51	644	Steinbach-Hallenberg	K. E.-D. Erfurt	
645	—	—	1	Fass	Likör —	—	645	Saalfeld	„	
646	—	—	1	—	Lorbeerkranz —	—	646	Breslau O./S.	K. E.-D. Breslau	
647	—	—	1	Sack	Lumpen —	17	647	Freiburg	Badische Stsb.	Aufschrift: „Scharfstein
648	—	—	1	„	Lumpen u. Knochen —	33	648	Münster	K. E.-D. Münster	Soest“.
649	—	—	1	—	Marderfalle —	12,5	649	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
650	—	—	1	—	Maschinentheil (Achslager)	198	650	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
651	—	—	1	Kollo	Maschinentheile —	28	651	Gr. Lichterfelde Ost	K. E.-D. Berlin	
652	—	—	1	Brett	Möbelbestandtheil —	—	652	Mannheim	Direktion Mainz	
653	—	—	2	—	Messer —	2	653	Stumsdorf	K. E-D. Magdeburg	
654	—	—	1	Sack	amerik. Nüsse —	25	654	Elberfeld Gep. Abf.	K. E.-D. Elberfeld	
655	—	—	1	„	Nüsse —	25	655	Osberghausen	„	
656	—	—	1	Korb	ansch. Obst —	41	656	Emden	K. E.-D. Münster	
657	—	—	1	Kiste	eis. Lager und Oelgläschen	42	657	Remscheid-Hasten	K. E.-D. Elberfeld	
658	—	—	1	Bund	4 Ofenfüsse —	5	658	Norden	K. E.-D. Münster	
659	—	—	1	—	Ofentheil —	3,5	659	Weissenburg a./S.	Bayerische Stsb.	
660	—	—	1	Pack	12 Ofenthüren —	11	660	Obernigk	K. E.-D. Breslau	
661	—	—	1	—	Ofenrohr —	4	661	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
662	—	—	1	Sack	Pantoffelhölzer —	46	662	Hecklingen	K. E.-D. Magdeburg	
663	—	2062	1	Rolle	Papier —	80	663	Düsseld.-Grafenb.	K. E.-D. Elberfeld	
664	—	—	1	Bund	eis. Pfeiffer zur Glasfabrikation	7,5	664	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
665	—	—	1	Pack	12 Stck. Piassavabesen	9	665	Czarnikau	K. E.-D. Bromberg	
666	—	—	1	Schliesskorb	Porzellan, Back- und Wurstwaaren	—	666	Leipzig Th. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
667	—	—	1	—	Privatdecke —	92	667	Mittelwalde	K. E.-D. Breslau	
668	—	—	2	—	Pumpentheile —	14	668	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
669	—	—	1	—	Puppenwagen —	3	669	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
670	—	—	1	—	Puppenwagen mit Puppe u. Bücher u. Gummischuhe	—	670	Wesel	K. E.-D. Essen	
671	—	—	1	Pack	12 Querleisten für Stuhllehnen	—	671	Völklingen	St. Johann-Saarbr.	
672	—	—	1	—	Reisekorb —	25	672	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	nicht abge-
673	—	—	1	—	l. Reisekorb —	—	673	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	holtes Ge-
674	—	—	1	Bll.	Riemen —	52	674	Mochbern	K. E.-D. Breslau	päck.
675	—	—	1	—	gesalz. Rindshaut —	26	675	Breslau O./S.	„	
676	—	—	2	—	schmiedeeis. Ringe 6 cm breit u. 21 cm lichte Weite	18	676	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
677	—	—	1	Stück	eis. Rohr —	—	677	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
678	—	—	1	—	Rohrstuhl —	—	678	Halberstadt Eilg.	K. E.-D. Magdeburg	
679	—	—	1	Bund	Rohrschellen —	5	679	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
680	—	—	1	„	Rollbahnkapseln —	17	680	Kempten	Bayerische Stsb.	
681	—	—	10	Stück	Nudel-Rollen —	—	681	Zabrze	K. E.-D. Kattowitz	
682	—	—	1	—	Eisenstab, Roststab —	7	682	Mühlhausen	K. E.-D. Erfurt	
683	—	—	39	—	Roststäbe —	—	683	Altenkirchen	K. E.-D. Frankf. a./M.	
684	—	—	4	Stangen	Rundeisen —	52	684	Ulflingen	Wilhelm Luxemburg	
685	—	—	1	Stab	Rundeisen —	5	685	Mochbern	K. E-D Breslau	
686	—	—	2	Bündel	leere Säcke —	—	686	Mannheim	Direktion Mainz	
687	—	—	1	Sack	leere Säcke —	9	687	Heimbach	St. Johann-Saarbr.	
688	—	—	1	Pack	leere Säcke —	28,5	688	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
689	—	—	2	„	leere Säcke —	32	689	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
690	—	—	3	„	gebr. Säcke —	35	690	Holzwickede	„	
691	—	—	2	„	Säcke —	43	691	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
692	—	—	1	„	leere Säcke —	9	692	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
693	—	—	1	Korb	Salat —	7	693	Iserlohn	„	
694	—	—	1	Ballon	Säure —	40	694	Nendza	K. E.-D. Kattowitz	
695	—	—	1	Pack	2 Schaufeln —	—	695	Wanne	K. E.-D. Essen	
696	—	—	1	—	Schaukelpferd —	3	696	Hamburg H. Eilg.	K. E.-D. Altona	
697	—	—	1	—	eis. runde Scheibe —	12,5	697	„	„	
698	—	—	1	Bund	12 Schlangenbohrer —	55	698	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
699	—	—	1	Schliesskorb	gefüllt —	14	699	Bünde Westf.	K. E.-D. Münster	**)
700	—	—	1	—	Schliesskorb —	16	700	Altona Gep.-Abf.	K. E.-D. Altona	v. Halstenbek.
701	—	—	1	—	Schlitten —	—	701	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
702	—	—	1	Kiste	Schlosserwerkzeug, 1 Arbeitshemd und 1 Wasserwaage	29	702	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
703	—	—	2	Stück	Schrankkronen aus Nussbaumholz	1,5	703	Forst	„	

*) Alte Bekl. „Düsseldorf“ (undeutlich).
**) Ziemlich neu, mit Vorhängeschloss versehen und mit violetter Wollschnur zugebunden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
704	—	—	1	—	Schraubstock —	28	704	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
705	—	—	1	—	Schreibsessel —	—	705	Hagen Eilg.-Abf.	K. E.-D. Elberfeld	
706	—	—	1	Kollo	Schwungrad —	15	706	Dt. Avricourt	Reichsbahn	
707	—	—	2	—	Seifenkübel, leer —	14	707	Hamburg H. Eilg.	K. E.-D. Altona	
708	—	—	1	Rolle	Seile —	1,5	708	Biberach-Zell	Badische Stsb.	
709	—	—	1	—	l. Spahnkorb —	1,5	709	Kiel	K. E.-D. Altona	
710	—	—	1	Kollo	Staffelei —	5	710	Lauenburg a/E.	„	
711	—	—	1	Stange	Stahl —	8	711	Fürstenau	K. E.-D. Münster	
712	—	—	1	„	Stahl —	6	712	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
713	—	—	1	—	Stahlwelle —	147	713	Gera	K. E.-D. Erfurt	
714	—	—	1	—	hölz. polirte Stange	3,5	714	Arnsberg	K. E.-D. Cassel	4 m lg.
715	—	—	4	—	eiserne Stangen —	11	715	Neuteich	K. E.-D. Danzig	
716	—	—	1	Bund	blankes, rundes Stangeneisen	53	716	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	11 mm Durchm.
717	—	—	1	„	Stiele —	20	717	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
718	—	—	1	Pack	2 Stühle —	7	718	Diedenhofen	Reichsbahn	
719	—	—	1	„	2 neue Stühle —	10	719	Norden	K. E.-D. Münster	
720	—	—	1	Gestell	6 Stühle —	39	720	Leipzig II.	Sächsische Stsb.	
721	—	—	1	Kollo	2 Stühle mit Rohrgeflecht	—	721	Lauenburg a/E.	K. E.-D. Altona	
722	—	—	1	Pack	2 Stühle —	—	722	Caternberg Süd	K. E.-D. Essen	
723	—	—	1	Ballen	Teppich —	17	723	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
724	—	—	1	—	Theerkessel mit 3 Beinen u. 2 Ringhandgriffen	87	724	Stolp	K. E.-D. Danzig	
725	—	—	1	Sack	Thonerde —	118	725	Marienheide	K. E.-D. Elberfeld	
726	—	—	1	—	Transmissionsstange zum Rosswerk	40	726	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	3,95 m lang.
727	—	—	1	—	Treppenleiter —	3	727	Mülheim a/Ruhr	K. E.-D. Essen	
728	—	—	1	—	Ueberfass —	28	728	Louisenthal	St. Johann-Saarbr.	
729	—	—	1	—	eis. Uhrgewicht —	1,5	729	Neisse	K. E.-D. Breslau	
730	—	—	1	—	hölz. Untergestell zu einem Salontisch, nussbaum	5	730	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
731	—	—	1	Partie	Unterlagsklötze —	?	731	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
732	—	—	100	Stück	Unterlagsplatten —	?	732	Königshütte	„	
733	—	—	1	—	hölz. Vorlegebaum —	—	733	Ohlau	K. E.-D. Breslau	
734	—	—	1	Züche	Wäsche gez. A K u. A N	35	734	Ortelsburg	K. E.-D. Königsberg	
735	—	—	1	Kiste	2 Waldhörner —	11	735	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	
736	—	—	1	Pack	3 eis. Waschständer	6	736	Soest	K. E.-D. Cassel	
737	—	—	1	—	Wiegepferd —	7,5	737	Grossenhain B. D.	Sächsische Stsb.	Gepäck.
738	—	—	1	Stange	Winkeleisen —	5	738	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
739	—	—	46	—	Winkeleisen —	—	739	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
740	—	—	1	Sack	Wolle, Pferdehaare, altes Metall	12	740	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
741	—	—	1	Kiste	Würfelzucker —	56	741	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	

Fehlendes Gut.

Zur Frachtk. 3 Posen-Mylau Bf. vom 2./10. 1899 fehlt 1 Pack Muster von Kleiderstoffen, J. 11, im Gewichte von 19 kg und im Werthe von 181 ℳ.

Es wird ersucht nach dem Gute eingehend zu forschen und im Vorfindungsfalle dem Verkehrsbüreau der Sächs. St. E. B. Mittheilung zu machen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Dem Büreau des Vereins bis zum 12. Januar Vorm. gemeldet.
Nr. 2. Berlin, am 27. Januar 1900. Jahrgang 1900.
Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt zu dem halbjährigen Abonnementspreis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	4769	1	Kiste	neue Blechgefässe —	36	1	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
2	A	9116	1	Bund	6 Stühle —	25	2	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
3	A	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	3	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
4	A	60	1	Kiste	Betten u. Geschirr —	93	4	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
5	A A	9046	1	„	— —	36,5	5	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	bez.:
6	A A	7260	1	Harrass	leer —	34	6	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Wiesbaden.
7	A B	—	1	Kiste	Nudeln —	13	7	Kiel	K. E.-D. Altona	
8	A B	15	1	„	Kleidung —	42	8	Ronnenberg	K. E.-D. Hannover	
9	A B	2651	1	—	Nachttischschränkchen	–	9	Groitzsch	Sächsische Stsb.	
10	A E	900	1	Korb	Eisenwaaren —	—	10	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
11	A G	9942	1	Sack	? —	15	11	Weida	Sächsische Stsb.	
12	A G	438	1	Kiste	Blechbüchsen —	14	12	Breslau Od. B.	K. E.-D. Breslau	
13	A G D	—	1	Bd.	12 Latten —	—	13	Spandau	K. E.-D. Berlin	
14	A H	—	1	Koffer	unbekannt —	33	14	Leipzig Mgdb. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
15	A H u. F G R K	—	1	Kiste	2 Küchenwaagen, 1 Fleischhackmaschine	—	15	Herdecke-Vorh.	K. E.-D. Elberfeld	
16	A K	2174	1	—	Tisch —	33	16	Bochum Nord	K. E.-D. Essen	
17	A L	408	1	—	Klappstuhl —	22	17	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
18	A L	202	1	Fass	leer —	94	18	Ludwigsburg	„	
19	A L & Co.	—	1	Kiste	gefüllt —	17,5	19	Mainz	Direktion Mainz	
20	A L S	—	5	Kisten	unbekannt —	921	20	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
21	A M	31	1	Sack	Baumwollabgänge —	15	21	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
22	A P	6090	1	Kollo	Drahtgeflecht —	12	22	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
23	A R	10	1	Korb	Feigen —	59	23	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
24	A R	59	1	Kiste	Feilen —	59	24	Aubing	Bayerische Stsb.	
25	A R	19469	1	„	unbekannt —	84	25	Leipzig Mgdb. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
26	A S	2048	1	Kollo	Holzständer —	4	26	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
27	A S E	4928	1	Korb	Glasballon (Inhalt unbek.)	76	27	Zühlsdorf	K. E.-D. Bromberg	
28	A St A	10076	1	Kiste	Packheu —	54	28	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
29	A T	75	1	Korb	eis. Zapfen und Ringe für Eisendreherei	14	29	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
30	A Z N	8379	1	Kiste	Seife —	145	30	München Centr.	Bayerische Stsb.	
31	B	1	1	Bund	4 Körbe —	12	31	Mainz	Direktion Mainz	beschr.:
32	B	1251	1	Kiste	leer —	15	32	„	„	Mainz.
33	B	240	1	„	leer —	5	33	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
34	B	1721	2	—	Matratzen-Holzrahmen	6	34	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
35	B	I	1	Ballen	Lumpen —	30	35	„	„	
36	B	8434	1	Kiste	Eisenwaaren —	22	36	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
37	B ●——● K F B	4873	1	Sack	Fleischfutter —	50	37	Engelskirchen	„	
38	B B	6325	1	Kiste	— —	—	38	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
39	B C	1370	1	„	? —	137	39	„	„	
40	B C	2824	1	Fass	leer —	12	40	Mainz	Direktion Mainz	
41	B & C	8514	1	Kiste	unbekannt —	36	41	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
42	B F	8949	1	„	leer —	96	42	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
43	B F C	18251	1	„	Polyphon —	14	43	Neuenmarkt-Wirsberg	Bayerische Stsb.	
44	B H	3844	1	„	leer —	29	44	Schorndorf	Württemberg. Stsb.	
45	B J weiss	—	4	Kolli	Ofentheile —	94	45	Magdeburg Eilg.	K. E.-D. Magdeburg	
46	B K	12311	1	Korb	Eisenwaaren —	—	46	Steele Nord	K. E.-D. Essen	
47	B K	10	1	Sack	gef. Baumwolle —	16	47	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
48	B L C	36	1	Verschlag	Papier —	90	48	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
49	B M	94	1	Ballen	unbekannt —	52	49	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
50	B R G/—	—	1	Kiste	Maschinentheile —	40	50	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
51	B S	569	1	„	Maschinentheile —	30	51	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
52	B S	682	1	Ballen	Bettfedern —	20	52	Köln-G.	„	
53	B S & Co.	9	1	Fass	? —	210	53	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	*)

*) Eingegangen von Berlin.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
54	B V	95	1	Sack	unbekannt	—	65	54	Schönefeld b. Leipzig	K. E.-D. Halle a/S.	
55	B V	3092	1	Kiste	—	—	—	55	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
56	C	529	1	Verschlag	Handschuhleder	—	30	56	Leipzig Mgdb. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
57	C A	55	1	Packet	Eisenwaaren	—	10	57	Asch	Bayerische Stsb.	
58	C A D	11901	1	Ballen	Leder	—	40	58	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
59	C A F	18961	1	Kollo	Handkörbe	—	9	59	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
60	C B	—	1	Kasten	?	—	12	60	Wiesenburg	Sächsische Stsb.	Lingen bez.
61	C B	584	1	Kiste	gefüllt	—	36	61	SchwanebeckEilg.	K. E.-D. Magdeburg	
62	C B	632	3	Pack	Messingstangen	—	—	62	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
63	C B	6523	1	Kiste	Papier	—	30	63	Essen H. B.	„	
64	C C	833	1	Korb	Hufeisen	—	62	64	Seligenstadt b. Wzbg.	Bayerische Stsb.	
65	C C	1	1	Kiste	Apfelsinen u. Citronen		—	65	Cleve	K. E.-D. Köln	
66	C F	917	1	„	—	—	85	66	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
67	C F	2	1	Ballen	Putzwolle	—	127	67	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
68	C F C	8832	1	Kiste	Kurzwaaren	—	33	68	Fürth	Bayerische Stsb.	
69	C G	1	1	Pack	Stockfische	—	13	69	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
70	C H	152	1	Ballen	unbekannt	—	18	70	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
71	C H	1956	1	Kiste	gefüllt	—	11	71	Aachen	K. E.-D. Köln	
72	C H K	1350	1	„	kl. Pappschachteln	—	53	72	Köln-G.	„	
73	C J	9439	1	Kübel	ansch. Erdfarbe	—	5,5	73	Höxter	K. E.-D. Cassel	
74	C K	396/8	3	Kolli	Schranktheile	—	—	74	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
75	C K	1855	1	Kiste	Punschterrindeckel	—	12	75	Northeim Eilg.	K. E.-D. Cassel	
76	C K	71853	1	„	unbekannt	—	180	76	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
77	C L	2942	1	„	unbekannt	—	9	77	„	„	
78	C N	8104	1	—	eis. Bettstelle	—	—	78	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
79	C N	2	1	—	Puppenwagen	—	2,5	79	Kiel	K. E.-D. Altona	
80	C T	2572	1	Kiste	Conserven	—	62	80	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
81	C P	676	1	„	Pflaumen	—	27	81	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
82	C W	I/IV	4	Kolli	Eisentheile	—	170	82	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
83	C W L	267	1	Kiste	?	—	80	83	Detmold	K. E.-D. Hannover	
84	D	100	1	„	gefüllt	—	43	84	Worms	Direktion Mainz	
85	D A G	—	1	„	Cigarren	—	5	85	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
86	D B / E M	9181	1	„	—	—	—	86	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
87	D C	2158	1	Pack	Packpapier	—	118	87	Bonn	K. E.-D. Köln	
88	D C	20	1	Kiste	Zollgut	—	18	88	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
89	D & C	2109	1	„	Blechwaaren für Lampen		113	89	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
90	D & H B	1345	1	„	—	—	—	90	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
91	D H H & Co.	—	1	Geb.	leer	—	35	91	Kiel	„	
92	D K	51	1	—	eis. Träger	—	25	92	Wrist	„	
93	D W & M	1311	1	Korb	leer	—	2	93	Frkfrt. a/M H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
94	E A	2243	1	Verschlag	Filz	—	97	94	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
95	E A N	10378	1	Kollo	Puppenwagen	—	—	95	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
96	E A N	20773	1	„	Kinderpult	—	—	96	„	„	
97	E A N	15189	1	—	Puppenwagen	—	?	97	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
98	E B	1781	1	Kiste	Bücher	—	37	98	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
99	E C	2825	1	Fass	Wein	—	51	99	Hagen Eilgutabf.	K. E.-D. Elberfeld	
100	E D	47277	1	Korb	leere Flaschen	—	49,5	100	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
101	E E S	5071	1	Kiste	1 440 Eier	—	100	101	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
102	E G	351	1	Sack	Eisenwaaren	—	57	102	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
103	E H / V S	5962 / 36722	2	Fässer	leer	—	66	103	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
104	E K	7222	1	Stange	Stahl	—	35	104	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
105	E K	100	1	Ballen	Knabenanzüge	—	14,5	105	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	beschr.: Hannover.
106	E K	1500	1	Kiste	gefüllt	—	—	106	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
107	E K	1862	1	„	—	—	36	107	Hoyer	K. E.-D. Altona	
108	E K	51	1	„	?	—	78	108	Raisdorf		
109	E L	4331	1	„	leer	—	—	109	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
110	E M	12502	1	„	Bonbons	—	37	110	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
111	E P	8	1	Fass	leer	—	15	111	Mainz	Direktion Mainz	
112	E S	112	1	Bund	Holzleisten	—	12	112	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
113	E S	3558	1	Fass	leer	—	—	113	Hoch	K. E.-D. Köln	
114	E S	62	1	Korb	eis. Charniere	—	55	114	Esslingen	Württemberg. Stsb.	
115	E W	24945	1	—	Kinderstühlchen	—	2	115	Aachen	K. E.-D. Köln	
116	E W A	874	1	—	l. Eisenfass	—	60	116	Altona	K. E.-D. Altona	
117	E W H	100	1	Stück	Gussrohr	—	19	117	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
118	F	1/2	2	Verschläge	leer	—	40	118	Mainz	Direktion Mainz	
119	F & B	6051	1	Kiste	unbekannt	—	55	119	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
120	F B	17664	1	„	Bier	—	53	120	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
121	F B	—	3	Kisten	Käse	—	49,5	121	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
122	F B	4027	1	Kiste	leer	—	40	122	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
123	F B	9	1	Ballen	anschein. Leder	—	66	123	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
124	F C H	259	1	Fass	leer	—	213	124	Heidelberg	Badische Stsb.	
125	H	342	1	„	leer	—		125			
126	F C	100	1	Verschlag	leer	—	123	126	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
127	F D	45792	1	Kiste	—	—	17	127	Kiel	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
128	F G Z	4990	1	Kiste	gefüllt —	40	128	Waibstadt	Badische Stsb.	
129	F H	180	1	Kollo	gusseis. Riemenscheiben	9	129	Leipzig Thür. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
130	{ F H E)(}	7628	1	Ballen	Federn —	28	130	{ Düsseldorf Eilgutabf. }	K. E.-D. Elberfeld	
131	F J	5	1	Sack	Linsen —	100	131	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
132	F K	{ 23 42 }	20	Stäbe	Stahl —	207,5	132	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
133	F K	100	1	Kiste	{ Malutensilien u. Bücher }	38	133	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
134	F K	133	1	—	eiserne Welle —	150	134	Lübeck	Lübeck-Büchener	3,20 m lang.
135	F K	20287	1	Kiste	leer —	40	135	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
136	F L	8241/10	1	„	Kleider u. Spielzeug	—	136	Zittau	Sächsische Stsb.	Homberg bez.
137	F & M	6033	1	„	Hohlglas —	27	137	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
138	F O M	8516	1	„	Schreibpapier —	49	138	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
139	F S	31527	1	Sack	Kakaoschalen —	30	139	Waldenburg Ob.B	K. E.-D. Breslau	
140	F S	58 84	2	—	leere Kisten —	80	140	Bretten	Badische Stsb.	
141	F S	2483	1	Ballen	Wolle —	25	141	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
142	{ F S V }	7326/8	3	Kisten	— —	245	142	„	„	
143	F S	1416	1	Kiste	Gummiwalzen —	7	143	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
144	F W	1657	1	„	leere Flaschen —	18	144	Düsseld.=Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
145	G	II	1	—	Eisenstange —	36,5	145	Reichenbach i. V.	Sächsische Stsb.	
146	G	12	1	Kiste	Sprotten —	9,5	146	Dresden=Fr.	„	
147	G	6245	1	Ballen	Tapeten —	16	147	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
148	G A	75604	1	Fass	leer —	17	148	Mainz	Direktion Mainz	
149	G A	5321	1	Kiste	Küchengeschirr —	31	149	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
150	G B	50434	1	„	— —	—	150	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
151	G B	—	1	—	gusseis. Kessel —	58	151	Mannheim	Badische Stsb.	
152	G R	1888	1	Ballot	Baumwollwaaren —	74	152	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
153	G B J	1753	1	Ballen	Wollw. —	33	153	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
154	G B	625	1	Pack	leere Säcke —	—	154	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
155	G B	795	1	Kiste	leer —	25	155	Frkfrt. a/M. H.G.B	K. E.-D. Frankf. a/M.	{ bez.: Rastatt-Frankfurt
156	G B	3026	1	„	gefüllt —	15	156	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
157	G C L	853	1	„	unbekannt —	58	157	Leipzig Mgdb. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
158	G D	171	1	Pack	{ Drucksachen, Prospekte für die Firma Geb. Dittmer in Heilbronn }	18	158	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
159	G u D C	11152	1	Ballen	Garn —	98	159	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
160	G G	4123	1	Kiste	leer —	5	160	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
161	G G H	211	1	Ballen	Haselnüsse —	98	161	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
162	G H	6235	1	Kiste	leer —	—	162	Bitterfeld	K. E.-D. Halle a/S.	
163	G H	4387	1	„	leer —	20	163	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	
164	G H	6022	1	„	ausch. Papierwaaren	—	164	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
165	G H H	9	1	Ballen	? —	12	165	Dresden=Fr	Sächsische Stsb.	
166	G L	9441	1	Kiste	— —	—	166	Soest	K. E.-D. Cassel	
167	G L	5751	1	„	? —	39	167	{ Düsseldorf Eilgutabf. }	K. E.-D. Elberfeld	
168	G L	600	1	Fass	Oel —	200	168	Essen H B.	K. E.-D. Essen	
169	G M	2219	1	Kiste	leer —	6	169	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez.: Sontra.
170	G M	1764	1	„	leer —	13	170	Düsseld.=Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
171	G M	49729	1	Bund	Garbenbänder —	7	171	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
172	{ G S G S }	4440 4333 }	2	—	leere Kisten —	69	172	Rheydt Gen.	K. E.-D. Köln	
173	G S	7450	1	Ballen	Leder —	82	173	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
174	G S	4	1	Kiste	leer —	21	174	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
175	G S	I	2	Fässer	leer —	{ 39 34 }	175	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
176	G S	884	2	Kolli	Eisen —	12	176	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
177	G S	2470	1	Kiste	leer —	39	177	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	{ Versandstat. Enkhuizen (Holland).
178	G S	215	1	Sack	Samen —	33	178	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
179	G S H	3405	1	Kollo	Pflugschaare —	7	179	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
180	G St	73251	1	Kiste	Zuckerwaaren —	7	180	Mülh.=Eppingh.	K. E.-D. Essen	
181	G W	19083	1	Fass	Firniss —	206	181	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
182	G W	I	1	Ballot	Christbäume —	24	182	München Centr.	Bayerische Stsb.	
183	G W	3993	1	Kiste	Lampentheile —	30	183	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
184	G W N	1968	1	„	gefüllt —	36	184	Düsseld.=Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
185	G Z	2000	1	Ballen	Werg —	25	185	Bonn	K. E.-D. Köln	
186	H	7	1	Bund	Piassavabesen —	20	186	Offenburg	Badische Stsb.	
187	H	2 u. 3	2	Koffer	Muster —	78	187	Schwerin	Meckl. Friedr Franzb.	*)
188	H	1—4	4	—	Säcke —	131	188	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
189	H	20	1	—	Gussrohr —	20	189	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
190	H	50094/5	2	Kisten	Kaffee —	125	190	München Centr.	Bayerische Stsb.	
191	H	92999	1	Ballen	Tapeten —	—	191	Würselen	K. E.-D. Köln	
192	H	6760	1	Kiste	Ofentheile —	—	192	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
193	H	896	1	Ballen	Haare —	171	193	M. Gladb. a/Speik	K. E.-D. Köln	
194	H A	53	1	Sack	Kartoffeln —	50	194	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	

*) Unabgefordertes Gepäck Grevesmühlen-Schwerin, seit 18/12.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
195	H A	4505	1	Kollo	Achsschenkel	12,5	195	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
196	H C	10005	1	Ballot	Futterstoffe	30	196	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
197	H / C K B	59	1	Bund	span. Rohr	24	197	Vastorf	K. E.-D. Altona	
198	H D	933	1	Pack	Papier	42	198	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
199	H E	515/16	2	„	11 Kistchen Fische	21	199	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	von Geestemünde.
200	H E	7	1	Kiste	Spielwaaren	37	200	Mainz Eilg.	Direktion Mainz	
201	H E	7870	1	Rolle	Kupferdraht	28	201	Aachen	K. E.-D. Köln	
202	H F	50	1	Kiste	Wein (Steinberger)	97	202	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
203	H G	2103	1	„	leer	14	203	Mainz	Direktion Mainz	
204	H G	1144	2	—	Pflugschare	6	204	Kiel	K. E.-D. Altona	
205	H G	4614	1	Bierfass	leer	17,5	205	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
206	H G	8874	1	Fass	Oel	110	206	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
207	H H	—	1	Sack	Kartoffeln	83	207	Stolberg H.	„	
208	H & J	351	1	Kiste	unbekannt	50	208	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
209	H K	100	1	Fass	leer	10	209	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
210	H L	5495/6	2	Kisten	leer	—	210	Aachen	K. E.-D. Köln	
211	H L / E	1476	1	Kiste	?	93	211	Hämelerwald	K. E.-D. Hannover	
212	H L	69	1	„	leer	—	212	Aachen	K. E.-D. Köln	
213	H M	22207	6	Stück	Kohlenkasten	17	213	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	f. Füllöfen.
214	H M	10149/50	2	Fässer	leer	26	214	Mainz	Direktion Mainz	beschr.: Mainz.
215	H M	3549	1	Kiste	leer	40	215	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Versandst. Pforzheim.
216	H M R	205/7	3	Kisten	—	—	216	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
217	H P	2924	1	Bund	eckige Stahlstäbe	118,5	217	Kückelhausen	K. E.-D. Elberfeld	
	⨯	—	1	„	eckige Stahlstäbe					
	⨯	—	1	„	eckige Stahlstäbe					
	⨯	—	1	„	eckige Stahlstäbe					
218	H P	1525	1	Ballen	—	27	218	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
219	H P / C	5698	1	Kiste	Polyphon	—	219	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	
220	H R / R & Co.	94	1	„	unbekannt	—	220	Lübbenau	K. E.-D. Halle a/S.	
221	H R	673	1	Kanne	leer	6	221	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
222	H S	2	1	Sack	Schuhwaaren	—	222	Hagen Eilgutabf.	K. E.-D. Elberfeld	
223	H S S	3125	1	Kiste	leer	20	223	Frkfrt. a/M. H.G.B	K. E.-D. Frankf. a/M.	
224	H W	47296	1	Verschlag	Spiegel	7	224	München Centr.	Bayerische Stsb.	
225	H W	2702	1	Kiste	Wein	24,5	225	Duisburg	K. E.-D. Essen	bez.: Mainz-Duisburg.
226	H W	821	1	—	1. Blechkanne	—	226	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
227	H Z	15	1	—	Koffer, leer	14	227	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
228	J	1475	1	Kiste	leer	37	228	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
229	J B	536	1	Ballen	Kaninchenhaare	52	229	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
230	J B	5899	1	Kiste	leer	20	230	Mainz	Direktion Mainz	
231	J B S	310/4	5	Kisten	—	—	231	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
232	J B S	315/9	5	„	—	—	232	„	„	
233	J C	9382	1	Ballen	?	32	233	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
234	J D	1113	1	Kiste	Lackwaaren	32	234	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
235	J G N	6296/8	3	Kisten	leer	18	235	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
236	J H	—	1	—	Eisengussrohr	65	236	Ingolstadt Centr.	Bayerische Stsb.	
237	J H	32	1	Pack	Brettchen	12,5	237	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
238	J H	884	1	Kollo	eis. Ständer	6	238	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
239	J J	2050	1	Pack	Südfrüchte	—	239	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
240	J K	301	1	—	1. Korbflasche	5	240	Karlsuhe R.	Badische Stsb.	
241	J K	8	1	Fass	Sauerkraut	57	241	Marienheide	K. E.-D. Elberfeld	
242	J K D	5065	1	„	gefüllt	21	242	Meissen C.	Sächsische Stsb.	
243	J M	2	1	Rolle	graues Packpapier	25	243	Schönsee	K. E.-D. Bromberg	
244	J M	8063	1	Kiste	gefüllt	15	244	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
245	J M	4/6	3	Kisten	Käse	68	245	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
246	J N	6684	1	—	emallirtes Fass	135	246	Berlin Anh. B.	„	
247	J N	8440	1	Kiste	Piano	303	247	Ratzeburg	Lübeck-Büchener	
248	J N	1	1	Korb	Kleider u. Heu	20	248	Bonn	K. E.-D. Köln	
		2	1	Sack	1. Körbe					
249	J P	27	1	—	rothbrauner Musterkoffer	42	249	Leipzig Mgdb. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
250	J P	50	1	Kiste	Werkzeug	30	250	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
251	J R	1067	1	„	Apfelsinen	34	251	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
252	J R	10	1	Fass	leer	12	252	Mainz	Direktion Mainz	beschr.: Mainz.
253	J R	I	1	Sack	Kleidungsstücke	15	253	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
254	J S	2346	1	Ballen	Docht	30	254	Düsseldorf Eilgutabf.	K. E.-D. Elberfeld	
255	J S	317	1	—	Kette	—	255	Köln=Bonnth.	K. E.-D. Köln	
256	J T	7315	1	Pack	2 Kinderspielwagen	15	256	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
257	J U	2079	1	Fass	gefüllt	41	257	Kiel	K. E.-D. Altona	
258	J W	4	1	Schliesskorb	gefüllt	16	258	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
259	J W	2859	1	Ballen	Futterstoffe u. Sammt	43	259	Köln=G.	„	
260	K	2096	1	—	Rossstab	3	260	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
261	K	10	1	Ballen	Hopfen	58	261	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
262	K	6	1	Sack	Brot	40	262	Augsburg	"	
263	K	257	1	Pack	Besenstiele	3	263	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
264	K	91	1	Kiste	Eier	45	264	Düsseldorf Eilgutabf.	"	
265	K	144	1	Fass	leer	10	265	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	*)
266	K	171	1	Sack	Galoschen	—	266	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
267	K B	17173	1	Kiste	leer	13	267	Montabaur	K. E.-D. Frankf. a/M.	beschr.: Wallmerod.
268	K C	6150/48	2 2	—	Sesselgestelle kl. Tischchen	14	268	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
269	K & Co	23151	1	Kiste	unbekannt	25	269	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
270	K D	532	1	Ring	Kupferdraht	92	270	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
271	K E B	6094 6099	2	Pack	Rohre (Bogenstücke)	88,5	271	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
272	K H W	20067	1	—	1. Holztrommel	70	272	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
273	K M	6445	1	Kiste	Kohlenstifte	15,5	273	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
274	K M S	6713	1	"	unbekannt	225	274	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
275	K N	97	1	Korb	ansch. Eisenwaaren	29	275	Empel	K. E.-D. Essen	
276	K R	81	1	Kiste	blaue Porzellanplatten	44	276	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
277	K u. R	964	1	"	Seife u. Kaffee	4	277	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
278	K S	34644	1	"	?	59	278	Herford	K. E.-D. Hannover	
279	K v T	522	1	"	leer	17	279	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
280	K W	017752	1	"	?	—	280	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
281	K W	30	1	"	gefüllt	31	281	Simmern	Direktion Mainz	
282	L	—	4	Kolli	Fussstücke	276	282	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
283	L	12	2	—	Bettrahmen	15	283	Barmen	"	
284	L	1	1	Ballen	Felle	48	284	Leipzig II.	Sächsische Stsb.	
285	L	269	1	"	gefllt.	12	285	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
286	L	153/4	2	Lattenkisten	Lampen	15	286	Neumünster	K. E.-D. Altona	
287	L Co	1. 2.	2	Kisten	?	—	287	Troppau	K. E.-D. Kattowitz	eingegangen von Borsdorf.
288	L & Cie	5691	1	Ballot	Wolle	32	288	Villingen	Badische Stsb.	
289	L D	6713	1	Packet	Zimmtrohr	—	289	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
290	L E L	10	1	Koffer	?	—	290	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
291	L & F	27920/1	2	Kisten	Kerzen u. Bindgarn	22	291	Bordesholm	K. E.-D. Altona	
292	L F G	70511	1	Kiste	Cigarren	39	292	Dreden-Fr.	Sächsische Stsb.	
293	L G	4822	1	—	Staffelei	5	293	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
294	L K	6405	1	Kiste	Conserven	35	294	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
295	L L	75	1	—	Privatdecke	—	295	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
296	L N O	44	1	Kiste	gefüllt	21	296	Leipzig I.	Sächsische Stsb.	
297	L O H	97	1	"	unbekannt	23	297	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
298	L P	979	1	"	—	—	298	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
299	L R	3854	1	Blechk.	Benzin	30	299	Oehringen	Württemberg. Stsb.	
300	L R	28	1	Zinkfl.	gefüllt	60	300	Aachen	K. E.-D. Köln	
301	M	—	1	Fass	Petroleum	219	301	Oldesloe	Lübeck-Büchener	
302	M	—	1	Bund	Medizinflaschen	3	302	Sterkrade	K. E.-D. Essen	
303	M	2	1	"	Holzleisten	15	303	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
304	M	—	1	—	eis. Rohr	60	304	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	6 m lang.
305	M	7248	1	Kiste	Conserven	110	305	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
306	M	408	1	Verschlag	Kupferrohre	2	306	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
307	M	26789	1	Büchse	Fett	—	307	Driburg	K. E.-D. Cassel	
308	M	—	1	Pack	Säcke	29	308	Crefeld	K. E.-D. Köln	
309	M B	12	1	Kiste	Petroleummuster	6	309	München Centr.	Bayerische Stsb.	
310	M B	4208	1	"	leer	—	310	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
311	M B	3258	1	"	leer	—	311	Aachen	K. E.-D. Köln	
312	M C	100	1	Pack	Körbe	—	312	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
313	M C	749	1	Kiste	Walze	17	313	Essen H. B.	"	
314	M E	3	1	Kübel	Butter	32,5	314	Oberoderwitz	Sächsische Stsb.	
315	M G	466	1	Kiste	5 Flaschen Heilsaft	14,5	315	Osberghausen	K. E.-D. Elberfeld	
316	M H	—	1	—	blaugrauer Untersatz v. Holz	1,5	316	Langwedel	H. E.-D. Hannover	
317	M H N	126	1	Kiste	Eisenwaaren	—	317	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
318	M L	15	2	Kisten	leer	98	318	Berlin Ostb.	"	*) in Papier.
	M L	15	1	Pack*)	Packmaterial	11				
319	M L	299	1	Kiste	Käse	3,5	319	Berlin Anh. B.	"	
320	M M	1990/8	8	Kisten	Pfefferkuchen	323	320	"	"	
321	M P	334	1	Kiste	leer	23	321	Köln Bonnth.	K. E.-D. Köln	
322	M R & Co	5563	1	"	Lampentheile	30	322	Frkfrt. a/M. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
323	M S	5835	1	"	leer	10	323	Frkfrt. a/M. H.G.B.	"	
324	M S	3095	1	Ballen	Stoffe	50	324	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
325	M S	1260	1	Fass	Bisquits	—	325	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
326	L S & Co	92418	1	Kollo	Puppenwagen	—	326	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
327	M T	5212	1	Kiste	Cigarren	41	327	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
328	M W	3245	1	"	—	—	328	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
329	M Z	2369	1	"	unbekannt	12	329	Leipzig Berl. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
330	N	984	1	"	Nudeln	12,5	330	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
331	N M	1901	1	"	unbekannt	41,5	331	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	

*) Undeutliche Bezett.: Schmalkalden-Frankfurt H.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
332	N M	3150	1	Ballen	Flocken	26	332	Köln G.	K. E.-D. Köln	
333	N N	—	1	Kiste	Zuckerwaaren	6	333	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
334	N N	2720	2	Ballen	Wollflocken	55	334	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
335	O	24	1	Kiste	Linde's Kaffeegewürz	14	335	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
336	Ob St	{ 520 161 }	3	—	Schmiedestücke	{ 180 62 }	336	Hagen-Oberhagen	K. E.-D. Elberfeld	
337	O C	157	1	Pack	Säcke	23	337	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
338	O E W	59026	1	Kiste	leer	6	338	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
339	O F K	22751	1	„	leer	10	339	Niedersedlitz	Sächsische Stsb.	
340	O H	5290	1	„	leer	51	340	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
341	O H	115	1	„	Würfelzucker	58	341	Torgau	K. E.-D. Halle a/S.	
342	O H C	1075	1	„	Messingwaaren	16,5	342	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
343	O K	508	1	Kollo	2 Puppenwagen	—	343	„	„	
344	O L	—	1	Pack	Eisenwaaren	18	344	Köln G.	K. E.-D. Köln	
345	O M	1948	1	Ballen	unbekannt	13	345	Leipzig Berl. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
346	P	9	1	„	unbekannt	118	346	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
347	P	86	1	„	unbekannt	146	347	„	„	
348	P	346	1	Kiste	Indigo	24,5	348	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
349	P B	212	1	„	unbekannt	20	349	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
350	P C	8	1		Stuhl m. Rohrsitz	2	350	Köln G.	K. E.-D. Köln	
351	P H	? 12	1	Stab	Flacheisen	75,5	351	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
352	P J V	—	1	Kiste	{ Leinenzeug u. Umzugseffekten }	23	352	Köln G.	K. E.-D. Köln.	
353	P L	7942	1	„	leer	6	353	Pirna	Sächsische Stsb.	
354	P L	122	1	Pack	Papier	7	354	Aachen	K. E.-D. Köln.	
355	P & S	8729	1	Kiste	Seife	29	355	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
356	P S	3756	1	Fass	leer	15	356	Mainz	Direktion Mainz	
357	P S	2410	1	Verschlag	leer	—	357	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
358	R	6225	1	Kiste	Hydrantentheile	17	358	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
359	R B	8983	1	„	unbekannt	—	359	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
360	{ R B G G }	42786	1	„	Margarine	17,5	360	Hattingen	K. E.-D. Essen	
361	R B	1	1	Sack	Wolle	15	361	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
362	R C	8681	1	—	Komptoirstuhl	9	362	Offenburg	Badische Stsb	
363	R D	2718	1	Kiste	unbekannt	—	363	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
364	R F	7602	1	„	unbekannt	23	364	„	„	
365	R H	98	1	Fass	leer	132	365	Pforzheim	Badische Stsb.	
366	R L	8969	1	Kiste	leer	10	366	Bretten	Württemberg. Stsb.	
367	R L	{ 16001 16003 }	2	Eimer	Gelée	25	367	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
368	R M H	—	1	Kiste	unbekannt	21	368	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
369	R R	212/450	2	—	leere Kisten	30	369	„	„	
370	R S	2013	1	Kiste	leer	30	370	Olbernsau	Sächsische Stsb.	Elberfeldbez.
371	R T H	2068	1	„	Briefpapier	54	371	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	{ Von Mannheim Dir. Bez. Mainz.
372	R V	234	1	Fass	Oel	77	372	Homburg v. d. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
373	S	7102	1	Ballen	Federn	56	373	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
374	S	1109	1	Bund	Stahl	38	374	Eschweiler	K. E.-D. Köln	
375	S	—	1	Tafel	Kupfer	50,5	375	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
376	S	—	13	Paar	Galoschen	14	376	Kückelhausen	K. E-D. Elberfeld	
377	S	11668	1	—	Drahtbettstelle	19	377	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
378	S	4522	1	—	dreiräd. Puppenwagen	1	378	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
379	S B	9026	1	Fass	anschein. Oel	217	379	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
380	S B	2	1	Sack	Trikotwaaren	21	380	Pforzheim	Badische Stsb.	
381	S B S	12338	1	Ballen	Pflanzendaunen	27	381	Köln G.	K. E.-D. Köln	
382	S & C	703/4	2	Fässer	} Leim {	256	382	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
383	S & C	705	1	Korb		29	383			
384	S C	1695	{ 1 1	Stange Bund	} Stahl {	23,5 22,5	384	Magdeburg-Sudenburg }	K. E.-D. Magdeburg	
385	S C H	957	1	—	Ausgussrohr	12	385	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
386	S M	71	1	Fass	leer	27	386	„	„	
387	S D B	8781	1	Bund	Stahl	28	387	Schlawe	K. E.-D. Danzig	
388	S E	—	1	Kiste	leer	26	388	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
389	S F	27	1	Sack	Kartoffelmehl	100	389	Mülh. Eppingh	K. E.-D. Essen	
390	S H S	218	1	Kiste	gefüllt	20	390	Dambeck	K. E.-D. Magdeburg	
391	S K	2338	1	Stange	Rundeisen	5,5	391	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
392	S & K	5484	1	Ballen	Gummischeiben	—	392	Köln G.	K. E.-D. Köln	
393	S K	1241	1	„	—	44	393	Bestwig	K. E.-D. Cassel	{ Bei Bodenrev. gef.
394	S M S	3434	1	Kiste	Holzstifte	99	394	Neubrandenburg	Meckl. Friedr.Franzb.	
395	S P M	8291	1	„	Porzellan	52	395	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
396	S S	9753/7	5	Kisten	—	—	396	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
397	S St	4887	1	„	Farbe	30	397	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
398	S V	595	1	Fass	?	96	398	Schalke	„	
399	S W	4	1	Kiste	leer	41	399	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	{ von Pforzheim.
400	S W	7	3	—	leere Blechflaschen	13	400	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
401	S W F	71/73	2	—	leere Kisten	43	401	Cleve		
402	T B	4084	1	Kiste	leer	14	402	Hamburg H.		
403	T C	2077	1	„	gefüllt	23	403	Solingen		
404	T D	800	1	Pack	Papier	94	404	Iserlohn		

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
405	T L N	5281	1	Kiste	1 Kiste Kinderspielzeug	65	405	Tilsit	K.E.D.Königsbg. i.Pr.	
406	U	2039	1	Kiste	leer —	—	406	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
407	U O	154	1	Sack	Malzkaffee —	50	407	Höxter	K. E.-D. Cassel	
408	W	600	1	Fass	Cylinderöl —	198	408	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
409	W	274	1	„	leer —	20	409	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
410	W	1/2	2	—	Holzkörbe —	10	410	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
411	W B	4623	1	Ballen	Wollwaaren —	23	411	Köln G.	K. E.-D. Köln	
412	W D C	9332/43	12	Pack	24 Stühle —	—	412	Certernberg S.	K. E.-D. Essen	
413	W E B	168	1	Kollo	Maschinentheil —	32	413	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
414	W F	899	1	Korb	anschein. Eisenwaaren	36	414	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
415	W H S	11	1	Fass	gefüllt —	255	415	München Centr.	Bayerische Stsb.	
416	W J	185	1	„	leer —	32	416	Heppenheim a/W.	Worms-Offsteiner E. (Süddeutsche E.)	
417	W J B	1752	1	Ballen	unbekannt —	210	417	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
418	W L	1443	1	Fass	Oel —	207	418	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
419	W O C	497	1	Kiste	leer —	—	419	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M	
420	W P M	24511	1	Verschlag	Steingut —	40	420	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
421	W P M	24259	1	Kiste	unbekannt —	30	421	Leipzig Mgdb. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
422	W S	2910	1	Ballen	? —	105	422	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
423	W S	820	1	—	Waschkommode —	33	423	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
424	W S	11134/5	2	Kisten	? —	27	424	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
425	W S	954	1	Kiste	? —	19	425	Langendreer N.	K. E.-D. Essen	
426	W S	100	1	Sack	Kartoffeln —	—	426	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
427	W St	42	1	Verschlag	Marmor —	42	427	Frkfrt. a/M.H.G.B	K. E.-D. Frankf. a/M.	
428	W W	920	1	Pack	l. Pflaumensäcke —	23	428	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
429	W W	496	1	Korb	Kohlenlöffel —	15	429	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
430	W W	9774	1	Kollo	Füllungen (2 eis. Kugeln)	11,5	430	Pakosch	K. E.-D. Bromberg	
431	W Z & S	16	1	Kiste	gefüllt —	62	431	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
432	X V	30055	1	—	Fahrrad —	—	432	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	Waffenfabrik Steyer
433	Z	—	8	Kolli	Gusswaaren —	15	433	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	**)
434	Z L	15	1	Kiste	unbekannt —	47	434	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
435	— Aue	—	1	Bund	Bandeisen —	33	435	Aue	Sächsische Stsb.	
436	Adr. Gust. Becker	—	1	Fass	anschein. Branntwein	119	436	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
437	Bernt Grönwald	—	1	Koffer	unbekannt —	64	437	Berlin-Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
438	R. Goll Biberach	—	1	—	Roststab —	8	438	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	
439	B Sh Blasii	3	1	—	Eisenblechtafel —	41	439	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
440	Brandenburg	—	1	Bund	13 Messstangen —	20	440	„	„	
441	Breslau	—	1	—	Eisenrohr —	32	441	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
442	Brl	13347	1	Kollo*)	Sessel —	5,5	442	Neustettin	K. E.-D. Danzig	*) mit Leinwand bezogen
443	Brodner	148	1	Kiste	leer —	—	443	Flöha	Sächsische Stsb.	
444	B B Burg	10	1	„	? —	20	444	Burg	K. E.-D. Magdeburg	
445	Bynens	—	1	—	l. Blechfischfass —	23	445	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
446	Culmbach	15578	1	Fass	leer —	18	446	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
447	O. Erfurt	1	1	Pack	5 Körbe —	22	447	Magdebg. Elbe-B.	K. E.-D. Magdeburg	
448	Esser	59819	1	Wagen	Kohlen —	—	448	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
449	D. G. Fischel Söhne Niemels Rössel	899	21	Pack	Stühle —	170	449	Korschen	K.E.D.Königsbg. i.Pr.	
450	F S Giessen	8010	1	Korb	Blechkanne, leer —	14	450	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
451	M J Kayser	830	1	—	Nähmaschine —	—	451	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
452	Hansa-brauerei Lübeck	—	1	Gebinde	leer —	20	452	Kiel	K. E.-D. Altona	
453	J. Haverland	—	1	Sack	leere Säcke —	24	453	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
454	W. Hondain	103	1	schmale l. Kiste	Sauggummischlauch	70	454	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
455	M P Köln	4071	1	Kiste	Chokolade —	3	455	Köln G.	„	
456	L S. Köln	21	1	Blechfl.	Spiritus —	40	456	„	„	
457	Joh. Kremer	—	1	Kiste	Weihnachtssachen —	13	457	Köln Eilg.	„	

**) 4 Ofenfüsse, 2 Ofenrohreinsätze, 2 Feuerungsrahmen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
458	Lederbräu	20511	1	—	l. Bierfass —	16	458	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
459	Liebherr	—	1	Kiste	Viktualien —	10	459	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	
460	Lügnitz	6472	2	—	Sessel —	6	460	Wismar	Meckl. Friedr. Franzb.	
461	{ L G Meidenkopf }	705	1	Ballen	Felle —	9	461	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
462	{ K Meuser }	—	1	Kiste	Apfelsinen —	35	462	{ Remscheid-Hasten }	K. E.-D. Elberfeld	
463	Micheles	—	1	Ballen	Reiseeffekten —	30	463	Bremen Eilg.	K. E.-D. Hannover	
464	Mohra	550063	1	Wanne	Margarine —	18	464	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
465	{ Julius Münche-berg }	—	1	Kiste	unbekannt —	10	465	Leipzig Berl. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
466	Olsberg	—	2	—	Kreissägen —	—	466	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
467	Pauli	2168	1	Fass	leer —	—	467	Ingelheim	Direktion Mainz	
468	{ H Ramm i. Broistedt }	—	1	Pack	Säcke —	14	468	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
469	Reichelbräu	45548	1	Fass	Bier —	70	469	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
470	S J Rupp	—	1	Sack	Gerste —	93	470	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
471	{ O G Frl. Clara Schmidt }	303	1	Korb	Kleider —	36	471	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
472	{ Frau Geheimrat Seeger Berlin }	—	1	Kiste	Konserven —	9	472	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
473	{ F W Teplitz }	746	1	Ballen	? —	—	473	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
474	{ D G Dr. Ukan }	{ 4 6063 }	1	Stück	eiserner Cylinder —	18	474	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
475	Vianot	2020	1	Fass	leer —	18	475	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
476	Weise	302	2	Kolli	eiserne Ofentheile —	—	476	{ Dobrilugk-Kirchhain }	K. E.-D. Halle a/S.	
477	{ (Wermelskirchen) }	—	1	Kiste	Lederwaaren —	105	477	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
478	{ Clara Westphal }	—	1	Reisekorb	Kleider —	30	478	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
479	Zabunski	—	1	Sack	Betten —	20	479	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
					C. Güter m. Numm. bez.					
480	roth	I	1	Stück	gusseis. Maschinentheil	5,5	480	Luckenwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
481	—	2	1	Rolle	Blech —	12	481	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
482	—	1/5	5	—	Stählchen —	6	482	{ Frankfurt a/M. Eilg. }	K. E.-D. Frankf. a/M.	
483	—	III & VIII	2	—	Bindeketten —	—	483	Nörten	K. E.-D. Cassel	
484	—	12	1	Kiste	{ anschein. eis. Maschinentheil }	129	484	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
485	—	16	—	—	{ 4 Herdfüsse, 1 Rost, 1 Thür u. 1 Pack Nieten }	—	485	Stolberg Rh.	K. E.-D. Köln	
486	—	21	1	Pack	Kindertischchen —	13	486	{ Frankfurt a/M. Eilg. }	K. E.-D. Frankf. a/M.	
487	—	21	1	—	Decke —	—	487	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
488	—	39	1	Kiste	unbekannt —	56	488	Carthaus W/Pr.	K. E.-D. Danzig	
489	—	98/101	2	Säcke	Werg —	27	489	Mühlacker	Württemberg. Stsb.	
490	Schein	129	1	Kiste	{ schmutzige Kleider u. Maurerhandwerkszeug }	—	490	Leipzig Mgdb. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
491	Gepäcksch.	133	2	—	led. Handkoffer —	15	491	Herchen	K. E.-D. Frankf. a/M.	von Siegburg.
492	Schein	162	1	—	{ brauner Segeltuchkoffer }	3,5	492	Leipzig Mgdb. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
493	{ roth weiss }	{ 0 168 }	3	Kolli	Ofentheile —	12	493	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
494	—	420	1	Kiste	Apfelsinen —	73	494	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
495	—	812/85	1	—	Holz-Aufsatz —	10	495	Cleve	K. E.-D. Köln	
496	—	882	1	Kiste	Butter —	—	496	Hagen Eilgutabf.	K. E.-D. Elberfeld	
497	—	992	1	—	Küchenschrankaufsatz	—	497	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
498	—	{ 1159 1164 }	2	Fässer	leer —	264	498	Pforzheim	Badische Stsb.	
499	—	1210	1	—	neuer Schliesskorb —	—	499	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
500	{ D. O. }	{ 2152 2132 }	1	?	Handschuhe —	42	500	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
501	—	3607	1	Kiste	Margarine —	18	501	Herne	K. E.-D. Essen	{ bekl.: Goch-Herne.
502	—	7185	1	„	? —	3	502	Recklinghausen	„	bez.: H. v. d. Moole-Geldern. }
503	—	9033	1	„	Käse —	42	503	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
504	—	28561	1	Fass	Oel —	173	504	Würzburg	Bayerische Stsb.	
505	—	30922	1	„	Bratenschmalz —	199	505	Strelno	K. E.-D. Bromberg	
506	—	50166	1	Kiste	{ getrocknete Apfelschnitzel }	60	506	{ Düsseld. Eilgutabf. }	K. E.-D. Elberfeld	
507	—	58670	1	„	Margarine —	13	507	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Güter m. Zeichen vers.						
508	△	1276	1	Sack	Kaffee	—	25	508	Mülh. Rhr.	K. E.-D. Essen	
509	△ S	1587	1	—	Schaukelpferd	—	—	509	Dortmund B. M.	„	
510	△ B Köln	70304	1	Blechflasche	Möbellack	—	65	510	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
511	△ ES	5074	1	Fass	Wein	—	266	511	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
512	◇ OH	36388/90	3	Kisten	—	—	—	512	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
513	θ	—	1	—	Gussrohr	—	—	513	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
514	△ +	—	1	Pack	Leder	—	91	514	Leipzig Thür. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
515	✡	4742	1	Fass	anschein. Oel	—	228	515	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
516	△ BL	7034	1	Kiste	unbekannt	—	55	516	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
517	△ S	9690	1	Korb	Flasche	—	30	517	Cassel R.	K. E.-D. Cassel	
518	θ	24220	1	Sack	Korinthen	—	15	518	Detmold	K. E.-D. Hannover	
519	◇ OH	36391/2	2	Kisten	—	—	—	519	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
520	△ MNC	282	1	Kiste	—	—	—	520	„	„	
521	△ 2	5953	1	Ballen	Bettfedern	—	15	521	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
522	Dreieck O	3988	1	Pack	Säcke	—	14	522	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
523	Sechseck A S	6357	1	Kiste	?	—	12	523	Clausthal	„	
524	1 Strich	—	1	Stange	Eisen	—	22	524	Minden	K. E.-D. Hannover	
525	— roth	—	5	Bunde	Hufeisen	—	80	525	Jastrow	K. E.-D. Bromberg	
526	2 Striche roth	—	1	Stange	Eisen	—	38	526	Rehfelde	„	
527	× schwarz	—	1	—	Eisentheil (kurzes Rohr mit Griff)		9	527	Thorn	„	
528	verschiedene Zeichen u. Nr.	—	5	Kisten	?	—	—	528	Braunschweig Ostb.	K. E.-D. Magdeburg	
529	‖‖‖‖	—	1	—	Roster	—	5	529	Neuss	K. E.-D. Köln	
530	roth. Strich	—	1	—	Eisenrohr, verzinnt	—	13	530	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
531	weisser Strich	—	3	—	Spiralfedern	—	12	531	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
					E. Güter ohne Bezeichn.						
532	—	—	1	Pack	Aufsätze für Kleiderschränke		—	532	Mülh. Rhr.	K. E.-D. Essen	
533	—	—	6	Stück	gusseis. Ausgussbecken		57	533	Cottbus	K. E.-D Halle a/S.	
534	—	—	6	—	Lackbleche (aus Eisenblech)		24	534	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
535	—	—	1	Ballen	?	—	27	535	Recklinghausen	„	bez. Saalhausen.
536	—	—	1	„	unbekannt	—	17,5	536	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
537	—	—	1	Bund	Bandeisen	—	52	537	Balingen	Württemberg. Stsb.	
538	—	—	1	—	grosse Bassgeige	—	—	538	Köln H. B.	K. E.-D. Köln	
539	—	—	64	—	Bauhölzer	—	—	539			
540	—	—	60	Säcke	Cement	—	—	540	Alteua	K. E.-D. Elberfeld	
541	—	—	2	Holzkasten	—	—	—	541			
542	—	—	1	—	eiserne Karre	—	—	542			
543	—	—	1	Ballen	Betten	—	20	543	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	Gepäck.
544	—	—	1	„	anschein. Betten	—	14	544	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
545	—	—	1	Bund	Bettladentheile	—	50	545	Heidelberg	Badische Stsb.	
546	—	—	1	—	eis. Bettstelle	—	13	546	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
547	—	—	4	—	l. Bierfässer	—	—	547	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
548	—	—	2	—	Bindeketten	—	—	548	Eschweiler-Aue	K. E.-D. Köln	
549	—	—	3	—	Bindeketten, 2 à 3 m lang und 1 5 m lg.		—	549	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
550	—	—	1	—	Blech (durchlöchert)	—	3	550	Würzburg	Bayerische Stsb.	
551	—	—	2	Kolli	Blechrohr und Deckel		94	551	Bodenbach	Sächsische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
552	—	—	1	Kolli	Blechuntersatz —	—	552	Heidelberg	Badische Stsb.	
553	—	—	1	Bund	Bleikugeln —	8	553	Stendal	K. E.-D. Hannover	
554	—	—	1	Korb	Blumenkohl —	17	554	München Centr.	Bayerische Stsb.	
555	—	—	1	Sack	Bohnen —	—	555	Emmerich	K. E.-D. Essen	
556	—	—	5	Stück	neue tannene Bretter	—	556	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
557	—	—	4	—	neue Bretter (tannene)	76	557	Weil	K. E.-D. Elberfeld	Streckenfund.
558	—	—	6	Stück	Bretter —	—	558	Wallhausen	K. E.-D. Cassel	
559	—	—	1	—	Bretterverschlag —	29	559	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
560	—	—	1	Wagen	Briketts —	—	560	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	Elf. 13335.
561	—	—	1	Wagen	1 gelb angestr. Boot	—	561	Dortmund Haf.	„	Sbr. 33291.
562	—	—	1	—	defekter Buffer —	—	562	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
563	—	—	1	—	defekte Bufferstange	—	563	Fulda	„	
564	—	—	1	Korb	Cigarren —	17	564	Hamburg H. Eilg.	K. E.-D. Altona	
565	—	—	1	Kollo	Closettheil —	5	565	Bremerhaven*)	K. E.-D. Hannover	*) Zollinl.
566	—	—	18	Colli	Composition —	158,5	566	Gräfrath	K. E.-D. Elberfeld	
567	—	—	1	Fass	ges. Därme —	118	567	Köln G.	K. E.-D. Köln	
568	—	—	1	Stück	rothkarrirte Decke 5 m lang u. 2 m breit	—	568	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
569	—	—	2	Bund	Draht —	50	569	Neubrandenburg	Meckl. Friedr.-Frzb.	bei Bodenrev. gefunden.
570	—	—	1	Wagen	1 Haspel Drahtseil u. 6 Rollen Drahtseil	—	570	Carnap	K. E.-D. Essen	Bsl. 50694
571	—	—	1	Korb	Drahtstifte —	93	571	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
572	—	—	1	Kiste	Drahtstifte —	13	572	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
573	—	—	1	Ballen	Drell —	79	573	Köln G.	K. E.-D. Köln	
574	—	—	1	Bund	5 Eimer —	6	574	Stendal	K. E.-D. Hannover	
575	—	—	1	—	lange Stange Eisen mit Schloss	6	575	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
576	—	—	1	Stab	Eisen —	15	576	Kohlscheid	K. E.-D. Köln	
577	—	—	2	Stangen	Eisen —	29	577	Schalke	K. E.-D. Essen	
578	—	—	6	Kolli	Eisen —	54	578	Kiel	K. E.-D. Altona	
579	—	—	1	—	Eisenplatte —	7	579	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
580	—	—	2	Kolli	Eisenplatten —	40	580	Eschweiler Eilg.	K. E.-D. Köln	
581	—	—	4	Stück	Eisenplatten —	11	581	Jülich	„	
582	—	—	3	—	Eisenplatten —	20	582	Wiesau	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
583	—	—	22	—	Eisenplatten —	176	583	Nabburg	„	Streckenfund.
584	—	—	20	Stangen	Eisenrohre —	200	584	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
585	—	—	1	—	Eisenrohr, 2 m lang —	9,5	585	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
586	—	—	1	—	Eisenschiene —	5	586	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
587	—	—	1	Bund	Eisenstäbe —	34	587	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
588	—	—	1	Bund	Eisenstangen —	41	588	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
589	—	—	4	—	Eisenstangen —	41	589	Barmen-Rittersh.	„	
590	—	—	2	Kolli	Eisenstützen —	15	590	Zülpich	K. E.-D. Köln	
591	—	—	1	Pack	Eisenstangen —	2	591	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
592	—	—	1	Bund	Eisentheile —	—	592	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
593	—	—	1	Kollo	4 Stück Eisentheile —	34	593	Bremerhaven*)	K. E.-D. Hannover	*) Zollinl.
594	—	—	1	Wagen	Eisentheile —	—	594	Wanne	K. E.-D. Essen	Bsl. 27876.
595	—	—	2	Bund	18 Eisentheile —	18	595	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
596	—	—	1	Ballen	verzink. Eisenwannen	22	596	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
597	—	—	8		l. Erdölfässer —	256	597	Stuttgart H.	Württembg. Stsb.	
598	—	—	1	Handkoffer*)	Esswaaren und Wäsche	12	598	Oos	Badische Stsb.	*) v. braunem Segeltuch.
599	—	—	1	Bund	10 Stäbe Façoneisen	125	599	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
600	—	—	1	—	Fahrrad —	—	600	Herne	K. E.-D. Essen	
601	—	—	1	—	Fahrrad**) —	—	601	Frankfurt a/M. Gep. H. P. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
602	—	—	1	—	vernickelte Fahrradstange	—	602	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
603	—	—	1	Packet	Fahrradtheile —	4	603	München Centr.	Bayerische Stsb.	
604	—	—	1	hölz. Fass	gefüllt —	24	604	Köln Eilgut	K. E.-D. Köln	
605	—	—	4	Bund	Fassreifen —	16	605	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
606	—	—	1	Stück	Feldbettstelle mit Matratze	—	606	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
607	—	—	2	—	Feldschmiededeckel	35	607	Wanne	K. E.-D. Essen	
608	—	—	1	Korb	gusseis. Fensterriegel	13	608	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
609	—	—	1	Bund	Fensterstangen —	24	609	Offenburg	Badische Stsb.	
610	—	—	1	—	Feuerung —	15	610	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
611	—	—	13	Paar	Filzstiefel —	—	611	Hagen Eilgutabf.	K. E.-D. Elberfeld	
612	—	—	1	Korb	fr. Fische —	58	612	Bremen Eilg.	K. E.-D. Hannover	
613	—	—	1	Stange	Flacheisen —	44	613	Brahlstorf	K. E.-D. Altona	
614	—	—	2	Stäbe	Flacheisen —	100	614	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
615	—	—	1	Korb	eiserne Flanschen —	100	615	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
616	—	—	1	Pack	4 eis. Flanschen —	20	616	Düsseld.-Derend.	„	
617	—	—	2	—	Flöcklinge —	—	617	Windschläg	Badische Stsb.	
618	—	—	2	—	eis. Fussplatten —	10	618	Sigmaringen	Württemb. Stsb.	

**) Mit Firmenschild: Reifenstein in Brandenburg.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
619	–		1	Ballen	3 Rollen Futterstoff	35	619	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
620	—	—	1	—	geschlachtete Gans —	3	620	Elberfeld Eilgutabf.	K. E.-D. Elberfeld	verkauft.
621	—	—	1	Korb	geschl. Gänse —	52,5	621	Leipzig II	Sächsische Stsb.	verkauft.
622	—	—	1	Pack	2 Gardinenstangen —	3	622	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
623	—	—	1	Korb	Gartenkugel —	—	623	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	
624	—	—	4	-	Geländerstangen —	4	624	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
625	—	—	1	Kiste	ird. Geschirr —	16,5	625	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
626	—	—	1	—	kl. eis. Gestell (siebartig)	—	626	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
627	—	—	1	Korb	leerer Glasballon —	8	627	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
628	—	—	1	„	Gusseisenwaaren —	43	628	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
629	—	—	1	—	Gusstheil —	1	629	Wimpfen	Badische Stsb.	
630	—	—	2	Stück	Gusstheile —	2	630	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
631	—	—	1	Sack	leere Hafersäcke —	—	631	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
632	—	—	3	—	Hämmer —	18	632	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
633	—	—	1	(offen)	Hase —	4	633	Mergentheim	Württemberg. Stsb.	
634	—	—	1	—	weisser Henkelkorb —	0,5	634	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
635	—	—	2	—	Herdplatten —	15,5	635	Rothenburg-T.	Bayerische Stsb.	
636	—	—	2	—	Holzböcke —	11	636	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
637	—	—	1	—	Holzgestell mit Rollen	39	637	Frankfurt a/M. H. G. B. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
638	—	—	1	Stück	Holzgitter, 2 m br. u. 2,2 m h.	—	638	Leipzig Th. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
639	—	—	1	Holzkoffer	unbekannt —	50	639	Leipzig Mgdb. B.	„	
640	—	—	1	Pack	Holzleisten —	10	640	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
641	—	—	1	„	6 Holzreifen —	2	641	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
642	-	—	1	Bund	Holztheile —	—	642	Heidelberg	Badische Stsb.	
643	—	—	1	Sack	Holzwaaren —	8	643	Mülheim Rhr.	K. E.-D. Essen	
644	—	—	1	Ballen	Holzwolle —	50	644	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
645	—	—	1	Kiste	Käse —	3	645	München Centr.	Bayerische Stsb.	
646	—	-	1	Sack	Kaffee —	50	646	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	eingegangen von Leipzig.
647	—	—	1	„	Kaffee —	27	647	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
648	—	—	1	„	Kaffee —	39	648	Hagen Eilgutabf.	K. E.-D. Elberfeld	
649	—	—	1	—	eis. Kammrad —	14	649	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
650	—	—	1	—	gusseis. Kammrad —	43	630	Geestemünde*)	„	*) Zollinl.
651	—	—	1	Pack	Kaninchenfelle —	8	651	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
652	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	652	Mainz	Direktion Mainz	
653	—	—	1	„	Kastanien —	83	653	Augsburg	Bayerische Stsb.	
654	—	—	1	—	Kessel —	28	654	Nürnberg Centr.	„	
655	—	—	1	Kette	— —	97	655	Hamburg B. Eilg.	K. E.-D. Altona	
656	—	—	1	Pack	3 Kinderspieltischchen	4	656	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
657	-	—	1	—	Kindersportwagen (weiss mit Gold verziert)	6	657	Stuttgart Eilg.	Württemberg. Stsb.	
658	—	—	2	—	Kinderstühle —	10	658	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
659	—	—	1	Bund	3 Kinderwagenstangen	1	659	Wallhausen	K. E.-D. Cassel	
660	—	—	6	Kisten	unbekannt —	105	660	Leipzig Mgdb. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
661	—	—	1	Sack	verm. Kleider —	23	661	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
662	—	—	1	Sack	alte Kleider —	10	662	Unterboihingen	„	
663	—	—	1	Reisekorb	getr. Kleider, getr. Wäsche u. verschiedene Utensilien	25	663	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
664	—	—	1	Schliesskorb	Kleidung —	33	664	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
665	—	—	1	Reisekorb	Kleidung —	17	665	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
666	—	—	1	Ballen	alte Kleidungsstücke	9	666	Morgenroth	K. E.-D. Kattowitz	
667	—	—	3	Stück	gusseis. Knierohre —	11	667	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
668	—	—	1	—	Knierohr —	12	668	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
669	—	—	1	Sack	Knochen —	27	669	„	„	
670	-	-	1	Koffer	mit Einsatz und Kopfkissen	59	670	Regensburg	„	
671	—	—	1	„	braun mit gewölbtem Deckel	—	671	Neumünster Gep.-Abf.	K. E.-D. Altona	
672	—	—	1	Sack	Kohl u. Wäsche —	34	672	Braunschweig Eilg.	K. E.-D. Magdeburg	
673	—	—	1	Korb	leer —	3	673	Zülpich	K. E.-D. Köln	
674	—	—	3	Körbe	leer —	12	674	Bischofsheim	Bayerische Stsb.	
675	—	—	1	Pack	7 Körbe —	8	675	Nürnberg Centr.	„	
676	—	—	1	Bund	2 Körbe —	5	676	Wiesloch	Badische Stsb.	
677	—	—	1	—	l. Korbflasche —	8	677	Mainz	Direktion Mainz	
678	—	—	1	—	Kratze zum Rohrlegen	—	678	Lübbenau	K. E.-D. Halle a/S.	
679	—	—	1	—	ges. Kuhhaut —	31	679	Tübingen	Württemberg. Stsb.	
680	—	—	1	Ring	Kupferdraht —	25	680	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
681	—	—	5	Kolli	Kupferrohre —	—	681	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
682	—	—	1	Ladung	Kupferstücke —	3000	682	Berlin H. u. L.	„	Bln 11628.
683	—	—	1	offener Wagen	eiserne Laschen —	12070	683	Lichtenberg-Friedrichsfelde	„	Esn 56004.
684	—	—	2	Bund	Laschen —	9	684	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	**)
685	—	—	1	—	Laterne —	1	685	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
686	—	—	1	—	defekter Luftschlauch	—	686	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
687	—	—	2	Säcke	Lumpen —	35	687	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	

**) Ohne Löcher, mit Draht gebunden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
688	Triumpf-Mangel	—	1	—	Mangelmaschine (Wäscherolle)	95	688	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
689	—	—	1	—	Maschine —	100	689	Karlsruhe R.	Badische Stsb.	
690	—	—	1	Wagen	Maschinentheile —	—	690	Altenessen	K. E.-D. Essen	Ess. 43480.
691	—	—	1	„	Maschinentheile —	—	691	Essen H. B. J. Kr.	„	Sbr 51274.
692	—	—	1	Kollo	Maschinentheile —	12	692	Neuss	K. E.-D. Köln	
693	—	—	2	—	Maschinentheile —	172	693	Mainz	Direktion Mainz	
694	—	—	5	Kolli	Maschinentheile —	375	694	Augsburg	Bayerische Stsb.	
695	—	—	4	Stück	Matten —	4	695	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
696	—	—	1	Sack	Brod, Mehl, Hemden	14	696	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	Gepäck.
697	—	—	1	Bund	Messlatten —	—	697	Mannheim E.	Badische Stsb.	
698	—	—	1	—	Messingtheil —	—	698	Breslau M./F.	K. E.-D. Breslau	
699	—	—	1	Kollo in Leinen	kl. Messingtheile —	3,5	699	Leipzig Berl. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
700	—	—	1	—	Milchkannendeckel —	—	700	Bremerhaven*)	K. E.-D. Hannover	*) Zollin.
701	—	—	1	Fass	Oel —	62	701	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
702	—	—	2	Blechfl.	Oel —	74	702	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
703	—	—	2	—	l. Oelfässer —	68	703	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
704	—	—	1	Pack	5 Ofenrohre (Knie) —	3	704	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
705	—	—	2	—	Ofenthüren —	7	705	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
706	—	—	1	Pack	Papierabfälle —	40	706	Dobrilugk-Kirchhain	K. E.-D. Halle a/S.	
707	—	—	11	—	l. Petroleumfässer —	—	707	Breslau M./F.	K. E.-D. Breslau	
708	—	—	1	Bund in Stroh	Pflanzen —	32	708	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
709	—	—	1	Sack	Porzellanisolatoren —	55	709	Leipzig Berl. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
710	—	—	1	—	Privatkette —	66	710	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
711	—	—	1	—	Puppenwagen —	3	711	Engen	Badische Stsb.	
712	—	—	1	—	Puppenwagen —	1,5	712	Hameln	K. E.-D. Hannover	
713	—	—	2	Stück	Puppenwagen —	4	713	Krefeld	K. E.-D. Köln	
714	—	—	1	Sack	Putzwolle —	—	714	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
715	—	—	1	Pack*)	Rappier —	—	715	Halle Gep.-Abf.	K. E.-D. Halle a/S.	*) in grauem Packleinen.
716	—	—	1	—	kleiner, 4 eckiger Reisekorb	11	716	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	Gepäck.
717	—	—	1	—	Reisetasche —	17	717	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
718	—	—	1	—	Riemenscheibe —	6	718	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
719	—	—	1	—	Riemenscheibe —	13	719	„	„	
720	—	—	1	Wagen	Roheisen —	—	720	Langendreer S.	K. E.-D. Essen	Elf 15124.
721	—	—	1	„	Roheisen —	5000	721	Gr.-Weihrand	K. E.-D. Magdeburg	Essen 58165.
722	—	—	1	Sack	Rosinen —	29,5	722	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
723	roth	—	1	Stück	eisernes Rohr, 1,92 m l., 0,25 m im Durchm.	—	723	Leipzig Mgd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
724	—	—	3	„	gusseiserne Rohre —	56	724	Cottbus	„	
725	—	—	3	—	gusseiserne Rohre —	55	725	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
726	—	—	3	—	eis. Röhren —	14	726	Kohlscheid	K. E.-D. Köln	
727	—	—	5	—	Röhren —	—	727	Frankfurt a/M. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	von Hof.
728	roth	—	2	—	gusseis. Rohre —	6	728	Soest	K. E.-D. Cassel	
729	—	—	1	Kollo	2 Rohrstühle —	9	729	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
730	—	—	1	Pack	2 Rohrstühle —	11	730	Hörde	K. E.-D. Essen	
731	—	—	1	Rolle*)	unbekannt —	9	731	Leipzig Mgdb. B.	K. E.-D. Halle a/S.	*) in grauem Leinen.
732	—	—	1	Wagen	Rübenschnitzel —	ca. 4000	732	Schwientochlowitz	K. E.-D. Kattowitz	Essen 55272.
733	—	—	1	Stange	Rundeisen —	305	733	Sandersleben	K. E.-D. Magdeburg	
734	—	—	1	„	Rundeisen —	9	734	Seelze	K. E.-D. Hannover	
735	—	—	1	Stab	Rundeisen —	1,5	735	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	1 cm stark, 1,44 m lang.
736	—	—	1	„	Rundeisen —	—	736	Euskirchen	K. E.-D. Köln	
737	—	—	2	Stäbe	Rundeisen —	23, 32	737	Riesa	Sächsische Stsb.	
738	—	—	1	Bund	Rundstahl	50	738	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
739	—	—	1	Sack	alte Sachen (Lumpen, Hölzer)	12	739	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
740	—	—	1	„	leere Säcke —	16	740	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	Imp.: Mill & Co. Dulut Imperial.
741	—	—	2	Ballen	l. Säcke —	142	741	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
742	—	—	1	—	alte Säcke —	41	742	Köln-G.	„	
743	—	—	1	Sack	leere Säcke —	35	743	„	„	
744	—	—	1	Pack	Säcke —	14	744	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
745	—	—	2	Säcke	Säcke —	—	745	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
746	—	—	2	„	unbekannt —	—	746	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
747	—	—	1	Pack	50 Stück leere Säcke	34	747	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
748	—	—	1	„	16 Stück leere Säcke	16	748	„	„	
749	—	—	1	—	Sackkarre —	19	749	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
750	—	—	1	Pack	Sägen —	18	750	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
751	—	—	1	—	Sägeblatt —	5	751	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
752	—	—	1	Korb	eis. Schaufeln u. Düngergabeln	33	752	Dresden N.	Sächsische Stsb.	
753	—	—	29	Fass	ansch. Schienennägel	—	753	Sagan	K. E.-D. Breslau	Aus Wag. 22 302 Erf. entladen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
754	—	—	1	Wagen	Schlacke	?	754	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	Wagen 30 318.
755	—	—	1	Schliess-korb	?	14,5	755	Detmold	K. E.-D. Hannover	
756	—	—	1	Schliess-korb	gefüllt	53	756	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
757	—	—	1	Kübel	Schmalz	31	757	Herne	K. E.-D. Essen	
758	—	—	1 1	Sack Pack	Schnittergut*)	—	758	Karow	Meckl. Frdr.-Frzbahn	
759	—	—	1	—	Schreibtischstuhl	10,5	759	Magdeburg Eilg.	K. E.-D. Magdeburg	
760	—	—	1	Fass	Schusterkleister	99	760	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
761	—	—	1	—	defektes Schwungrad	17	761	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
762	—	—	1	Ballen	Seilerwaaren	55	762	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
763	—	—	1	Bund	Spaten	26	763	Gardelegen	K. E.-D. Hannover	
764	—	—	1	Ballen	Speck	62	764	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
765	—	—	1	—	kleiner Spieltisch	4	765	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
766	—	—	1	—	Sportwagen	3	766	Mainz	Direktion Mainz	
767	—	—	1	Pack	Sprungfedern	22	767	Schalke	K. E.-D. Essen	
768	—	—	2	—	gusseis. Spülbecken	30	768	Köln G.	K. E.-D. Köln	
769	—	—	1	—	Ständer m. Becken	—	769	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
770	—	—	1	Bund	Stahl	62	770	Wanne	K. E.-D. Essen	
771	—	—	5	Korb	Stahl	20	771	Lörrach	Badische Stsb.	
772	—	—	1	Bund	Stahl	59	772	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
773	—	—	1	Stange	Stahl	39	773	Elberfeld	„	
774	—	—	1	Stab	Stahl (rund)	5	774	Barmen	„	
775	—	—	2	Stangen	Stahl	16	775	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
776	—	—	4	„	Stahl	32	776	Bielefeld	„	
777	—	—	1	Bund	Stahl (4 Stangen)	30	777	Gemünden	Bayerische Stsb.	
778	—	—	1	—	Stahlgusskranz	500	778	Altwasser	K. E.-D. Breslau	
779	—	—	5	—	Stahlplatten	37	779	Groschlattengrün	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
780	—	—	1	Kollo	Stahlwelle	42	780	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
781	—	—	1	Stück	Stahlwelle mit Stroh umwickelt	230	781	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
782	—	—	1	—	eis. Stange	—	782	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
783	—	—	1	—	eis. Stechkarre	—	783	Mehlem	K. E.-D. Köln	
784	—	—	1	Ballen	Stoffe	24	784	Hof	Bayerische Stsb.	
785	—	—	1	1/4 Stück-fass	leer	72	785	Kreuznach	Direktion Mainz	
786	—	—	1	Pack	Stühle	9	786	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
787	—	—	1	Bund	2 Stühle	7	787	Donauwörth	Bayerische Stsb.	
788	—	—	1	Pack	2 Stühle mit Strichsitzen	—	788	Herne	K. E.-D. Essen	
789	—	—	34	Syrup-fässer	leer	1020	789	Köln G.	K. E.-D. Köln	
790	—	—	1	Ballen	Tabakstengel	15	790	Köln G.	„	
791	—	—	1	—	Tau, 12 m lang	—	791	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
702	—	—	1	Kollo	Thürbeschläge	—	792	Mannheim E.	Badische Stsb.	
793	—	—	1	Korb	Thürschlösser	67	793	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
794	—	—	1	—	Tischdeckel	2	794	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
795	—	—	2	Kolli	6 eis. Töpfe, 1 runder eis. Behälter	47	795	Langwedel	K. E.-D. Hannover	
796	—	—	1	—	gebog. eis. Träger	73	796	Obercassel b. Bonn	K. E.-D. Köln	
797	—	—	1	Ballen	rothes Tuch	18	797	Köln Eilg.	„	
798	—	—	1	Korb	Unterlagplatten	—	798	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
799	—	—	1	—	eis. Ventil	90	709	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
800	—	—	1	—	Verschlag	9	800	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
801	—	—	1	—	Verschlussvorrichtung	5	801	Braunschweig H.	„	
802	—	—	1	Ballen	Wachstuch	44	802	Bonn	K. E.-D. Köln	
803	—	—	1	—	Wagendecke (defekt)	60	803	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
804	—	—	1	Bund	12 Wagenkissen	28, 34	804	Chemnitz E. V.	Sächsische Stsb.	
805	—	—	1	—	Wagenachsschmierpolster	—	805	Herbesthal	K. E.-D. Köln	
806	—	—	2	—	Wandbretter	9	806	Braunschweig Eilg.	K. E.-D. Magdeburg	
807	—	—	1	—	Wandspiegel	—	807	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	60 cm.
808	—	—	1	Handkoffer	Wäsche	6	808	Vaihingen S.	Württemberg. Stsb.	
809	—		1	Fass	Wein	123	809	Hagen Eilgutabf.	K. E.-D. Elberfeld	
810	—	—	1 2	Kasten Stück	Werkzeug Windeheber	55 98	810	Tarnowitz	K. E.-D. Kattowitz	
811	—	—	1	Pack in Leinwand	Werkzeug	15,5	811	Frkfrt. a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	2 m langer Taster.
812	—	—	1	Korb	eiserne Winden	73	812	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
813	—	—	2	Bund	4 Winkeleisen	30	813	Geestemünde*)	K. E.-D. Hannover	*) Zollinl.
814	—	—	1	—	Winkeleisen	5,7	814	Sarstedt	„	Streckenfund
815	—	—	1	Kollo	Wollgarn	19,5	815	Hamburg B. Eilg.	K. E.-D. Altona	
816	—	—	1	—	konisches Zahnrad	27,5	816	Köln G.	K. E.-D. Köln	
817	—	—	1	Wagen	Ziegelsteine	—	817	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	Wg. 20272.
818	—	—	1	Pack	5 Zinkeimer	9	818	Dortmund B. M.	„	
819	—	—	2	—	ovale Zinkblättchen	4	819	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
820	—	—	8	Kolli	Zinkplatten	9	820	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
821	—	—	3	Bund	Zinkwaaren	28	821	Bremen H.	„	
822	—	—	1	Sack	gelber Zucker	12	822	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
823	—	—	1	„	brauner Zucker	100	828	Herne	K. E.-D. Essen	

*) Unabgefertigtes Gepäck. Zug 162 am 22. 12. 1899.

Nachtrag.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	D	—	1	Kolli	Bufferfeder —	4	1	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
2	Alfr. Münch u. E V	1819	1	Kiste	gefüllt —	9,5	2	Gera	„	
3	E E	6961	1	Ballen	? —	100	3	Gotha	„	
4	F E E blau	—	1	Sack	Kaffee —	61	4	Gera	„	
5	F	—	1	—	Schmierölfass —	—	5	Zeitz	„	
6	H	22774	1	Kiste	leer —	19	6	Coburg	„	
7	HB	502	1	Fass	gefüllt —	30	7	Eisfeld	„	
8	H	—	5	Block	Metall (Blei oder Zinn)	173	8	Mühlhausen	„	undeutlich: (Molfort) bezettelt.
9	H Z	5767	1	Ballen	? —	57	9	Gotha	„	
10	M	I	1	Stck.	Wringmaschine (alt)	8	10	Waltershausen	„	
11	M V	16	1	Bund	18 Stück Butterwannen	8	11	Kleinschmalkalden	„	
12	N & F	2137	1	Sack	gebrannte Knochen —	83	12	Stotternheim	„	mit Berlin beschrieben.
13	O H C	1075	1	Kiste	gefüllt	18	13	Gera	„	
14	P oder D	10	1	—	Maschinentheil —	18	14	Mühlhausen	„	
15	P & F	5376	1	Ballen	Wollwaaren —	64	15	Coburg	„	Hameln-Ilmenau bezettelt.
16	R K	1909	1	Pack	2 Kinderstühle —	4,5	16	Ilmenau	„	
17	T B	—	1	Fass	leer —	12	17	Göschwitz	„	*)
18	—	1721	1	Kiste	Porzellanwaaren —	—	18	Gera	„	Berlin G. B. / Blechhammer bezettelt.
19	—	27901	1	—	Ringdraht —	11	19	„	„	
20	—	318	1	Reisekorb	Damengarderobe —	15	20	Erfurt	„	**)
21	gelb Strich	—	1	Kollo	gusseis. neues Knierohr, 10 cm l. Weite	19	21	Gera	„	
22	F	79684	1	„	eis. Schlitten —	5	22	„	„	Zeulenroda beschrieben.
23	BC	22813	1	Kiste	leer —	14	23	Grimmenthal	„	Berlin beschrieben.
24	rother Strich	—	2	—	Eisenrohre, je 5 m lg., 6 cm Durchm.	58	24	Weissenfels	„	
25	Bln	9262	1	Wagen	anschein. Thomasmehl (134 Säcke)	10050	25	Arnstadt	„	
26	—	—	1	Sack	Bohnen —	101	26	Mühlhausen	„	
27	—	—	1	Bund	8 Gasrohre —	—	27	Eisenach	„	
28	—	—	1	Kiste	Holzwaaren —	63	28	Mühlhausen	„	Frankfurt a/M. H. G. 21./12. bezettelt.
29	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	60	29	Erfurt	„	Griefstedt / Erfurt bezettelt.
30	—	—	1	Kollo	eis. Maschinentheil —	29	30	Weimar	„	
31	—	—	1	Bund	3 eis. Muffen, 6 cm lg., 6,5 cm Durchm.	2	31	Coburg	„	
32	—	—	1	Fass	Oel (Petroleum) —	155	32	Eisenach	„	
33	—	—	1	—	Ofentheil —	0,5	33	Coburg	„	
34	—	—	2	—	eis. Röhren, 2 m u. 1,75 m lg.	12	34	Pössneck	„	
35	—	—	1	Stab	Rundeisen, 4,7 m lg., 3 cm Durchm.	26	35	Coburg	„	
36	—	—	1	Kollo	Siederohr, 3,3 m lg.	—	36	Gera	„	
37	—	—	1	—	gusseis. neues Wasser- oder Gasrohr, 3 m lg., 20 cm l. Weite	178	37	„	„	
38	—	—	1	Tafel	Watte —	—	38	Weissenfels	„	
39	—		1	Bund	geschälte Weiden —	10	39	Oppurg	„	hellbraun gebeizt.
40	—	—	1	Fass	Wein (anschein.) —	40	40	Eisenach	„	

*) Sena/Wittingen oder Wissingen-Willingen bezettelt.
**) Gep.-Bezettelg.: Berlin Anh. Bhf., Leipzig Berl. Bhf.

Fehlendes Gut.

Zur Frachtk. 1 Dresden-A.-Bergneustadt vom 10./11. 1899 fehlt 1 Holzkoffer, mit Messing beschlagen, enth. Herrenkleider und Wäsche, gez. H. 3, im Gewichte von 20 kg und im Werthe von 328 ℳ.

Es wird ersucht, nach dem Gute eingehend zu forschen und im Vorfindungsfalle dem Verkehrsbüreau der Sächs. St. E. B. Mittheilung zu machen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 6. Februar Vorm. gemeldet.

Nr. 3. | Berlin, am 14. Februar 1900. | Jahrgang 1900.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	7	1	Korb	Salat —	22	1	Metz	Reichsbahn	
2	A	45	1	„	Kleider —	—	2	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
3	A B	5923	1	Kiste	gefüllt —	50,5	3	Uerdingen	K. E.-D. Köln	
4	A G	1397	1	„	gefüllt —	31	4	Kalk N.	„	
5	A H	10	1	Verschlag für Marmoraufsätze	leer —	19	5	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
6	A H	52	1	Pack	2 Stühle —	—	6	Ronsdorf	„	
7	A H	860/4015	1	„	Flanschen —	4,5	7	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
8	A H	4422	1	Bund	Eisenringe —	11,5	8	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
9	A J	—	1	Stange	Stahl —	72	9	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
10	A K	—	1	Packet	5 runde Pflanzenkörbe	24	10	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
11	A K	13234	1	Ballen	Wischtücher —	18,5	11	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	1 m lg., 40 cm br.
12	A L M	3074/656	2	—	eis. Platten —	—	12	Herford	„	
13	A M	1322/5	1 / 3	Kiste / Kolli	Maschinentheile —	—	13	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
14	A M H	4278/231	1	Fass	Oel —	193	14	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
15	A M C	2651/2	2	Kisten	leer —	52	15	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
16	A N	500	1	Kiste	anscheinend Maschinentheile	1 080	16	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
17	A R B	1351	1	Fass	leer —	30	17	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
18	A S C	693	1	Kiste	18 Kleiderhalter, 12 eis. Fussabtreter, 7 Schnellkocher „Pyramidal“ u. 12 Blechhülsen mit Gewinde	37	18	Bergen a. D.	K. E.-D. Magdeburg	
19	B	?	1	„	Pflaumen —	23,5	19	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
20	B	2	1	—	l. Glasballon —	12,5	20	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
21	B	11	1	Kiste	leer —	8	21	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
22	B	5992	1	Ballot	Kleider —	7	22	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
23	B	—	4	Kisten	Apfelschnitzel —	108	23	Bochum S.	„	
24	B B	4	1	Bund	4 Winkeleisen —	35	24	„	„	
25	B C	54237	1	Fass	Margarine —	—	25	Essen Nord	„	
26	B C B	—	3	Fässer	$1/8$ Bierfässer, leer —	30	26	Cüstriner Vorst.	K. E.-D. Bromberg	
27	B & C L B	5389	1	Fass	leer —	10	27	Trier r/M.	St. Johann-Saarbr.	
28	B E	4290	1	Pack	4 000 Stück Speltdüten	10	28	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
29	B E	6156	1	Bund	Stahl —	57	29	Dt. Avricourt	Reichsbahn	
30	B F C	1041	1	Kiste	— —	47	30	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
31	B L	86	1	„	Käse —	50	31	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
32	B L Kathr.	1	1	„	Malzkaffee —	34	32	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
33	B P	3652	1	„	Uhren —	86	33	St. Wendel	St. Johann-Saarbr.	
34	B P	10265	1	„	leer —	13	34	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
35	B St	2843	1	„	Rum in Flaschen —	44	35	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
36	B V W	1464	1	Fass	Oel —	205	36	Kalk N.	K. E.-D. Köln	
37	B W	74562	1	Ballen	Teppiche —	26	37	Rheydt	„	
38	C	—	1	Sack	Zucker —	100	38	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
39	C	4	1	—	Privatkette —	80	39	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
40	C 564	1	1	—	Roststab —	—	40	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
41	C G E	7226	1	Bund	Rundeisen —	8	41	Griesheim a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	von Heddesheim.
42	C H W	1	1	Pack in Stroh	Stahlblätter —	17	42	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
43	Ch H	1329	1	Fass	leer —	12	43	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
44	C H S	7614	1	Kiste	gefüllt —	50	44	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
45	C L	—	1	Verschlag	Marmorplatte	—	20	45	B.-Borbeck	K. E.-D. Essen	
46	C O	552	1	Fass	leer	—	31	46	Mainz	Direktion Mainz	
47	C S	4492	1	Kiste	?	—	31	47	Lauscha	K. E.-D. Erfurt	
48	C S	6630	1	„	leer	—	10	48	Hirschberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
49	C S	1552	1	„	Eisenwaaren	—	52	49	München Centrb.	Bayerische Stsb.	
50	C S	1992	1	Verschlag	Papier	—	20	50	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
51	C S	2	1	Kiste	Bild (Göthe)	—	1	51	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
52	C V	180/5	1	Rolle	Packpapier	—	60	52	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	Erfurt beschr.
53	C v B	2	1	Kiste	leer	—	10	53	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	
54	D	—	1	Kollo	Bufferfeder	—	3	54	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
55	D F	7351	1	Kiste	gefüllt	—	72	55	Bettingen	Wilhelm-Luxemburg	
56	D S	3	1	—	Zinkblech	—	3	56	Altenessen Süd	K. E.-D. Essen	
57	E	1947	1	Kiste	leer	—	25	57	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
58	E A N	90034	1	—	Kinderstuhl	—	2	58	Strassburg	Reichsbahn	
59	E B C	5504	1	Bund	Stahl	—	—	59	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
60	E D	—	1	Kiste	leer	—	8	60	Mainz	Direktion Mainz	
61	E & G	13332	1	„	Spirituslampe	—	6	61	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
62	E H C	58	1	„	Glasballons	—	95	62	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
63	E H Co.	6259	1	Stab	Stahl	—	49	63	Colmar	Reichsbahn	
64	E K	2596	1	—	Feuertopf	—	38	64	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
65	E W	17001	1	—	Sportwagen	—	15	65	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	grün gestrichen.
66	E W	25789/90	2	Pack	je 2 Puppenstühle	—	5	66	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
67	E W	24870	1	Kollo	Kinderstuhl	—	—	67	„	„	
68	F	10354	1	Kiste	Cigarren	—	54	68	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
69	F	—	1	Kollo in Papier	2 blau emaill. Kessel		10	69	Hagen	„	
70	F	1	4	Pack	leere Säcke	—	—	70	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
71	F	8	1	Kiste	leer	—	17	71	Saargemünd	Reichsbahn	
72	F	1	1	„	leer	—	29	72	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
73	F B G	219	1	Fass	gefüllt	—	272	73	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
74	F C H H	259 342	1 1	„ „	leer leer	— —	213	74	Heidelberg	Badische Stsb.	
75	F G	6635	1	Kiste	gef.	—	44	75	Mannheim	„	
76	F G Z	4990	1	„	gef.	—	40	76	Waibstadt	„	
77	F K	1800	1	Bund	5 Stangen Eisen	—	—	77	Holzminden	K. E.-D. Cassel	
78	F L	1058	1	Fass	Wein	—	27	78	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
79	F L	2829	1	Harrass	leer	—	30	79	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
80	F O	58 84	2	Kisten	leer	—	80	80	Bretten	Badische Stsb.	
81	F S	1070	1	Kiste	Aepfel, Puppenstube etc.		28	81	Posen	K. E.-D. Posen	
82	F W M	8775	1	—	Wiegenpferd	—	7	82	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
83	F W P	3774/5	2	Kisten	Phosphor	—	75	83	St. Avold	Reichsbahn	
84	G	2516	1	—	l. Lattenkiste	—	37	84	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
85	G	953	1	Fass	Biskuits	—	35	85	Altenessen Süd	K. E.-D. Essen	
86	G	317	1	Ballen	?	—	18,5	86	Duisburg	„	bekl. von Köln.
87	G	733	1	Kübel	leer	—	3	87	Vöhringen	Bayerische Stsb.	
88	G A B	5750	1	„	Kitt	—	59	88	Gevelsberg-Haufe	K. E.-D. Elberfeld	
89	G B	5371	1	Kiste	Holzstäbchen	—	10	89	Leipzig I	Sächsische Stsb.	Plagwitz-L. beschr.
90	G B	—	1	—	gusseis. Kessel	—	58	90	Mannheim	Badische Stsb.	
91	G B	8175	1	—	Kette	—	—	91	Bockenheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
92	G B M G B H O	1892 71351 2 3957	1	Ballen	Tabak	—	100	92	Birkenfeld (Stadt)	St. Johann-Saarbr.	
93	G d	1 10 91	3	Stück	Eisenblech	—	60	93	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
94	G E	500	1	Kiste	leer	—	14	94	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
95	G E	37	1	„	Winkeleisen	—	—	95	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
96	G F	34118	1	„	Konservenbüchsen	—	58,5	96	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
97	G F	1791	1	Ballen	Korken	—	47	97	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
98	G F	3684	1	Stab	Rundstahl	—	—	98	Köln-Deutz	„	
99	G F M	2276	1	Kiste	unbekannt	—	70	99	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
100	G G	—	1	Fass	ansch. Häringe	—	68	100	Mühl.-Eppingh.	K. E.-D. Essen	
101	G G p	6559	1	Kiste	leer	—	—	101	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
102	G H	80	1	—	Eisenrohr	—	32	102	Colmar	Reichsbahn	
103	G H	8923	1	Ballen	Bettfedern	—	12	103	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
104	G H	1941	1	Kiste	kl. Gläser	—	25	104	Gardelegen	K. E.-D. Hannover	
105	G H	1928	1	Harrass	Gläser	—	67	105	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
106	G K	10	1	„	Porzellan	—	121	106	Dortmund B. M.	„	
107	G L	2945	1	Gebinde	leer	—	41	107	Kiel	K. E.-D. Altona	
108	G N	2309	1	Kiste	Kohlen	—	25	108	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
109	G N L	920	1	„	gefüllt	—	10	109	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
110	G O	21	1	—	Blechflasche	—	3	110	Laurenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Holzappel von Frankfurt a/M.
111	G O S	5117	1	Kiste	unbekannt	—	85	111	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
112	G S	4175	1	„	Spielwaaren	—	14,5	112	Benrath	K. E.-D. Elberfeld	
113	G S	655	2	Kolli	Nachtkonsol	—	90	113	Rheydt	K. E.-D. Köln	
114	G S	665	1	Kollo	Waschkommode	—	45	114	„	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
115	G S	2498	1	Verschl.	Asbest	—	115	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
116	G S	2470	1	Kiste	leer	39	116	Fürth	Bayerische Stsb.	
117	G S	4423	1	Ballen	Papier	47	117	Duisburg	K. E.-D. Essen	
118	G Sch	1774	1	Fass	leer	15	118	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
119	G V 2	1/2	2	Kisten	Käse	54	119	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
120	G W	2224	1	Kiste	Gipsfiguren	108	120	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
121	H	—	1	„	leer	—	121	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
122	H	—	1	Fass	Eisenwaaren	43	122	Altenessen Süd	K. E.-D. Essen	
123	H	1862	1	Ballen	Federn	27	123	Trier r/M.	St. Johann-Saarbr.	
124	H	7	1	Bund	Piassavabesen	20	124	Offenburg	Badische Stsb.	
125	H	20	1	„	Körbe	40	125	Colmar	Reichsbahn	
126	H	7047	1	Kiste	Weckuhren	64	126	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
127	H B	862	1	Ballot	Leder	75	127	München Centr.	Bayerische Stsb.	
128	H B	5	1	Pack	Schiefertafeln	20	128	Uerdingen	K. E.-D. Köln	
129	H B	4	1	Korb	Schinken	28	129	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
130	H B H	1/2	2	—	eis. Platten	760	130	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
131	H B S W	396	1	—	Ballen	6,5	131	Lauenburg a/E.	K. E.-D. Altona	
132	H C	23	1	Kiste	Corinthen	18	132	Bocholt	K. E.-D. Essen	
133	H C O	3000	1	Ballen	6 Doppelcassinets	58	133	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	„Ansofagosta".
134	H G	—	1	Kiste	Maschinentheile	20	134	Detmold	K. E.-D. Hannover	
135	H H	9	1	—	Kette	—	135	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
136	H H	10334	1	Kiste	leer	17	136	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
137	H J	27846	1	Korb	leere Blechflasche	5	137	Leipzig Mgd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
138	H K	—	1	Tonne	Rollmöpse	134	138	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
139	H K	10	1	Fass	leer	17	139	Wasserburg a. Bodensee	Bayerische Stsb.	
140	H L	80	1	Kiste	Thonplättchen	28	140	Trier r/M.	St. Johann-Saarbr.	
141	H L V	804	1	„	Conserven	61	141	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
142	H N S	13	1	—	Pflugschaar	1	142	München Centr.	Bayerische Stsb.	
143	H P	—	10	—	Tragfedern	—	143	Emmerich	K. E.-D. Essen	
144	H P & C	1217, 1349	2	Kisten	leer	152	144	Mainz	Direktion Mainz	
145	H R	50	1	Kiste	leer	14	145	„	„	
146	H R	14	1	Korb	Kinderspielzeug	19	146	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
147	H S	—	1	Stück	Flachstahl	17	147	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	6 cm breit, 3,25 m lang.
148	H S	—	1	Kiste	ein neuer Koffer	42	148	Styrum	K. E.-D. Essen	
149	H & V / P	7440	1	„	Strümpfe und Mützen	23	149	Mayen Ost	St. Johann-Saarbr.	
150	H W	1310	1	„	Porzellan	99	150	München Centr.	Bayerische Stsb.	
151	J	5	1	Sack	Zwiebelsamen	50	151	Metz	Reichsbahn	
152	J	1495	1	Kiste	gefüllt	40	152	Konstanz	Badische Stsb.	
153	J A T	16307	1	Pack	Eisenwaaren	3	153	Altenessen Süd	K. E.-D. Essen	
154	J B	11734	1	Fass	Wein	160	154	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
155	J B U	5952 / 5954	2	Ballen	Nessel	75	155	Oeflingen	Badische Stsb.	
156	J C	1156	1	—	Schornsteinaufsatz	15	156	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
157	J D	1167	1	Fass	leer	23	157	Freiburg	Badische Stsb.	
158	J F S	6266	1	Kiste	gefüllt	21	158	Colmar	Reichsbahn	
159	J K	301	1	Korbfl.	leer	5	159	Karlsruhe R.	Badische Stsb.	
160	J O	444	1	Pack	Schiefertafeln	10	160	Uerdingen	K. E.-D. Köln	
161	J S	10	1	Tafel	Blech	36	161	Metz	Reichsbahn	
162	J S C	1104	6	Pack	Stühle	—	162	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	beschr.: Dortmund.
163	J S C	4951	1	„	2 Stühle	8	163	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
164	J S P A	9	1	—	Strohdecke	36	164	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
165	J S / S	8060	1	Kiste	Flaschen	28	165	Mainz	Direktion Mainz	
166	K	10	1	—	Tisch	16	166	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
167	K	10	1	—	eiserne Welle (Maschinentheil)	122	167	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
168	K	97	1	Fass	ansch. Oel	200	168	Soest	K. E.-D. Cassel	
169	K	49512	1	—	eis. Schwellen	—	169	Langendreer Nord	K. E.-D. Essen	
170	K J	2211	1	Harrass	Glaswaaren	?	170	Basel	Reichsbahn	
171	K K St B	—	1	—	Vorsatzbrett	—	171	Dzieditz	K. E.-D. Kattowitz	
172	K L	10	1	Sack	Kartoffeln	50	172	Köln-Nippes	K. E.-D. Köln	
173	K P	10	1	Kiste	leer	19	173	Zwönitz	Sächsische Stsb.	
174	K P E V / R E	1900	1	Parthie	etwa 100 Stück Schraubenkuppelungen	—	174	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
175	L	1792	1	Kiste	leer	21	175	Mainz	Direktion Mainz	
176	L A	6383	1	„	2 Dtz. Bürsten, 1 Kästchen Radirgummi	6	176	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
177	L B	2577	1	Ballen	Leder	84	177	Mainz	Direktion Mainz	
178	L & Cie	5691	1	Ballot	Wolle	32	178	Villingen	Badische Stsb.	
179	L F	4099	1	Fass	leer	—	179	Frankfurt a/M. Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M	von Grasse (Frankr.).
180	L G	9239	1	Kiste	Glaswaaren	64	180	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
181	L G	144	1	Ballen	Teppiche	20	181	Düren	K. E.-D. Köln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
182	L G	1844	1	Kiste	Blechwaaren	20	182	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
183	L H	III	1	—	gusseis. Rohr	90	183	Kalk N.	K. E.-D. Köln	
184	L H G	—	1	Korb	frische Fische	29	184	Gera	K. E.-D. Erfurt	
185	L K	1	2	—	Körbe mit Deckel	15,5	185	Wesel	K. E.-D. Essen	
186	L L	50981	1	Kiste	Glasglocken	55	186	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
187	L M	870	1	Korb	1 Kanne, gefüllt — 1 Kanne, leer —	13	187	Mainz	Direktion Mainz	
188	L S	261	1	Kiste	Schraubenschlüssel u. Schlösser	39	188	Bingen	„	beschr.: Bingen.
189	L S	2	1	Fass	leer	62	189	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
190	M	—	2	Stäbe	Rundeisen	—	190	Köln-Deutz	„	
191	M	—	1	Sack	weisse Bohnen	100	191	Hattingen	K. E.-D. Essen	
192	M roth	—	9	Pack	Schwarzbleche	190	192	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
193	M	I	1	Fass	Eisentheile	388	193	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
194	M	2395	1	Kiste	Limb. Käse	44	194	Bochum Süd	„	
195	M	7895	1	—	Matratze	50	195	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
196	M A V	4430	1	—	Plan	—	196	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
197	M B	977	1	Fass	Mineralöl	307	197	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
198	M B u. F	7202	1	„	Oel	206	198	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
199	M C	7019	1	Kiste	Cigarren	30	199	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
200	M E	—	1	Pack	Körbe	?	200	Saargemünd	Reichsbahn	
201	M H	338	1	Kiste	Manufakturwaaren	203	201	Ennigerloh	Westfäl. Landes-E.	
202	M H T	5105	1	Pack	Maschinentheil	3	202	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
203	M H T	5106	1		Schraubenschlüssel	2	203	„		
204	M K	947	1	Ballen	unbekannt	175	204	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
205	M K	9854	1	Kiste	Lichte	—	205	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
206	M K F	2436	1	Ballen	Bretter etc.	19	206	Haste	K. E.-D. Hannover	
207	M L	257	1	Ballot	(Ueberzugstoff) Baumwollwaaren	25	207	Ulm	Württemberg. Stsb.	
208	M M	23	1	Fass	leer	—	208	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
209	M N	3732	1	—	l. Pianokiste	97	209	Leipzig II.	Sächsische Stsb.	
210	M R	div.	14	—	leere Weinfässer	?	210	Mülhausen Nord	Reichsbahn	9 141 l Fassung.
211	M S	6769	1	Kiste	gefüllt	—	211	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
212	M S	69827	1	„	gefüllt	102	212	Kiel	K. E.-D. Altona	
213	M & S	15944	1	Ballen	Tabak	100	213	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
214	N	43	1	—	eisernes Fass	75	214	Bremen H.	„	
215	N	8098	1	Kiste	Schlemmkreide	21	215	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
216	N C	95/7	3	Kisten	unbekannt	150	216	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
217	N C S	75	1	—	Bindekette	—	217	Nedlitz	K. E.-D. Magdeburg	
218	N R	7373	1	Kiste	ansch. Wein	—	218	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
219	M S ohne	27 115 283	2 1	— —	Bindeketten — Bindekette —	—	219	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
220	O roth	—	4	Kolli	Verschlüsse z. Wasserleitung	100	220	Kiel	K. E.-D. Altona	
221	O F	85	1	Bund	2 Flacheisen	40	221	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
222	O G	2913	1	Fass	leer	9,5	222	Bebra	„	
223	O L	4670	1	„	leer	32	223	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
224	O S	—	2	—	Lagerkasten	?	224	Bettingen	Wilhelm-Luxemburg	
225	O Sch	V	1	Sack	Lumpen	14	225	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
226	O S C	3733	1	Stab	Rundstahl	—	226	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
227	P	—	1	Bund	Hohlglas	65	227	M.-Gladbach	„	
228	P	I	1	Sack	amerik. Nüsse	96	228	Kalk S.	„	
229	P H	58	1	Pack	eis. Ringe	5	229	Altenessen Süd	K. E.-D. Essen	
230	P J O	—	1	Bund	4 Stangen Rundeisen	16	230	Mainz	Direktion Mainz	
231	P K	5402	1	Pack	Bretter	8	231	Düren	K. E.-D. Köln	
232	P M	7	1		4 gebog. Wagenhölzer	17	232	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
233	P M	436	1	Ballen	Garn	56	233	Leipzig Mgd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
234	P S	4802	1	Pack	4 000 Stück Schrenzdüten Nr. 4	6	234	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
235	R	—	1	Kiste	Schrauben	26	235	Weimar b/Cassel	K. E.-D. Cassel	
236	R	—	24	Stück	eis. Roste	192	236	Leipzig Mgd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
237	R	81	1	—	Pumpentheil	23	237	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
238	R	217	1	Kiste	Butter	18	238	Steele Nord	„	
239	R	9471	1	Kollo	2 Messinghähne	—	239	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
240	R C	8128	1	Ballen	Kunstwolle	262	240	Mühlhausen	K. E.-D. Erfurt	
241	R C	8681	1	—	Comptoirstuhl	9	241	Offenburg	Badische Stsb.	
242	R C N	5	1	Stück	Eisen	16	242	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
243	R H	98	1	Fass	leer	132	243	Pforzheim	Badische Stsb.	
244	R H	1493	1	Pack	Modelle	7	244	Mannheim	„	
245	R M	45	1	Kiste	Silberkranz	15	245	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
246	R R	138	1	—	Achse	137	246	Duisburg	K. E.-D. Essen	
247	R S C	22687	1	Kiste	leer	—	247	„	„	
248	R T	814	1	Ballen	50 Rollen Tapeten	15	248	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
249	R W	6549½	1	„	Packleinen	25	249	Düren	K. E.-D. Köln	
250	S	4689	1	Packet	Papier	15	250	Augsburg	Bayerische Stsb.	
251	S	—	1	Kanne	leer	5	251	München Centr.	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
252	S	—	1	—	gusseis. Rahmen	—	252	Bocholt	K. E.-D. Essen	
253	S	—	1	—	eis. Platte	5	253	„	„	
254	S	—	1	—	Drahtseil	—	254	Essen Nord	„	
255	S	22	1	Korbfl.	Saft	6,5	255	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	Schutzmarke: Gebr. Stövesandt, Bremen.
256	S 59/210 oder A 4—1 (undeutlich)	—	2	Säcke	Kaffee	127,5	256	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
257	S	5583 / 101200	1	Kiste	Fleischpepton	22	257	Mannheim	Badische Stsb.	
258	S B	2	1	Sack	Trikotw.	21	258	Pforzheim	„	
259	S C	3726	1	Kiste	Rum	78	259	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
260	Sch	21	1	Kollo	Budenstangen	23	260	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
261	S Co	309	1	Kiste	Schuhwaarenartikel	52	261	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
262	S D	1	1	—	Ofenrost	4,5	262	Immigrath	K. E.-D. Elberfeld	
263	S E T	6424/5	2	Fässer	leer	67	263	München Centr.	Bayerische Stsb.	
264	S G	7613	1	Fass	Oel	258	264	Borken	K. E.-D. Essen	
265	S H	17553/4	2	Ballen	Tabak	152	265	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
266	S L	—	1	—	Feuertopf mit Rost	27	266	Haan	K. E.-D. Elberfeld	
267	St L	100	1	Eimer	Kraut	—	267	Immigrath	„	
268	S L	500	1	Pack	Säcke	10	268	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
269	S M	21	1	Kiste	? (Zollverschluss)	22	269	München Centr.	Bayerische Stsb.	
270	S M	170	1	Verschlag	2 Nachtkästchen	23	270	„	„	
271	S M	200	1	Kiste	Apfelsinen	—	271	Völklingen	St. Johann-Saarbr.	
272	S M K	—	1	Sack	leere Säcke	50	272	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
273	S R	84	1	Fass	Petroleum	143	273	Esch	Wilhelm-Luxemburg	
274	S S	14	1	Kiste	Bilder	27	274	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
275	S T	425	1	Fass	Petroleum	168	275	Bettingen	Wilhelm-Luxemburg	
276	S V	2801	1	Kiste	l. Flaschen	40	276	Köln-Nippes	K. E.-D. Köln	
277	S Z	1390	1	Korb	Wein	13	277	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
278	T	8	1	Stück	Eisenplatte	12	278	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
279	T	79079	1	—	Eisenstange	—	279	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
280	T	—	1	Block	Zink	19	280	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
281	T B	4084	1	Kiste	leer	14	281	Fürth	Bayerische Stsb.	
282	T B S	8901	1	„	Tisch	93	282	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
283	T G	1186	1	„	leer	32	283	„	„	
284	T H	3	1	Fass	leer	20	284	München Centr.	Bayerische Stsb.	
285	T K	36941	1	Ballot	gefüllt	11	285	Mülhausen Eilg.	Reichsbahn	
286	T K	—	3	Kisten	Zucker	85	286	Bocholt	K. E.-D. Essen	
287	T S	212/3	2	Ballen	Leinen	69	287	Krefeld Eilgut	K. E.-D. Köln	
288	T R	380	1	Fass	Mineralöl	262	288	Bielefeld	H. E.-D. Hannover	
289	U G	5 / 194	1	Kiste	Eisenrohre	102	289	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
290	U / O	154 / —	1	Sack	Malzkaffee	50	290	Höxter	K. E.-D. Cassel	
291	V	3	1	—	kl. hölz. Zierknopf	—	291	Neumünster	K. E.-D. Altona	beklebt: von Kösteritz-Bielefeld.
292	V H	806	1	(in Papier)	gebogene Eisenstange	2	292	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
293	V P F	9689	1	Kiste	leere kleine Cartons für Chocolade	70	293	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
294	V R	1859	1	„	leer	99	294	Leipzig Mgd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
295	W	60	1	—	Tisch	81	295	Kiel	K. E.-D. Altona	
296	roth W	15	1	—	Privatdecke	42	296	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
297	W A	3713 auch 3715	1	Stange	Rundeisen	124	297	Berlin Görl. B.	K. E.-D. Berlin	
298	W F	32185/6	1 / 1	Kiste / Fass	Cacao / Kakes	51	298	Bremen	K. E.-D. Hannover	
299	W C B	1500	1	„	Petroleum	—	299	Kettwig	K. E.-D. Essen	
300	W D	1886	1	Kiste	Flaschen	15	300	Trier r/M.	St. Johann-Saarbr.	
301	W F	4998	1	Fass	leer	—	301	Bockenheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	von Köln-G.
302	W F	8102	1	Kiste	Chamotsteine	34	302	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
303	W E	1974	1	„	leer	8	303	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
304	W H	—	2	—	Kupferformen	198	304	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
305	W J	—	1	—	Eisenplatte	—	305	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
306	W M	23	1	Fass	gefllt.	—	306	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
307	W M	164	1	Bund	Stahlblätter	5,5	307	München Centr.	Bayerische Stsb.	
308	W S	—	1	—	neuer leerer Reisekorb	3	308	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
309	W Z	—	21	Bund	Stabeisen	1008	309	Bocholt	K. E.-D. Essen	
310	Z	—	1	Kiste	leere neue Salzkisten	9	310	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
311	Z I	—	1	Holzkoffer	Kleider u. Wäsche	25	311	Diedenhofen	Reichsbahn	
312	Z F	9685	1	Kiste	Würfelzucker	55	312	Schwabach	Bayerische Stsb.	
313	Z S	9642	1	„	Cacao	19,5	313	Strassburg	Reichsbahn	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
314	No. 111 Altmünsterol Mülhausen	—	1	Weidenkorb	?	?	314	Mülhausen Gep.	Reichsbahn	
315	Altona	9 u. 13	2	Bd.	Pantoffeln	—	315	Niebüll	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
316	Braine Rallieu	—	1	—	Kette —	—	316	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
317	M & A F Berlin	420	1	Kiste	Ventile —	16	317	Berlin Görl. B.	K. E.-D. Berlin	
318	Gebr. Böhmer	5536	1	Fass	leer —	32	318	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
319	C. Cöhn Huth Nachfolger	26 L 5446	1 1	„ „	leer — leer —	37	319	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
320	Danubia puri pane	—	1	Kübel	Fett —	29	320	Malsch	Badische Stsb.	auf freier Strecke gef.
321	Düsseldorf	—	1	Kiste	Patentmausefallen —	9	321	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
322	Düsseldorf-Der.	—	1	—	Schmiedestück —	215	322	„	„	
323	Gebr. E	12194 21194	1	Kiste	Malzzucker —	29	323	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
324	Gebr. H. S. Einbeck	8000 1	2	Pack	Leisten —	77	324	Einbeck	K. E.-D. Cassel	
325	Götz	—	1	—	Wagendecke —	—	325	Worms	Direktion Mainz	Walter in Mannheim.
326	(Hennef)	—	2	Kolli	Eisen —	—	326	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
327	(Hennef)	—	1	—	Flacheisen —	—	327	„	„	
328	(Hennef)	—	1	Gebd.	Stahl, 8 kantig —	—	328	„	„	
329	(Hennef)	—	2	Gebund	Stahlstäbe —	—	329	„	„	
330	H. Hülsmann	6765	1	Fass	leer —	32	330	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
331	Gebr. Kamp	11	1	Sack	Wallnüsse —	48	331	Mülh.-Eppingh.	K. E.-D. Essen	
332	Karmastilo	—	1	Stange	Eisen —	15	332	Metz	Reichsbahn	
333	Brauerei Liebotschau Nr. 3058	—	1	Fass	leer —	17	333	Frankfnrt a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
334	A Maurer	5834	1	„	leer —	10	334	Wertheim	Bayerische Stsb.	
335	E S Mülheim a/Rh.	4241	12	Rollen	Papier —	816	335	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
336	Pilsen	—	2	Fässer	leer —	—	336	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
337	Julius Pintsch Berlin	—	4	—	Gasmesser —	20	337	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	
338	Z. H. S. Posen	9413	1	Ballen	baumwollene Waaren	20	338	Posen	K. E.-D. Posen	
339	Erste Prager Malzfabrik	—	1	Pack	25 leere Säcke —	25	339	„	„	
340	A Rheydt	6175	1	Kiste	Glasschränkchen —	19	340	Rheydt	K. E.-D. Köln	
341	F. Steffen	419 216	2	Fässer	leer —	66	341	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
342	Stern Essen	43	1	Kübel	Margarine —	—	342	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
343	A.W. Stuttgart	—	1	—	vierrädriger Handkarren mit 4 Bd. Reisigbesen	—	343	Cannstatt	Württemberg. Stsb.	
344	Otto Thost Zwickau	44729	1	—	Roststab —	—	344	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
345	Troppau	3333	1	Kiste	leer —	6	345	Ziegenhals	K. E.-D. Breslau	
346	A. Weis London	—	1	Packet	? —	15	346	Metz Eilg.	Reichsbahn	
					C. Güter m. Numm. bez.					
347	diverse	—	18	—	l. Bierfässchen —	—	347	Ulm	Württemberg. Stsb.	
348	—	I weiss	50	Stück	Laschen —	—	348	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
349	—	weiss I	1	—	Gusstheil —	1	349	Verden	K. E.-D. Hannover	
350	—	IV	1	Bund	Flach- u. Winkeleisen	31	350	Moselkern	St. Johann-Saarbr.	
351	—	IV d	1	—	Stahlschiene —	—	351	Arnsdorf b/Liegn.	K. E.-D. Breslau	
352	—	V	1	Stab	Flacheisen —	15	352	Merzig	St. Johann-Saarbr.	
353	—	6	1	Sack	Kartoffeln —	89	353	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
354	—	27	1	—	Rost —	—	354	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
355	—	99	1	—	Viehgitter —	—	355	Wieren	K. E.-D. Magdeburg	
356	—	99/239	1	Sack	Kaffee —	73	356	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
357	—	121	1	Fass	leer —	9	357	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
358	—	257	1	Stück	Decke —	—	358	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
359	—	881	1	Fass	Salon-Petroleum —	244	359	Gera	K. E.-D. Erfurt	
360	—	1153	1	Tafel	Eisenblech —	21	360	Trier r.M.	St. Johann-Saarbr.	
361	—	1159 1164	2	Fässer	leer —	264	361	Pforzheim	Badische Stsb.	
362	—	2601	1	Tafel	Wellblech —	—	362	Capellen-Wevelingh.	K. E.-D. Köln	
363	—	2853 2898	2	—	Ketten —	—	363	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
364	—	4852	1	—	Decke	—	364	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	bekl.: Constanz.
365	—	5346	1	Pack	Drucksachen	3	365	Altenessen Süd	K. E.-D. Essen	
366	—	6982	1	Blechständer	Vaseline	31	366	Aschaffenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
367	—	7012	1	Bund	2 Stangen Eisen	32	367	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
368	—	111702	1	Kübel	Margarine	35	368	Kettwig	K. E.-D. Essen	
369	—	30207/8	2	—	Puppenwagen	8	369	Mannheim	Badische Stsb.	
370	—	42647	1	Fass	leer	—	370	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
371	—	93922	1	Kiste	Drahtseil u. Winde	86	371	München Cent.	Bayerische Stsb.	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
372	4 weisse Striche	—	2	—	Rundeisen 5 m 18 cm lg., 2 cm Durchmesser	32	372	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
373	weisser Strich	—	1	Stab	Rundeisen	76	373	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
374	weisser Strich	—	2	—	eis. runde Maschinentheile	13,5	374	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beklebt mit Tangerhütte-Hannover.
375	rother Strich	—	1	Stück	Eisentheil	6	375	Chemnitz	Sächsische Stsb.	4071 eingeg.
376	rother Strich	—	1	Stab	Flacheisen	8	376	Grünhainichen	„	4,40 m lang.
377	weisser Strich	—	8	—	gusseis. Roste	46	377	Crimmitschau	„	
378	gelb —	—	5	—	gusseis. Scheiben	18	378	Dresden-Fr.	„	
379	schwarzer Strich	—	1	Stange	☐-Stahl	13	379	Pirna	„	
380	roth +	—	1	—	Eisentheil	2	380	Soest	K. E.-D. Cassel	
381	grün	1	1	Bund	Hufeisen	11,5	381	Wefensleben	K. E.-D. Magdeburg	
382	? ?	—	2	Bunde	Façoneisen	79	382	Bremerhaven Inl.	K. E.-D. Hannover	
383	Viereck	7124	1	Kiste	leer	8	383	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
384	△	1076	1	„	gebr. Blechflaschen	18	384	Berlin Schl. B.	„	
385	BC	22813	1	„	leer	14	385	Berlin Anh. B.	„	
386	o	2550	1	Ballen	Kampher	65	386	Metz	Reichsbahn	
387	CSt	54473	1	Kiste	gefüllt	10	387	Mülhausen	„	
388	GAC A	08786	1	„	Manufakturwaaren	45	388	Lübeck	Lübeck-Büchener	*)
389		5816	1	Fass	leer	35	389	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
390		2639	1	—	l. Oelfass	35	390	Tuttlingen	Württemberg. Stsb.	
391	GS	10532	1	Fass	leer (Oelfass)	23	391	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
392	CR C K	—	1	—	Holzverschlag	42	392	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
393	H T S Eller	XI	1	Sack	Werg oder Flachs	25	393	Eller	K. E.-D. Elberfeld	
394		—	1	„	Zucker	98	394	Düsseld.-Derend.	„	
395	E V W D	82080	1	Kiste	Badeofen	34	395	Düsseldorf-Bilk	„	
396	(eingegossen)	—	2	Blöcke	Zink	10	396	Hagen	„	
397		1552	1	Kiste	leer	20	397	Frankfurt a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
398	JKS	5464/5465	2	Kisten	leer	40	398	„	„	
399		8899	1	Kiste	leere Flaschen	31	399	Oberlahnstein	„	

*) Beschrieben: „Gothenburg"; beklebt: „Lübeck Ausfuhrgut".

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
400	△ SS	60798	1	Kiste	Seife —	35	400	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
401	△ B	250	1	Fass	gefüllt —	184	401	„	„	
402	(Haken)	—	12	Stück	Eisen —	—	402	Köln-Deutz	„	
403	◇ 8175	—	1	Kiste	Papierwaaren —	30	403	Bocholt	K. E.-D. Essen	
404	◇ C	—	1	Fass	Schmalz —	—	404	Essen Nord	„	
405	S	30863	1	Ballen	Tabak —	—	405	„	„	
406	><, gelb	—	1	—	gusseis. Platte —	4	406	Dortmund B. M.	„	
407	△ W	5730	1	Kiste	Kerzen —	38	407	Altenessen Süd	„	
408	◇ B	—	1	„	Aepfelschnitzel —	25	408	Dortmund K. M.	„	
409	△ B	4443	1	„	? —	54	409	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
410	△ G	3250	1	Pack	leere Säcke —	44	410	Tuchel	K. E.-D. Danzig	
411	C △ d B n	54047	1	„	Gardinenleisten —	11	411	Gerolstein	St. Johann-Saarbr.	
412	△ B	661	1	Ballot	Stoffe —	27	412	München Centr.	Bayerische Stsb.	
					E. Güter ohne Bezeichn.					
413	—	—	1	—	Achsbuchse —	4	413	Gütersleben	K. E.-D. Magdeburg	
414	—	—	1	—	Achsbuchsunterkasten	6	414	Kiel	K. E.-D. Altona	
415	—	—	1	Bund	Bandeisen —	3	415	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
416	—	—	1	Pack	25 Stück Bandeisen	3	416	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
417	—	—	1	Bund	Bettladentheile —	50	417	Heidelberg	Badische Stsb.	
418	—	—	1	Kollo	{ 4 Seitentheile zu 2 Bettstellen }	—	418	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
419	—	—	1	Sack	Bettzeug —	8	419	Altenessen Süd	K. E.-D. Essen	
420	—	—	1	—	Bierrohr —	—	420	Breyell	K. E.-D. Köln	
421	—	—	1	Ballen	Bindfaden —	22	421	M.-Gladbach	„	
422	—	—	2	Säcke	Bittersalz —	212	422	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
423	—	—	1	Pack	4 Blechkästen —	6	423	Bamberg	Bayerische Stsb.	
424	—	—	1	—	Blechscheere —	1	424	Finnentrop	K. E.-D. Elberfeld	
425	—	—	1	{ Kollo in Holzwolle verpackt }	{ Blechtrichter, 3 Spiralfedern u. 1 Winkeleisen }	7	425	Leipzig Mgdb. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
427	—	—	1	—	Blechuntersatz —	—	427	Heidelberg	Badische Stsb.	
428	—	—	1	—	Blumentisch —	11	428	München Centr.	Bayerische Stsb.	
429	—	—	1	Sack	Bohnen —	100	429	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
430	—	—	2	—	Bretter —	13	430	Merxheim	Reichsbahn	
431	—	—	5	—	Bretter —	88	431	Jablonowo	K. E.-D. Danzig	
432	—	—	23	—	Bretter —	—	432	Alt-Kemnitz i/R.	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
433	—	—	3	—	Bretter von Ellernholz	48	433	Jablonowo	K. E.-D. Danzig	
434	—	—	1	Bund	Blechgeschirr —	9	434	Hof	Bayerische Stsb.	
435	—	—	1	—	Bücherregal —	3	435	Punitz	K. E.-D. Posen	
436	—	—	1	—	eis. Bufferunterlage	—	436	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	**)
437	—	—	2	{ Wellenpapier }	Butter —	3/4	437	Krefeld Eilgut	K. E.-D. Köln	
438	—	—	1	—	Contregewicht —	10	438	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
439	—	—	1	Sack	Corinthen —	50	439	Borken	K. E.-D. Essen	
440	—	—	11	Stück	kl. Deckchen —	—	440	Schwientochlowitz	K. E.-D. Kattowitz	
441	—	—	1	Ballot	Düten —	28	441	München Centr.	Bayerische Stsb.	
442	—	—	1	Kiste	Echouteurwalze —	92	442	Chemnitz**)	Sächsische Stsb.	**) bei einem Spediteur.
443	—	—	1	—	geschnitztes Eckbrett	—	443	Gerolstein	St. Johann-Saarbr.	
444	—	—	1	—	Eckbrett aus Lättchen	—	444	Trier r/M.	„	
445	—	—	1	Kollo	Eisen —	—	445	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
446	—	—	1	Stück	Eisen, 1,35 m lg. —	10	446	Appenweier	Badische Stsb.	
447	—	—	2	Kolli	Eisen —	46	447	Duisburg	K. E.-D. Essen	

*) Bez. von Verciorowa nach Geissen u. Gyorsáru Eilgut.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
448	—	—	6 1 1	Stangen Stange Tafel	T-Eisen — Flacheisen — Blech —	19 40 13	448	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
449	—	—	1	—	Eisenblech, 5,1 m lg., 16,5 cm br., 3 mm stark	20	449	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
450	—	—	3	Tafeln	Eisenbleche —	—	450	Gotha	K. E.-D. Erfurt	6,5 m lg., 0,2 m br.
451	—	—	14	—	verz. Eisenbleche —	—	451	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
452	—	—	1	Bund	verzinkter Eisendraht	14,5	452	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
453	—	—	1	Fass	Eisendraht —	400	453	Düren	K. E.-D. Köln	
454	—	—	1	—	Eisenkugel —	10	454	Posen	K. E.-D. Posen	
455	—	—	12	Stück	Eisenröhren —	55	455	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
456	—	—	1	Pack	Eisenstangen —	34	456	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
457	—	—	1	Bund	Eisenstangen —	15,5	457	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
458	—	—	4	—	Eisenstangen —	28	458	Frkfrt. a/M.H.G.B	K. E.-D. Frankf. a/M.	je 1,20 m lang.
459	—	—	1	—	viereckiges durchlochtes Eisentheil	40	459	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
460	—	—	4	Packete	Emballage —	77	460	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
461	—	—	1	Wagen	Erz —	—	461	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
462		—	1	Handkoffer*)	Esswaaren u. Wäsche	12	462	Oos	Badische Stsb.	*) von braunem Segeltuch.
463	—	—	1	Fässchen	leer —	5	463	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
464	—	—	1	Fass	leer —	16	464	Barmen-Rittersh.	„	
465	—	—	1	„	leer —	34	465	Düsseld.-Derend.	„	
466	—	—	1	Ballen	Federn —	9	466	München Centr.	Bayerische Stsb.	
467	—	—	1	Pack	Feilen —	6	467	Mülhausen Gep.	Reichsbahn	
468	—	—	2	—	eis. Fenster —	12	468	Neubeckum	K. E.-D. Hannover	60 cm l., 40 cm br.
469	—	—	1	Pack	Fensterleder —	8	469	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
470	—	—	1	Bund	Fensterstangen —	24	470	Offenburg	Badische Stsb.	
471	—	—	1	Rolle	3 Filzdecken 1 Plüschdecke	16	471	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
472	M	—	1	Pack	4 Kisten geräucherte Fische	8	472	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
473	—	—	1	Bund	Flacheisen —	45	473	Lützelburg	Reichsbahn	
474	—	—	1	Stange	Flacheisen —	18	474	Artern	K. E.-D. Erfurt	
475	—	—	2	—	Flöcklinge —	—	475	Windschlag	Badische Stsb.	
476	—	—	1	Kollo	Formplatte —	2	476	Bremerhaven**)	K. E.-D. Hannover	**) Zollinl.
477	—	—	1	„	Garderobenbügel —	6	477	Zielenzig	K. E.-D. Posen	
478	—	—	1	Bund	Gardinenstangen —	20	478	Schalke	K. E.-D. Essen	
479	—	—	1	Kollo	eis. Gardinenstangen	3	479	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
480	—	—	1	—	eis. Gasrohr —	10	480	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
481	—	—	3	—	Gasröhren —	55	481	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	
482	—	—	1	—	eis. Gewicht —	10	482	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
483	—	—	4	Stück	Gerüstbäume —	—	483	Krefeld Eilgut	K. E.-D. Köln	
484	—	—	2	Kolli	Grubenholz —	—	484	Köln-Deutz	„	
485	—	—	1	—	gusseis. Kniestück —	21	485	München Centr.	Bayerische Stsb.	
486	—	—	1	Kollo	Gussplatte —	16	486	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
487	—	—	1	—	Gussplatte —	114	487	Hattingen Rhr.	K. E.-D. Essen	
488	—	—	1	—	Gusstheil —	1	488	Wimpfen	Badische Stsb.	
489	—	—	1	—	Hackbrett —	5	489	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
490	—	—	1	Wagen	Haldenschlacken —	—	490	Duisbg.-Hochf.	K. E.-D. Essen	
491	—	—	1	Kollo	Handwerkszeug —	13	491	Pinne	K. E.-D. Posen	
492	—	—	2	—	leere Harzfässer —	83	492	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
493	—	—	1	—	Haut (grün) —	22	493	Amberg	Bayerische Stsb.	
494	—	—	1	—	Hebel —	3	494	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
495	—	—	4	Verschläge	Heizkörper —	172	495	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
496	—	—	4	Stück	Herd- u. Ofentheile —	—	496	Rheinbrohl	K. E.-D. Köln	
497	—	—	1	—	Holzgriff —	—	497	Gerolstein	St. Johann-Saarbr.	
498	—	—	1	Bund	Holztheile —	—	498	Heidelberg	Badische Stsb.	
499	—	—	1	—	Holzrahmen —	6	499	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
500	—	—	1	Pack	Holzschuhe —	11	500	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
501	—	—	1	Ballen	Holzwaaren —	15	501	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
502	—	—	1	Kiste	Holzwaaren —	36	502	Altenessen Süd	K. E.-D. Essen	
503	—	—	1	Sack	gusseis. Hülsen —	83	503	Gevelsberg-Haufe	K. E.-D. Elberfeld	
504	—	—	1	—	lebendes Huhn †) —	—	504	Neunkirchen	St. Johann-Saarbr.	
505	—	—	1	schwarze Handtasche	2 Jaquets, 1 Weste, 1 Hose, 2 Brote, 2 Kisten Cigarrenabfälle, 2 Flaschen Wein u. 1 Paar Schuhe	8,5	505	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
506	—	—	1	Pack	Kalbfelle —	78	506	Görlitz	K. E.-D. Breslau	einige Zacken sind abgebrochen.
507	—	—	1	—	eis. Kammrad —	85	507	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
508	—	—	1	Korb	Kandiszucker —	13	508	München Centr.	Bayerische Stsb.	
509	—	—	6	Säcke	Kartoffeln —	237	509	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	verkauft.
510	—	—	4	Stück	gedrehte Kegel für Kleiderständer	1	510	Lehe	K. E.-D. Hannover	
511	—	—	1	Pack	eis. Keile —	—	511	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	

†) Am 20/12. 1899 aus PZ 302 entflogen; verkauft.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
512	—	—	1	—	Kette	—	512	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	4 m lang ohne Haken u. Ring.
513	—	—	1	—	Kette	17,5	513	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
514	—	—	1	—	Kette, 3 m lang	18	514	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
515	—	—	2	—	Ketten, 4,8 u. 5,6 m lang	—	515	Lübeck	Lübeck-Büchener	
516	—	—	1	Paar	Kinderholzschuhe	—	516	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
517	—	—	1	—	Kinderschreibpult	26	517	Würzburg	Bayerische Stsb.	
518	—	—	1	—	Kinderstuhl	9	518	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
519	—	—	1	Kiste	leer	—	519	Mainz	Direktion Mainz	beschr.: Mainz.
520	—	—	1	„	leer	48	520	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
521	—	—	1	—	Klappstuhl	1	521	Lauenförde	K. E.-D. Cassel	
522	—	—	1	Pack	2 Klappstühle	—	522	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
523	—	—	1	„	Kleider	10	523	Berlin H. u. L. (Eilg.)	K. E.-D. Berlin	
524	—	—	1	Sack	Kleider	17,5	524	München Centr.	Bayerische Stsb.	
525	—	—	1 3	Pack „	34 Kleiderhaken verz. Schrauben	7	525	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
526	—	—	1	—	Kleiderständer	15	526	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
527	—	—	1	Kollo	4 eiserne Kloben	5	527	Metz	Reichsbahn	
528	—	—	1	Wagen	Kohlen	—	528	Winterswyk	K. E.-D. Essen	Essen 50764.
529	—	—	1	Packet	2 Körbchen	2	529	Würzburg	Bayerische Stsb.	alte Bezettelung: Regensburg-Würzbg.
530	—	—	1	Korb	leer	4	530	Heidelberg	Badische Stsb.	
531	—	—	1	„	leer	39	531	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
532	—	—	1	Bund	2 Körbe	5	532	Wiesloch	Badische Stsb.	
533	—	—	1	Pack	8 leere Körbe	37	533	Trier r. M.	St. Johann=Saarbr.	
534	—	—	1	—	Korbdeckel	—	534	Neisse	K. E.-D. Breslau	
535	—	—	1	—	eis. Kugel	2	535	Breslau O. S.	„	
536	—	—	1	Bund	Kupferdraht	2	536	Tuttlingen	Württemb. Stsb.	
537	—	—	1	Kiste	? (Lack)	44	537	München Centr.	Bayerische Stsb.	
538	—	—	3	—	eis. Lampenkugeln	7	538	Schalke	K. E.-D. Essen	
539	—	—	4	—	Latirbäume	—	539	M.=Gladbach	K. E.-D. Köln	
540	—	—	2	—	Latten	15	540	Flensburg	K. E.-D. Altona	
541	—	—	1	Ballen	Lumpen	195	541	Kirchheim a/N.	Württembg. Stsb.	
542	—	—	6	Säcke	weisse Lumpen	181	542	Carnap	K. E.-D. Essen	
543	—	—	1	—	Maschine	100	543	Karlsruhe R.	Badische Stsb.	
544	—	—	1	Kollo	Maschinentheil	22	544	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
545	—	—	1	—	gusseis. Masch.-Theil	47	545	Kalk N.	K. E.-D. Köln	
546	—	—	1	Sack	alte Maschinentheile	19	546	Stuttgart West	Württemberg. Stsb	
547	—	—	1	Bund	Medizinflaschen	15	547	Hardenberg	K. E.-D. Danzig	
548	—	—	1	—	Messinglager	1,5	548	Krefeld Eilgut	K. E.-D. Köln	
549	—	—	3	—	Messingrohre	5	549	München Centr.	Bayerische Stsb.	
550	—	—	1	Korb	alte Messingventile u. Krahnen	18	550	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
551	—	—	1	Beutel	Messingwaaren	16,5	551	Nordstemmen	K. E.-D. Hannover	
552	—	—	1	Bund	Messlatten	—	552	Mannheim E.	Badische Stsb.	
553	—	—	1	—	Milchkanne, 15 Ltr.	2	553	Bruchsal	„	
554	—	—	2	—	1 Milchkannen	—	554	Stuttgart Gep.	Württemberg. Stsb.	
555	—	—	1	Pack	Möbel	11	555	München Centr.	Bayerische Stsb.	
556	—	—	1	—	Mühlstein	—	556	Mannheim	Badische Stsb.	
557	—	—	1	Bund	Nessel	19,5	557	Augsburg	Bayerische Stsb.	
558	—	—	1	Korbkanne	gefüllt, ansch. Oel	25	558	Mainz	Direktion Mainz	
559	—	—	1	Kiste	Ofenkacheln	13,5	559	München Centr.	Bayerische Stsb.	
560	—	—	1	—	Ofenplatte	4	560	Duisburg	K. E.-D. Essen	
561	—	—	1	—	runder gusseis. Ofeneinsatz	4,5	561	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
562	—	—	1	—	gusseis. Ofentheil	4	562	Posen	K. E.-D. Posen	
563	—	—	1	—	Ofenthür	10	563	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
564	—	—	1	—	Ofenthürchen	5	564	München Centr.	Bayerische Stsb.	
565	—	—	1	Sack	Packethaltergriffe	22	565	Görlitz	Sächsische Stsb.	
566	—	—	1	Rolle	Papier (fortlaufend)	33	566	Pforzheim W.	Württemberg. Stsb.	
567	—	—	2	Pack	leb. Pflanzen	10	567	Dülken	K. E.-D. Köln	
568	—	—	2	„	Papier	250	568	Düsseld.=Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
569	—	—	1	Fass	Petroleum	192	569	Plettenberg	„	
570	—	—	1	Plan	Plan, 5¾ m breit, 9 m lang	—	570	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
571	—	—	40	Stück	eis. Platten	360	571	Falkenau	Sächsische Stsb.	
572	—	—	1	Eimer	Preisselbeeren	15	572	Düsseld=Derend.	K. E.-D. Elberfeld	verkauft.
573	—	—	1	—	alte Privatdecke	16	573	Hagen	„	
574	—	—	1	Stück	Bufferhülse	—	574	Leipzig Mgd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
575	—	—	1	—	Puppenkleiderschrank	8	575	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
576	—	—	1	—	Puppenwagen	3	576	Lörrach	Badische Stsb.	
577	—	—	1	Rad	Maschinentheil	31	577	M.=Gladbach	K. E.-D. Köln	
578	—	—	1	Säckchen	geschnittener Rauchtabak	4	578	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
579	—	—	1	Bund	Reiserbesen	12	579	Trier r. M.	St. Johann=Saarbr.	
580	—	—	1	—	Repositorium	78	580	Posen	K. E.-D. Posen	
581	—	—	1	—	gusseis. Riemenscheibe	108	581	Oelde	K. E.-D. Hannover	
582	—	—	2	—	gusseis. Röhren	98	582	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	6 m lang, 5 cm Durchmesser.
583	—	—	2	—	gusseis. Röhren	60	583	„	„	5 m lang, 4 cm Durchmesser.
584	—	—	12	Stück	eiserne Röhren	15	584	Bremerhaven*)	K. E.-D. Hannover	*) Zollinl.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
585	—	—	1	—	gusseis. Rohr	—	585	Hilden	K. E.-D. Elberfeld	55 cm lang, 9 cm lichte Weite
586	—	—	1	—	eis. Rohr	—	586	Hilden	„	4 m lang, 7 cm Durchmesser
587	—	—	1	Bund	span. Rohr	13	587	Duisburg	K. E.-D. Essen	
588	—	—	1	—	gusseis. Rohr	24,5	588	München Centr.	Bayerische Stsb.	
589	—	—	1	—	eis. Rohr 3,18 m lg.	11	589	Magdeb.-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
590	—	—	5	Kolli	eis. Rohre	—	590	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
591	—	—	230	Stück	gusseis. Rohre	—	591	Laer	K. E.-D. Essen	
592	—	—	1	—	Rolle, anscheinend zu einem Webstuhl gehörend	—	592	Hemmerde	K. E.-D. Elberfeld	an einem Ende L. O. II gez.
593	—	—	65	—	Roststäbe	—	593	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
594	—	—	1	Kollo	2 Rohrstühle	10	594	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
595	—	—	1	Pack	2 Rohrstühle mit Lehnen u. Goldriffe	—	595	Tiegenhof	K. E.-D. Danzig	
596	—	—	1	—	eisern. Rost	5	596	Diedenhofen	Reichsbahn	
597	—	—	7	Stück	Roste	71	597	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
598	—	—	1	Bund	Rundeisen	37	598	Oelde	K. E.-D. Hannover	
599	—	—	1	Stange	Rundeisen	38	599	Gräfrath	K. E.-D. Elberfeld	
600	—	—	2	Stangen	Rundeisen	61	600	Jerxheim	K. E.-D. Magdeburg	
601	—	—	1	Sack	Säcke	22	601	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
602	—	—	1	„	Säcke	40	602	Darmstadt	Direktion Mainz	
603	—	—	1	Pack	Säcke	56,5	603	Duisburg	K. E.-D. Essen	
604	—	—	1	„	leere Säcke (Kleie-)	25	604	Posen	K. E.-D. Posen	
605	—	—	1	Sack	leere Säcke	7	605	München Centr.	Bayerische Stsb.	
606	—	—	1	„	leere Säcke	25	606	Glauchau	Sächsische Stsb.	
607	—	—	1	—	Sackkarre	35	607	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
608	—	—	1	—	eis. Sackkarre	23	608	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
609	—	—	1	—	eis. Sackkarre	—	609	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
610	—	—	1	—	Sackkarren (aus Eisen)	—	610	Calw	Württemberg. Stsb.	
611	—	—	1	—	Blechdose Safran	—	611	Hattingen Rhr.	K. E.-D. Essen	
612	—	—	1	Ballen	anschein. Säure	44	612	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
613	—	—	2	—	Sägen u. Aexte	11	613	Gr. Moyeuvre	Reichsbahn	
614	—	—	1	Schachtel	—	21	614	Berlin H. u. L. (Eilg.)	K. E.-D. Berlin	Flushing 534.
615	—	—	1	—	lebender langfarbiger schwarzer Schäferhund	—	615	Nienhagen bei Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
616	—	—	1	Pack	Schaufeln	26	616	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
617	—	—	5	Stück	eiserne Schaufeln (Gitterschaufeln)	7	617	Mühlhausen	K. E.-D. Erfurt	*)
618	—	—	1	—	Schliesskorb gefüllt	$42^1/_4$	618	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
619	—	—	1	Schliesskorb	Kattunstoff	10	619	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
620	—	—	1	—	Schliesskorb, leer, mit 2 Schlössern	5	620	Rheydt	K. E.-D. Köln	
621	—	—	1	Stange	Schmiedeeisen	29,5	621	Probstzella	K. E.-D. Erfurt	4,9 m lang, 5,5 cm hoch, 1,5 cm breit.
622	—	—	2	Pack	eis. Schrauben	6	622	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
623	—	—	5	Stück	Schrauben	27,5	623	Barleben	K. E.-D. Magdeburg	
624	—	—	1	Sack	Schuhe	23	624	Würzburg	Badische Stsb.	
625	—	—	1	Ballen	Seifensteinpackung	12	625	Herne	K. E.-D. Essen	
626	—	—	4	Stück	eiserne Siederohre	—	626	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
627	—	—	1	—	Spazierstock mit schwarzem Horngriff	—	627	Soest	K. E.-D. Cassel	gebraucht.
628	—	—	1	—	vierräd. Spielwagen	—	628	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
629	—	—	5	Bund	Stahl	305	629	Düsseld.-Derend.	„	
630	—	—	1	Stab	Stahl, 1 m lang	3	630	Tuttlingen	Württemberg. Stsb.	
631	—	—	1	„	Stahl	30	631	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
632	—	—	5	Stäbe	Stahl	20	632	Lörrach	Badische Stsb.	
633	—	—	1	Stange	Stahl	3	633	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	1,30 m lang.
634	—	—	1	—	Stange Stahl	9	634	Schildberg	K. E.-D. Posen	
635	—	—	1	Stange	Stahl	13	635	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
636	—	—	1	„	Stahl	57	636	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
637	—	—	1	Bund	6 Stangen Stahl	12	637	Aschaffenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
638	—	—	1	- -	Stahlrohr	18	638	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	4,80 m lang, 74 mm äuss. Weite.
639	—	—	1	—	Steckenpferd	$1^1/_2$	639	Hameln	K. E.-D. Hannover	
640	—	—	4	—	eis. Streben	—	640	Weinheim	Main-Neckarb.	Ladeutensilien.
641	—	—	1	—	dicker Strick	—	641	Mühlhausen	K. E.-D. Erfurt	Saalfeld Mühlhausen bezettelt.
642	—	—	1	Netz	Stricke	220	642	München Centr.	Bayerische Stsb.	
643	—	—	1	Pack	2 Stühle	10	643	Betzdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
644	—	—	1	—	Tau	10	644	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
645	—	—	2	—	Taue	—	645	Frankenberg	K. E.-D. Cassel	
646	—	—	1	Ballen	Tauwerk	123	646	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
647	—	—	1	Fass	ansch. Terpentin	77	647	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
648	—	—	1	„	Theer	310	648	München Centr.	Bayerische Stsb.	

*) Von Oberbrügge 4/1. ohne Empf.-Stat. bezettelt.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
649	—	—	5	Stück	alte, leere Theerfässer	—	649	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
650	—	—	2	Kolli	Thürbeschläge —	—	650	Mannheim E.	Badische Stsb.	
651	—	—	1	Stück	eis. Tischfuss —	9,5	651	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
652	—	—	1	—	eis. Topf —	2,5	652	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
653	—	—	1	—	Tragfeder —	—	653	Herne	K. E.-D. Essen	
654	—	—	1	Ballot	Tuch —	22	654	München Centr.	Bayerische Stsb.	
655	—	—	1	—	Verbindungshahn —	10	655	Posen	K. E.-D. Posen	
656	—	—	1	—	Viehgitter —	—	656	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
657	—	—	1	Kiste	Vorhängeschlösser —	48	657	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
658	—	—	1	Stück	Vorlegebaum —	—	658	Ruhland	K. E.-D. Halle a/S.	
659	—	—	1	—	Wagendecke —	75	659	Neustadt a/Saale	Bayerische Stsb.	
660	—	—	2	Bund	Wagenreifen —	168	660	Rothenburg a. T.	„	
661	—	—	1	—	Waschbeckenständer	5	661	München Centr.	„	
662	—	—	1	—	vernickelter Waschkessel	2	662	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
663	—	—	6	—	Wassereimer —	8	663	Ansbach	Bayerische Stsb.	
664	—	—	1	—	Weichenzunge —	—	664	Mannheim	Badische Stsb.	theils mit Grünberg bezeichnet.
665	—	—	49	—	l. Weinfässer —	—	665	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
666	—	—	25	—	leere, neue Wichsschachteln	—	666	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
667	—	—	1	Stange	Winkeleisen —	25	667	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
668	—	—	1	Kollo	2 eis. Zahnräder —	9,5	668	Geestemünde*)	K. E.-D. Hannover	*) Zollinl.
669	—	—	1	Pack	6 Zangen u. 6 Pack (36) Feilen	—	669	Mayen Ost	St. Johann-Saarbr.	
670	—	—	1	Sack	Zucker —	7	670	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
671	—	—	1	„	Zucker —	100	671	Wronke	K. E.-D. Bromberg	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	H H	5271	1	Verschlag	leer —	40	1	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
2	—	—	1	Stück	Kinderstuhl —	6	2	Spandau	„	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 21. Februar Vorm. gemeldet.

Nr. 4. Berlin, am 28. Februar 1900. Jahrgang 1900.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	I A	7179	1	Stab	Stahl —	7	1	Neuss	K. E.-D. Köln	
2	A A	107	2	—	Matratzenrahmen —	18	2	Zwickau	Sächsische Stsb.	aus Holz.
3	A B	859	1	Fass	gesalzene Därme —	39	3	Hof	„	
4	A B	4881	1	Ballot	Tapeten —	29	4	München Centr.	Bayerische Stsb.	
5	A B	—	1	Kiste	{Wasserdruckregler aus Porzellan}	27	5	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
6	{A G S B Z}	3880	1	Bierfass	leer —	17	6	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
7	A H	10	1	Korb	leer —	—	7	Emmerich	K. E.-D. Essen	
8	A J	5812	1	Kiste	? —	—	8	„	„	
9	A L	—	1	Bund	5 Bretter, ca. 1,5 m l.	7	9	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
10	A R	2613	1	Spahnkorb	leer —	3	10	Kiel	K. E.-D. Altona	
11	{AR}	5221	1	Ballen	Bettfedern —	41	11	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
12	A Z	15	1	Korb	l. Flaschen —	57	12	Moers	K. E.-D. Köln	
13	B	10910	1	Pack	eiserne Röhren —	12	13	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
14	B	16	1	Bund	6 Stangen Stahl —	13,5	14	Stolp	K. E.-D. Danzig	
15	B	—	1	Pack	Nägel —	—	15	Dorsten	K. E.-D. Essen	
16	B	—	{1 1	Kollo —	Bleistange — hölz. Klotz —}	—	16	„	„	
17	B D E W	—	1	Kiste	leer —	15	17	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
18	B H	869	1	„	Tapeten —	35	18	Duisburg	K. E.-D. Essen	
19	B K	7738	1	„	leer —	39	19	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
20	B R	2730	1	Bierfass	leer —	26	20	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
21	B S	4430	1	Kiste	leer —	50	21	Tuttlingen	Württemberg. Stsb.	
22	B W	262	1	Ballot	Pappe —	9	22	München Centr.	Bayerische Stsb.	
23	C B	—	1	Bütte	Seife —	25	23	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
24	C B	158	1	Bierfass	leer —	18	24	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
25	C B	—	1	Sack	Kleie —	50	25	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
26	C F K	2929	1	Ballot	? —	20	26	Zwickau	Sächsische Stsb.	
27	C F S	711/13	3	Pack	Papier —	—	27	Liebau	K. E.-D. Breslau	{beschr.: Wien.
28	C M	2335	1	Kiste	leer —	—	28	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	{bkl.: Braunschweig-Dortmund.
29	C N	unles.	1	—	l. Weinfass —	17	29	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
30	C R C	42245	1	—	Ofenrohrknie —	1,5	30	Duisburg	K. E.-D. Essen	
31	D	3603	1	Kollo	2 hölz. Matr.-Rahmen	3	31	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
32	D	420	1	Kiste	Cassia —	6,5	32	Putzig	K. E.-D. Danzig	
33	D A	6169	1	Kanne	leer —	5	33	München Centr.	Bayerische Stsb.	
34	D E	—	2	—	gusseis. ansch. Lager	19	34	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
35	D R G M	—	1	—	Vorhangschloss —	—	35	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
36	E	175440	1	Kiste	leer —	20	36	Emmerich	K. E.-D. Essen	
37	E	155440	1	„	leer —	15	37	„	„	
38	E	88008	1	—	Ofen —	—	38	K.-Ehrenfeld	K. E.-D. Köln	
39	E C	1008	1	Kollo	eis. Maschinentheile —	11	39	{Leipzig-Eutritzsch}	K. E.-D. Halle a/S.	
40	E D	60	1	Verschlag	Steinröhren —	38	40	Duisburg	K. E.-D. Essen	{bkl.: ab Frankfurt a/M.
41	E F	—	1	Koffer	Gepäck —	44	41	Güstrow	Meckl. Friedr. Franzb.	*)
42	E F	19762	1	Kiste	Cigarren —	38	42	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
43	E H	398	1	Ballen	Schuhleder —	53	43	Eupen	K. E.-D. Köln	
44	E K	9762	1	Kiste	gefüllt —	42	44	Krefeld	„	
45	E S	{34 14}	2	Körbe	leer —	32	45	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
46	E S	{4214/16 84/87}	6	Kisten	? —	{242 132}	46	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
47	F	1090	1	Pack	2 Bettrahmen —	—	47	Bochum Nord	K. E.-D. Essen	
48	F A	222/231	2	Fässer	Sesam-Oel —	434	48	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
49	F M C	{9032/35 9042/45}	8	Kisten	leer —	193	40	Leipzig I	Sächsische Stsb.	

*) Unabgefordertes Gepäck zu Schein 442 Goldberg-Güstrow.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
50	F N	—	1	Fass	Fett —	27	50	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
51	F W	—	1	Pack	alte Säcke —	25	51	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
52	G	7684/85	2	Bunde	Holzreifen —	10,5	52	Niedersedlitz	Sächsische Stsb.	Leobschütz beschr.
53	G	3	1	—	Privatdecke —	—	53	Hannover Süd	K. E.-D. Hannover	
54	G C	1662	1	Fass	leer —	28	54	München Centrb.	Bayerische Stsb.	
55	G u. C	7614	1	Ballen	Wattirleinen —	17	55	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
56	G D M	—	3	—	Priv.-Viehgitter —	—	56	Cleve	„	
57	G F A	1131	1	Ballen	gefüllt —	80	57	Köln-Deutz	„	
58	G G & Ci.	1900	1	Kiste	Kleider —	27	58	Schopfloch	Bayerische Stsb.	
59	G H	—	1	Pack	Pöklinge —	19	59	Dresden N. II.	Sächsische Stsb.	verkauft.
60	G K { 16 / 17	15822 / 53594	1 / 1	Sack / „	Kaffee — / Kaffee —	20 / 20 }	60	Malchow	Meckl. Friedr. Franzb.	
61	G N	8220	1	Rolle	Wellpapier —	16	61	Soest	K. E.-D. Cassel	
62	{ G O D u.	29098 div. }	14	Kisten	leer —	—	62	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
63	{ Gr ♯ 8	30844 5 }	1	Kiste	Bleirohre u. Laternen	53	63	Griefstedt	K. E.-D. Erfurt	
64	G R	87	1	Pack	Bügeleisen —	18	64	Rappenau	Badische Stsb.	
65	G S	774	1	Ballen	? —	94	65	Schalke	K. E.-D. Essen	
66	G S	2665	1	„	{ Paletots u. blaue Arbeitsanzüge }	45	66	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
67	{ G S / T	810 }	1	Fass	leer —	28	67	Marienheide	„	
68	G V	50	1	Schlosskorb	(gefüllt) —	27	68	Kiel	K. E.-D. Altona	
69	G Z	4436	1	—	l. Eisenfass —	—	69	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
70	H	1	1	Bund	Holzschuhe —	—	70	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
71	H	811	1	—	Eisentheil —	7	71	Duisburg	„	
72	H	81925	1	Kistchen	Chokoladentäfelchen	22	72	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
73	H	—	3	—	gusseis. Rohre —	16	73	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
74	H	III	1	—	Stahlschaar —	2	74	Heidelberg	Badische Stsb.	
75	H B	1	1	—	Schaukelpferd —	—	75	Coblenz	K. E.-D. Köln	
76	H & C	—	1	Fass	leer —	22	76	München Centrb.	Bayerische Stsb.	
77	H C	42	1	Ballen	Tapeten —	35	77	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
78	H E	5	1	Pack	4 l. weisse Körbe —	5	78	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	
79	H E	112	1	Kiste	fr. Fleischwaaren —	29	79	Krefeld	K. E.-D. Köln	
80	H H	10	1	Pack	5 Kistchen Sprotten —	10	80	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
81	H H	56	1	„	Stahlmesser —	7	81	Leipzig Th. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
82	H J	—	1	Kasten	{ Bindfaden, Handwerkszeug und Nägel }	—	82	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
83	H L	2078	1	Bund	Kohlenschaufeln —	15,5	83	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
84	H M	—	1	Sack	Polenta —	102	84	München Centrb.	Bayerische Stsb.	
85	H P	58	1	Pack	Papier —	—	85	Emmerich	K. E.-D. Essen	
86	H & R	6218	1	Kiste	gefüllt —	118	86	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
87	{ HR }	6725	1	„	Käse —	24	87	Krefeld	K. E.-D. Köln	
88	H R J	—	1	—	Holzkoffer —	30	88	Neuss	„	
89	H S	1382	1	Kiste	Spiegelglas —	180	89	Langenberg	Sächsische Stsb.	
90	H S	2908	1	„	Packstroh —	65	90	Bochum Nord	K. E.-D. Essen	
91	H T	IV	1	—	verzinktes Eisenrohr —	14	91	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	{ 42 mm äussere Weite.
92	H Z	6442	1	Ballen	Garn —	107	92	{ Allendorf a. d. W. Sooden }	K. E.-D. Cassel	
93	J —	268	1	Kiste	{ weisse Damenunterröcke }	47	93	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
94	J	$1^1/_4$	1	Stab	Stahl —	12,5	94	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
95	J A	1202	1	Kiste	leer —	46	95	Aachen	K. E.-D. Köln	
96	J A H	1	1	—	kl. alte Schrankthür —	2	96	„	„	
97	J B	1	1	Kiste	Gypsverzierungen —	73	97	Neuss	„	
98	J B	427	1	„	{ Jahrmarktskurzwaaren }	10	98	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
99	J C	25	1	Ballen	Leder —	12	99	Coblenz	K. E.-D. Köln	
100	J C	7174	1	Kiste	Obst —	17	100	Schwandorf	Bayerische Stsb.	
101	J E	1720	1	Fass	leer —	15	101	München Centrb.	„	
102	J F S	—	1	—	Stange Rundeisen —	62	102	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
103	J F S	2786	1	Kiste	Nudeln —	16	103	Duisburg	K. E.-D. Essen	
104	J H	6	1	Pack	leere Säcke —	32	104	Zerbst	K. E.-D. Halle a/S.	
105	{ J H Stb. }	141	1	Kiste	leer —	25	105	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
106	J P L	89905	1	„	leer —	10	106	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	
107	J S	6967	1	Pack	l. Säcke —	48	107	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
108	J S	7809	1	Fass	leer —	10	108	München Centrb.	Bayerische Stsb.	
109	J W	3927	2	—	gusseis. Kugeln —	5	109	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
110	J W C	10634	1	Kiste	Federkasten —	130	110	Geithein	Sächsische Stsb.	
111	J Wc	I	1	Fass	Maschinenfett —	243	111	Mannheim	Badische Stsb.	
112	K	1093	1	Pack	nasse Felle —	37	112	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
113	K	—	1	—	Ofenplatte —	—	113	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
114	K	—	1	—	eis. Bohrstange —	—	114	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
115	K u. B	93377	1	Fass	leer —	30	115	Homberg Rh.	K. E.-D. Köln	
116	K E E	—	1	„	leer —	64	116	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	{ beschrieben Moscau.
117	K R	376	1	Kiste	? —	115	117	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
118	K W	5345	1	„	leer —	53	118	Kiel	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
119	L	507	1	Kollo	Tischfüsse	—	6,5	119	Verden	K. E.-D. Hannover	beschrieben: Norden.
120	L	8775	1	Fass	leer	—	44	120	K.-Ehrenfeld	K. E.-D. Köln	
121	L C	9671	1	Ballen	Klosetpapier	—	17	121	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
122	L O	1	1	—	Welle	—	15	122	Werl	K. E.-D. Elberfeld	
123	L O	130	1	—	Dezimalwaage	—	—	123	Ottbergen	K. E.-D. Cassel	
124	L Z	6335	1	Stück	Eisentheil	—	1,5	124	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
125	M	—	1	Kollo	Pumpentheil	—	25	125	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
126	M	56	1	—	Stückfass (leer)	—	120	126	Büdesheim-Dromersheim	Direktion Mainz	
127	M A S	9	1	Pack	Tischstollen	—	—	127	Stolberg H.	K. E.-D. Köln	beschr.: Heerlen.
128	M B H	588	1	Ballen	—	—	12	128	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Elberf.-Hamburg.
129	M D S	8203	1	Rolle	Drahtseil	—	25	129	Inningen	Bayerische Stsb.	
130	M F	129	1	Kiste	Porzellanfruchtschale mit künstl. Früchten		17	130	Tempelhof Rang.-B.	K. E.-D. Berlin	
131	M K	—	1	Pack	7 Stück alte Säcke, leer		6,75	131	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
132	M L	117	1	Kiste	leer	—	25	132	Hattingen	K. E.-D. Essen	
133	M L	131/2	2	Ballen	ansch. gef. Wolle oder Wollabfälle		585	133	Freiberg	Sächsische Stsb.	
134	M P	4973	1	Kiste	leer	—	44	134	Plauen i. V. ob. Bf.	„	
135	M S	7898	1		—	—	40	135	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
136	M W M	197	1	Ballen	?	—	31	136	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
137	N A B	24421	1	Bierfass	leer	—	25	137	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
138	N F	—	1	Kiste	leer	—	60	138	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
139	O A	80	1	ohne	Fahrrad	—	—	139	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	Gepäck.
140	O J	145	1	Fass	leer	—	18	140	München Centr.	Bayerische Stsb.	
141	O R	251	1	Korb	Eisen	—	24	141	Elberfeld-Mirke	K. E.-D. Elberfeld	
142	O R	42	1	Pack	2 Kindersessel	—	3	142	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
143	P	77	1	Ballen	Putzwolle	—	210	143	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
144	P	2065 2961	1	Sack	Schuhe	—	5,5	144	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
145	P	—	2	—	hölzerne Pumpenstangen		6	145	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
146	P (rothe Schrift)	154	1	—	Petroleumfass, leer	—	35	146	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
147	P & Co	4570	1	Kiste	1 Teppich u. 1 Packet		53	147	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
148	P H	200	1	Verschlag	Zinkbleche	—	25	148	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
149	P K	1235	1	Ballen	Sattlerwaare	—	24	149	Neh. Hüsten	K. E.-D. Cassel	
150	P K	—	1	Kiste	Leberthran	—	12	150	München Centr.	Bayerische Stsb.	
151	P W R	4105	1	Fass	Oel	—	—	151	Oberhausen	K. E.-D. Essen	bereits verkauft.
152	R	1	1	Sack	2 Brote u. 3 Würste		6	152	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
153	R	392	1	Pack	6 eiserne Pickenhammer		26	153	Linden K.	K. E.-D. Hannover	
154	R	26	38	Kolli	Bandeisen	—	570	154	Schwientochlowitz	K. E.-D. Kattowitz	
155	R N	120	1	Kiste	l. Schnapsflaschen	—	45	155	Griefstedt	K. E.-D. Erfurt	
156	R S	2/3	2	Kisten	Würfelzucker	—	30	156	Radolfzell	Badische Stsb.	
157	S	73	1	Pack	Holzstoffpapier	—	38	157	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
158	S	137	1	Fass	leer	—	43	158	Eisenach	„	
159	S	—	1	Sack	Runkelrübensamen	—	50,5	159	Plauen i. V. ob. Bf.	Sächsische Stsb.	
160	S (blau)	—	1	—	eis. Randkessel	—	16,5	160	Leipzig I	„	
161	S	11	1	Kiste	4 eiserne Lager	—	27	161	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
162	S C	4826	1	„	gefüllt	—	28	162	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
163	S F	179	1	Ballen	—	—	93	163	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
164	S o J auch J K	6113 1897	1	„	Tabak	—	98	164	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
165	S L	4101	1	Kiste	leer	—	21	165	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
166	S O u C	2522	1	„	Modelle	—	36	166	Gevelsberg-Haufe	K. E.-D. Elberfeld	
167	S R	8253	1	Ballen*)	Watte	—	25	167	Wirges	K. E.-D. Frankf. a/M.	*) in Leinwand.
168	S S S	—	1	Kollo	Gusskessel	—	87	168	Frkfrt. a/M. H.G.B.	„	
169	St	—	1	—	Ofenthür	—	4,5	169	Weidenhausen	„	
170	S W	300	1	Sack	alte Kleider	—	16	170	Köln-G.	K. E.-D. Köln	beschr.: Tangermünde.
171	T	819 115	1	Kiste	wahrscheinlich Zucker		28	171	Gr. Vegesack	K. E.-D. Hannover	
172	B & Co.	8396	1	„	Spielwaaren	—	19	172	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
173	P R	288	1	Ballen	Leder	—	95	173	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	beschrieben: Bremen.
174	V B	1	1	Pack	l. Körbe	—	17	174	Coblenz	K. E.-D. Köln	
175	V P	1/4	4	Säcke	l. Säcke	—	—	175	Köln-Deutz	„	
176	V S N	10/14	5	„	Talcum	—	500	176	Plauen i. V. ob. Bf.	Sächsische Stsb.	
177	V W	2304	1	Kiste	Schweinefleisch	—	—	177	Rheydt	K. E.-D. Köln	
178	W	795	1	„	Eisenwaaren	—	68	178	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
179	W D	1	1	—	Eisenplatte	—	48	179	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
180	W E	4799	1	Ballen	Federn	—	16,5	180	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
181	W P	—	1	Pack	Rouleauxstangen	—	6	181	Duisburg	K. E.-D. Essen	
182	W S	8442	1	Kiste	Harmonium	—	41	182	Augsburg	Bayerische Stsb.	
183	W T	837	1	Kübel	Margarine	—	17	183	Danzig H.	K. E.-D. Danzig	
184	W V	1	1	Pack	5 Kisten Sprotten	—	—	184	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
185	Z F H	1768	1	Kiste	Würfelzucker	—	63	185	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					B. Güter m. Adr. bez.:					
186	S C Alexandrowo	23030	1	Kiste	unbekannt —	104	186	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
187	Alma	612	1	—	Privatdecke —	—	187	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
188	9. Bahnmeisterei Halle a/S.	—	1	Pack	3 eis. Bohrer —	—	188	Halle a/S. Gep.-Abf.	K. E.-D. Halle a/S.	
189	F Beckmann	—	1	Fass	leer —	15	189	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
190	M W Drech	—	1	Bierfass	leer —	29	190	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
191	C Ehlis & Co.	—	3	Stäbe	Flacheisen —	84	191	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
192	D G Fischer Niemes i/Böhmen	—	1	Kl.	2 Kinderstühle —	5	192	Hamburg H. (Eilgut)	K. E.-D. Altona	
193	J B Halle a/S.	—	1	Pack	Betten etc. —	15	193	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	
194	Jac. Haller	—	1	Korb	leer —	5	194	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
195	Gebr. K. Hannover	43283	1	Kiste	Kernseife —	132	195	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
196	B C Köln	1	1	Sack	Zinkasche —	30	196	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
197	D. Meyer Dessau	—	1	Fässchen	Bratheringe —	4,5	197	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
198	D v D Poort	113 167 15	3	—	Decken —	—	198	Uerdingen	K. E.-D. Köln	
199	Joh. Schildt	—	2	Säcke	Kleider -	31	199	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Kappeln-Hamburg.
200	Schultheiss Dessau	—	3	Fässer	leer —	60	200	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
201	O. Sonntag	66204	1	Bierfass	leer —	22	201	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
202	Tick Thorn	— —	1 1	— Kasten	Schlüsselbrett — elektr. Fallscheiben	5	202	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
203	Carl Walter	—	1	Koffer	Kleider —	43	203	Oehringen	Württemberg. Stsb.	
204	K. Wille Mühlenbauanstalt Celle	—	1	—	Sackkarre —	—	204	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
					C. Güter m. Numm. bez.					
205	II weiss	—	1	Stange	Façoneisen —	1	205	Gr. Vegesack	K. E.-D. Hannover	
206	roth III	—	1	Bund	2 Herdringe —	3	206	Hildesheim	„	
207	—	20	1	„	Stabeisen —	60	207	Parsberg	Bayerische Stsb.	
208	—	22 9	2	—	neue Holzschuhe —	1,5	208	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
209	—	77	1	—	Reisedecke —	—	209	Stolberg Rh.	K. E.-D. Köln	
210	—	96	2	Stück	Bretterwände —	—	210	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
211	—	135	1	Bund	3 Stahlstangen —	58	211	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
212	—	446	1	Korb	Salm —	60	212	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
213	—	793	1	—	l. Oelfass —	34	213	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
214	—	959	1	Bierfass	leer —	14	214	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
215	—	2155 oder 2955	2	Stäbe	Flacheisen —	100	215	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
216	—	1336, 1494, 4102	3	Bierfässer	leer —	84	216	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
217	—	3491	1	Pack	Nieten —	2	217	Kitzingen	Bayerische Stsb.	
218	—	6145	1	Verschl.	Sesselgestell —	12	218	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
219	—	15912	1	—	Eisenplatte —	—	219	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	*)
220	—	180019 1094	2	—	leere Bierfässer —	48	220	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
221	weisser Strich	—	2	Stäbe	Quadratstahl —	9	221	Niederhone	K. E.-D. Cassel	
222	grüner Strich	—	1	—	Pflugschaar —	3	222	Seesen	„	
223	blauer Strich	—	5	—	gusseis. Kochtöpfe —	10	223	Hof	Sächsische Stsb.	
224	gelb. Strich	23, 12 (weiss)	1	Bund	9 Stangen Stahl —	26	224	Penig	„	
225	schwarz /	—	1	Stange	▢-Stahl —	13	225	Pirna	„	2 m l.
226	// weiss	—	1	„	Rundeisen —	31	226	Jablonowo	K. E.-D. Danzig	
227	roth ⨯	—	2	—	gusseis. Formen —	—	227	Ludwigslust	Meckl. Friedr. Franzb.	
228	⨯ gelb	—	60	ohne	Bufferfedern —	780	228	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
229	roth ⨯	—	—	—	je 2 eis. Bolzen u. Verbindungsstangen	25	229	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	

*) 155 cm lang, 25 cm breit, 1,5 m dick. Streckenfund.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
230	F W T	6239	1	Kiste	Nickelgeschirr —	13	230	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
231	×	0483	1	Kollo	Eisen —	158	231	Duisburg	K. E.-D. Essen	
232	C (im Kreis)	1/2	2	Sack	Zucker —	200	232	Mülh.-Epp.	„	
233	(Stern)	21293	1	Fass	Holzcement —	285	233	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
234	6	172	1	Kiste	Schraubstöcke —	262	234	Kalk S.	„	
235	B	777	1	Fass	ansch. Petroleum —	—	235	Coblenz	„	
236	316	517	1	Kiste	Muskatnüsse —	91	236	Kalk S.	„	
237	H C	1222	1	„	Chloroform —	36	237	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
238	(Dreieck)	772	1	Sack	Kaffee —	80	238	Suhl	K. E.-D. Erfurt	
239	T	—	1	Fass	leere Heringstonne —	23	239	Dürrenberg	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
240	Brennabor	38	1	—	Zweirad —	41	240	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
241	Imperial	261	1	Gebinde	Margarine —	30	241	Lübeck	Meckl. Friedr. Franzb.	
242	(Stern) Leipzig	2608	1	Kiste	Flaschenhülsen u. leere Schnupftabakflaschen	242	242	Niedersedlitz	Sächsische Stsb.	Fa. Kreller.
					E. Güter ohne Bezeichn.					
243	—	—	1	Fass	15 Liter Apfelwein	23	243	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
244	—	—	2	Ballen	Asphalt —	40	244	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
245	—	—	1	Partie	hölzerne Ausrüstungsstücke zum Aufhängen von Fleisch	—	245	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
246	—	—	2	Bund	Bandeisen —	26	246	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
247	—	—	5	Barrels	leer —	—	247	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
248	—	—	1	Korb	Ballon, gefüllt —	75	248	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
249	—	—	1	Ballon	? —	71	249	Mülh.-Epp.	K. E.-D. Essen	
250	—	—	1	—	Behälter —	27	250	Bamberg	Bayerische Stsb.	
251	—	—	1	Pack	Besenstiele —	4,5	251	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
252	—	—	2	„	Bettstellen —	5	252	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
253	—	—	1	Ballen	alte Blechabfälle —	58	253	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	Streckenfund.
254	—	—	1	—	Blechdeckel für einen Wasserkessel	1	254	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
255	—	—	1	Sack	2 Blecheimer —	—	255	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
256	—	—	2	—	Blechtöpfe —	9	256	Hof	Bayerische Stsb.	
257	—	—	1	Ring	Bleirohr —	59	257	Remscheid-Hasten	K. E.-D. Elberfeld	
258	—	—	7	—	Bleiröhren —	25	258	Lörrach	Badische Stsb.	
259	—	—	1	—	Brechstange —	—	259	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
260	—	—	1	—	polirtes Brett —	2	260	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
261	—	—	3	—	kieferne Bretter, 3 m l, 20 cm br.	—	261	Ahlen	K. E.-D. Hannover	
262	—	—	1	Brett	buchene Bohle, 2 m lg., 10 cm stark u. 40 cm breit	100	262	Bischleben	K. E.-D. Erfurt	Nagel 5365.
263	—	—	1	Pack	Bohrer —	2	263	Heidelberg	Badische Stsb.	
264	—	—	1	—	Bufferscheibe —	—	264	Bretten W.	Württemberg. Stsb.	
265	—	—	1 1	— —	Bufferscheibe — Bufferstange —	39	265	Regensburg	Bayerische Stsb.	
266	—	—	1	Bund	Bügeleisenbolzen —	18	266	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
267	—	—	8	„	8 kl. schmiedeis. Bügel m. Bolzen	10	267	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
268	—	—	1	Ballen	Kaffee —	27	268	Mülh.-Epp.	K. E.-D. Essen	
269	—	—	6	Rollen	Dachpappe —	112	269	Plauen i. V. ob. Bf.	Sächsische Stsb.	
270	—	—	1	Pack	verzinkte Dachrinnen-Haken	17	270	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
271	—	—	1	—	getheerte Decke —	39	271	Mainz	Direktion Mainz	
272	—	—	1	—	Drahtrahmen —	5	272	Speldorf	K. E.-D. Essen	
273	—	—	1	Kollo	Eisen —	17	273	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
274	—	—	2	—	< -Eisen, $1\frac{1}{4}$ m lang	12	274	Schlebusch	„	
275	—	—	2	—	Eisen, 2,20 m lg. —	—	275	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
276	—	—	1	Säckchen	verzinkte Eisenblechwaaren	6	276	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
277	—	—	1	Wagen	Eisen-Erz	—	277	Neumühl	K. E.-D. Essen	Hn. 35178.
278	—	—	1	Bund	8 Eisenkugeln	20	278	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	zu Hängelampen.
279	—	—	1	—	verzinktes Eisenrohr	26	279	Ulm a/D.	Württemberg. Stsb.	5,5 m lang, 40 mm Durchm.
280	—	—	1	Pack	kl. Eisenschrauben mit Muttern	105	280	Theissen	K. E.-D. Erfurt	Niethschrauben.
281	—	—	1	Bund	54 Eisenstäbe	21	281	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
282	—	—	2	Packete	Eisentheile	3	282	Tuttlingen	"	
283	—	—	1	—	Fahrradreif	2	283	Würzburg	Bayerische Stsb.	
284	—	—	1	Fass	leer	21	284	München Centr.	"	73,3 Liter.
285	—	—	1	—	gusseis. Fenster	85	285	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
286	—	—	4	Kistchen	geräucherte Fische	14	286	München Centr.	Bayerische Stsb.	
287	—	—	1	Bund	Flacheisen	64	287	Volmarstein	K. E.-D. Essen	
288	—	—	1	"	3 Stab Flacheisen	40	288	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
289	—	—	1	Stange	Flacheisen	12	289	Immelborn	K. E.-D. Erfurt	
290	—	—	1	Bund	Flacheisen	50	290	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
291	—	—	3	Stangen	Flacheisen	54	291	Voldagsen	K. E.-D. Hannover	
292	—	—	1	Gebund	10 gerippte Flacheisenstangen	115	292	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
293	—	—	1	"	7 Stäbe Flachstahl	10	293	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
294	—	—	2	—	eis. Flankirbäume	—	294	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
295	—	—	6	Säcke	Futtermehl	450	295	Aachen T.	K. E.-D. Köln	
296	—	—	4 3	Stück Kolli	Gaskandelaber eiserne Stangen	—	296	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
297	—	—	4	Gebinde	leer	73	297	Kiel	K. E.-D. Altona	
298	—	—	1	—	zerbroch. Glasballon	—	298	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
299	—	—	2	Kartons	Gummischläuche u. Stopfen f. Kinderflaschen	2	299	Köln-G.	"	
300	—	—	1	—	rohes Gussstück	97	300	Esslingen	Württemberg. Stsb.	
301	roth	I	1	Stück	Gusstheil	2,5	301	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	z. 1 Dezimalwaage gehörig.
302	—	—	1	—	Haken	0,5	302	Waltershausen	K. E.-D. Erfurt	
303	—	—	1	—	leerer Harrass	15	303	Tuttlingen	Württemberg. Stsb.	
304	—	—	1	Pack	7 Handkörbe	6	304	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
305	—	—	2	Handkoffer	Kleider	20	305	Duisburg-Hochf. Süd	K. E.-D. Essen	*)
306	—	—	1	—	Herdrost	—	306	Steele Nord	"	
307	—	—	2	Fässer	l. Heringstonnen	45	307	Naumburg	K. E.-D. Erfurt	
308	—	—	1	Sack	Holzfedern	15	308	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
309	—	—	1	Pack	Holzstiele	12	309	Leinefelde	K. E.-D. Cassel	
310	—	—	1	—	Hopfenbüchse (leer)	58	310	Mainz	Direktion Mainz	
311	—	—	1	—	gusseiserne Hülse	5	311	Lindau Stadt	Bayerische Stsb.	
312	—	—	1	Rolle	Juteleinen	12,3	312	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
313	—	—	1	Kiste	Käse	6,5	313	"	"	
314	—	—	1	Sack	Kartoffeln	47	314	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
315	—	—	1	—	Kette	—	315	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
316	—	—	1	Kollo	Kinderspaten	0,5	316	Neuss	"	
317	—	—	1	—	pol. Kinderstuhl	4	317	Köln-G.	"	
318	—	—	1	Pack	Kinderstühle m. Rohrsitz	9	318	Aachen Eilgut	"	
319	—	—	1	Verschl.	Kinderwagen	14	319	Köln-G.	"	
320	—	—	5	—	leere Kisten	—	320	Aachen	"	
321	—	—	21	Stück	Kistenbretter	—	321	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	1 cm stark, 14 cm breit.
322	—	—	1	Kollo	eis. Klaue	5	322	Pr. Stargard	K. E.-D. Danzig	
323	—	—	1	Reisekorb	Kleider	26	323	Hattingen	K. E.-D. Essen	
324	—	—	7	Sack	Kleie	175	324	Köln-Bonnthor	K. E.-D. Köln	
325	—	—	20	Bund	Kleineisenzeug	—	325	Köln-G.	"	
326	—	—	1	Ring	Klemmplatten	—	326	Altenbeken	K. E.-D. Cassel	
327	—	—	1	—	Kloset	10	327	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	Essen 82581, bez.: Riemke-Essen-Krupp.
328	—	—	1	Wagen	Kohlen	—	328	Essen Fil. Kr.	K. E.-D. Essen	
329	—	—	1	Korbfl.	gefüllt	25,5	329	Niederrad	K. E.-D. Frankf. a/M.	
330	—	—	8	—	Korbflaschen	—	330	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
331	—	—	1	Bund	geschälte Korbweiden	3	331	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
332	—	—	1	"	4 Körbe	7	332	Wertheim	Badische Stsb.	
333	—	—	6	Pack	leere Körbe	80	333	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
334	—	—	1	"	7 l. Körbe	11	334	Zülpich	K. E.-D. Köln	
335	—	—	2	—	Küchenbecken	20	335	München Centr.	Bayerische Stsb.	
336	—	—	1	Pack	3 eis. Kugeln	3,5	336	Soest	K. E.-D. Cassel	
337	—	—	1	—	Kugellager aus Messing	39	337	Aachen Eilg.	K. E.-D. Köln	
338	—	—	1	Stab	Kupfer	0,5	338	Goch	"	
339	—	—	5	—	Kupferblechteller	6	339	Weidenau	K. E.-D. Elberfeld	
340	—	—	1	Bl.	2 Kupferstangen	13	340	Hamburg H. (Eilgut)	K. E.-D. Altona	
341	—	—	1	—	eis. Kurbel mit Holzgriff	2	341	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	

*) Die in dem Koffer befindlichen Papiere lauten auf Wilh. Schee, genannt Halfmann.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
342	—	—	1	—	gusseis. Lagerstuhl —	30	342	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
343	—	—	1	Bund	6 eis. Lampenkugeln —	7	343	Stuttgart H. Eilg.	Württemberg. Stsb.	
344	—	—	1	Ballen	Leder —	12	344	Coblenz	K. E.-D. Köln	
345	—	—	1	—	Maschinentheil —	7	345	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
346	—	—	1	—	Maschinentheil —	32	346	Steele Nord	„	
347	—	—	1	—	Maschinentheil —	0,5	347	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
348	—	—	1	—	Maschinentheil —	8,5	348	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
349	—	—	1	—	kl. Maschinentheil —	1,5	349	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
350	—	—	2	—	Maschinentheile v. Eisen	214	350	Karlsruhe	Badische Stsb.	
351	—	—	1	Pack*)	17 Stück Messingröhren	10,5	351	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	*) in Holzwolle.
352	—	—	1	Pack**)	Messingröhren —	17	352	Bingen	Direktion Mainz	**) in Leinwand.
353	—	—	1	Pack	12 Muschelaufsätze —	6	353	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	Packmstr.-K. 48 A. Bremen-Hannover.
354	—	—	1	Packet	Musterproben —	2	354	Gep.-Abf. Hannover	K. E.-D. Hannover	
355	—	—	2	—	eis. Muttern u. Gewinde	16	355	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
356	—	—	1	Korb	Nieten —	130	356	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
357	—	—	25	—	Petroleumfässer —	—	357	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
358	—	—	2	—	Pflugschaaren —	5	358	Cleve	K. E.-D. Köln	
359	—	—	1	—	Privatbindekette 6½ m l.	—	359	Sebaldsbrück	K. E.-D. Hannover	
360	—	—	1	—	Privatkette —	6	360	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
361	—	—	2	—	Privatvorsatzbretter —	—	361	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
362	—	—	1	Pack	Privatwagendecke —	37	362	Borna	Sächsische Stsb.	
363	—	—	1	—	kl. eis. Radwalze —	12	363	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
364	—	—	10	Stück	Rinneisen (Rohrschellen)	—	364	Köln=Deutz	„	
365	—	—	1	„	hölz. Riemscheibe —	7	365	Schkeuditz	K. E.-D. Halle a/S.	
366	—	—	1	—	Riemenscheibe —	340	366	Kellinghusen	K. E.-D. Altona	
367	—	—	1	—	Riemenscheibe —	8	367	Jauer	K. E.-D. Breslau	
368	—	—	1	Pack	Rohnessel —	25	368	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
369	—	—	1	—	eis. Rohr —	57	369	Bottrop S.	K. E.-D. Essen	
370	—	—	1 1	— —	eisernes Rohr — eisernes Rohr —	—	370	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	4,65 m lang, 4,65 „ „
371	—	—	1	—	Rohr von Eisenblech, bleifarb. gestr., 2 m l., 0,5 m im Durchmesser	54,5	371	Linden K.	K. E.-D. Hannover	
372	—	—	9	Stück	eis. Rohre, 2,5 m lang	99	372	Niederschelden	K. E.-D. Elberfeld	
373	—	—	1	Pack	10 eis. Rohre —	70	373	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
374	—	—	1	—	Rohrschaukelstuhl —	12,5	374	Coblenz	„	
375	—	—	2	Pack	Wiener Rohrstühle —	—	375	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
376	—	—	1	Bund	3 eis. Röhren —	18	376	Fridingen	Württemberg. Stsb.	3—5 m lang.
377	—	—	1	„	2 eis. Röhren —	17	377	Tuttlingen	„	5,2 u. 3,4 m lang.
378	—	—	1	Pack	7 eiserne Röhren —	53	378	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
379	—	—	2	—	gusseis. Röhren —	10	379	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
380	—	—	1	—	gusseis. Rost —	10	380	Weitmar	K. E.-D. Essen	
381	—	—	1	—	Roststab —	5	381	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
382	—	—	1	—	Roster —	2,5	382	Goch	K. E.-D. Köln	
383	—	—	1	—	Rückwand einer Kommode	—	383	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
384	—	—	1	Stange	Rundeisen —	38	384	Vohenstrauss	Bayerische Stsb.	
385	—	—	1	Bund	Rundeisen —	28	385	Hadamar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
386	—	—	1	Stange	Rundeisen —	—	386	Aachen	K. E.-D. Köln	3 m lang.
387	—	—	1	Bund	Rundstahl —	47	387	Eberbach	Badische Stsb.	
388	—	—	2	Bunde	leere Säcke —	22	388	München Centrb.	Bayerische Stsb.	
389	—	—	1	Pack	l. Säcke —	16	389	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
390	—	—	1	Sack	l. Säcke —	15	390	Braunschweig H.	„	
391	—	—	11	Pack	alte Säcke —	378	391	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
392	—	—	1	„	Säcke —	20	392	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
393	—	—	1	Sack	leere Säcke —	10	393	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
394	—	—	1	Pack	l. Säcke —	20	394	Homberg Rh.	K. E.-D. Köln	
395	—	—	24	Stück	alte Säcke —	—	395	Gr.=Königsdorf	„	
396	—	—	1	Wagen	Sand —	—	396	Essen Fil. Kr.	K. E.-D. Essen	Essen 33970.
397	—	—	1	—	Sandsteinplatte —	10	397	Frankfurt a/M. Eilg. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
398	—	1867	1	Kiste	Säure —	42	398	Krefeld	K. E.-D. Köln	
399	—	—	1	„	Schleifsteine —	22	399	Köln=G.	„	
400	—	—	1	Pack	1 Schrubber — 1 Besen —	—	400	Wesel	K. E.-D. Essen	
401	—	—	1	Kollo	gusseis. Schublade —	1,5	401	Neuss	K. E.-D. Köln	
402	—	—	1	Fass	150 Schwellenschrauben	70	402	Falkenberg	K. E-D Halle a/S.	
403	—	—	1	—	Sesselchen —	4	403	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
404	—	—	1	—	anscheinend eine Siebwalze von einer Dreschmaschine	15	404	Ostönnen	K. E.-D. Elberfeld	
405	—	—	1	—	neue Spurstange —	20	405	Kalk N.	K. E.-D. Köln	
406	—	—	1	Wagen	Stabeisen —	—	406	Essen Fil. Kr.	K. E.-D. Essen	Hn. 35617.
407	—	—	1	Bund	Stahl —	55	407	Neh.=Hüsten	K. E.-D. Cassel	
408	—	—	1	Pack	3 Stahlgewinde —	12	408	Duisburg	K. E.-D. Essen	Laden-Etiquette.
409	—	—	1	Bund	buch. u. eich. Stangen	—	409	Gera	K. E.-D. Erfurt	
410	—	—	1	Sack	gemahl. Steinkohlen —	74	410	Uerdingen	K. E.-D. Köln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
411	—	—	1	—	Steppdecke —	—	411	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
412	—	—	1	Kiste	Sternnudeln —	12,5	412	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
413	—	—	2	—	Strassenhacken —	—	413	Mannheim N. V.	Direktion Mainz	
414	—	—	3	Syphon	— —	56	414	Würzburg	Bayerische Stsb.	
415	—	—	3	—	Taue —	—	415	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
416	—	—	1	Ballen	Teppichläufer —	19,5	416	Hamburg H. (Eilgut)	K. E.-D. Altona	
417	—	—	1	Kiste	Thonplatten —	95	417	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
418	—	—	6	Kolli	Tischschubladen —	12	418	Krefeld	K. E.-D. Köln	
419	—	—	1	—	Transmissionsrohr, 1,82 m lg.	—	419	Nedlitz	K. E.-D. Magdeburg	
420	—	—	1	—	Trichter aus verzinktem Eisenblech	1,5	420	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
421	—	—	1	—	Trittleiter —	—	421	Magdeburg-Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	
422	—	—	3	Bund	Unterlagshölzer —	—	422	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
423	—	—	2	—	Ventile —	—	423	„	„	
424	—	—	1	Gebund	4 eis. Verb.-Stangen —	—	424	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
425	—	—	1	—	eisernes Viehgitter —	—	425	Bremen Eilg.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Zwickau-Bremen.
426	—	—	1	—	hölzernes Viehgitter —	—	426	„	„	
427	—	—	12	Stäbe	Vierkanteisen —	420	427	Schlüchtern	K. E.-D. Frankf. a/M.	
428	—	—	1	—	eiserner Vorlegbaum	—	428	Ansbach	Bayerische Stsb.	
429	—	—	4	—	Vorsatzbretter —	—	429	Herbesthal	K. E.-D. Köln	
430	—	—	1	Wagen	Weiden —	—	430	Oberhausen	K. E.-D. Essen	Essen 46821.
431	—	—	2	„	? —	—	431	„	„	Brl. 24445, 25413 bekl.: Ruhrort-Oberhausen.
432	—	—	2	—	Wagenbüchsen —	9	432	Oppenheim	Direktion Mainz	
433	—	—	1	Stück	Walzeisen —	—	433	Mallmitz	K. E.-D. Breslau	4,65 m lang, Streckenfund.
434	—	—	1	—	Wandbrett —	—	434	Hagen-Oberhagen	K. E.-D. Elberfeld	
435	—	—	4	—	gusseis. Wandbecken	12	435	Düsseldorf-Bilk	„	
436	—	—	1	Bund	Werkzeug —	32	436	Würzburg	Bayerische Stsb.	
437	—	—	1	—	Winkelblech —	8	437	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
438	—	—	1	—	Zahnrad —	23	438	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
439	—	—	1	Pack	Ziegenfelle —	27	439	Eschweiler Rh.	„	
440	roth	1	1	Tafel	Zinkblech —	7	440	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
441	—	—	1	—	Zinkeimer —	2	441	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
442	—	—	1	Wagen	ansch. Zinkfässer —	—	442	Oberhausen	„	Köln 13861, bekl.: Rotterdam F.-Oberhausen

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 6. März Vorm. gemeldet.

Nr. 5. Berlin, am 10. März 1900. Jahrgang 1900.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	12	1	Ballen	Lumpen —	17	1	Uerdingen	K. E.-D. Köln	
2	{ A A G / B T C }	1922/23	2	Kisten	gefüllt —	90	2	Düren	„	
3	A B	25	1	—	Haut —	24	3	Amberg	Bayerische Stsb.	
4	A B	930	1	Ballen	Tuchwaaren —	50	4	Kückelhausen	K. E.-D. Elberfeld	
5	A H	10	1	—	Privatdecke —	—	5	Wanne	K. E.-D. Essen	
6	A K	201	1	Sack	leere Säcke —	62	6	Münster	K. E.-D. Münster	bezw. nach Ostfriesland.
7	A K	10531	1	Korb	Küchengeschirr —	62	7	Berent	K. E.-D. Danzig	
8	A K	500	1	Verschl.	Holzw. —	—	8	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
9	A O	14998	1	Kiste	Lederfett (Vaseline)	44	9	Münster	K. E.-D. Münster	bezw. Münster.
10	A O C	651	1	Fass	anschein. Brennspiritus	192	10	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
11	A W	5952	1	—	leere Kiste —	3	11	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
12	B	516	1	Verschlag	Modelle —	—	12	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
13	B	II	1	Sack	alte Kleidungsstücke	33	13	Nieder-Schöneweide-Johannisthal	K. E.-D. Berlin	
14	B	12	1	—	Schwarzblech —	5	14	Münster	K. E.-D. Münster	
15	B	II	1	Kollo	Guss —	5	15	Heidelberg	Badische Stsb.	
16	B	234	1	Ballen	— —	32	16	Altona	K. E.-D. Altona	beschr.: Friedrichsfeld.
17	B C	773	1	Fass	leer —	6	17	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
18	B F	5588/9	2	Ballen	Papier —	137	18	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beklebt: Düsseldorf-Bilk-Hannover.
19	B H	4505	1	Fass	leer —	110	19	Strassburg	Reichsbahn	
20	B M	79	1	Koffer	Kleider —	26,5	20	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
21	B M	439	2	—	Garderobenständer —	—	21	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
22	B M K	{ 11863 / 8687 }	2	off.	leere Bierfässer —	?	22	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
23	B R	52338	1	Bund	Schraubenbänder —	15	23	Emden	K. E.-D. Münster	
24	B S	26102	1	Fass	leer —	—	24	Kirchweyhe	„	
25	B S	569	1	Kiste	Schienentheile —	30	25	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
26	C	3760	1	„	Pflaumen —	28	26	Coblenz	„	
27	C B #	2877	1	„	gefüllt —	?	27	Ohrdruf	K. E.-D. Erfurt	Wäsche etc.
28	C B	8248	1	—	Pflugschaar —	1,5	28	Weimar	„	
29	C B	1386	1	Kiste	Steingut —	112	29	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
30	C B	—	3	—	eiserne Spriegel —	16	30	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
31	C F	3	1	Kette	20 m lg. —	—	31	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
32	C K	7212	1	Fass	? —	80	32	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
33	C L P & Co	124	2	Kisten	leer —	—	33	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
34	C M	356	1	Gestell	Spiegel —	19	34	Barmen-Unterb.	K. E.-D. Elberfeld	
35	{ C R / M }	{ 101 / 4102 }	1	Kiste	Kurzwaaren —	61	35	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
36	{ C T und P S }	{ 8641 / 18 }	1	—	leeres Oelfass —	35	36	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
37	C W	2124	1	Kiste	elektr. Material —	16	37	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
38	D L	392	1	Tonne	Rollmöpse —	62	38	Finnentrop	K. E.-D. Elberfeld	
39	D O	{ 2152 / 2182 }	1	Ballen	Handschuhe —	42	39	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
40	D R N	1431	1	Fass	trübes Petroleum —	161	40	Danzig Weichselb.	K. E.-D. Danzig	
41	E	—	1	off.	leeres Essigfass —	?	41	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
42	E D S	2214	1	Block	□-Eisen —	100	42	Strassburg	Reichsbahn	
43	E G	339	1	Verschlag	Waschtisch —	35	43	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
44	E G	3010	1	Kiste	Seifenpulver —	32	44	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
45	E K	5	1	Fass	leer —	—	45	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
46	E M	22466	1	Kiste	Zwieback —	10	46	Aachen	K. E.-D. Köln	
47	{ E M L / D S F }	{ 3140 / 140 }	2	Kisten	Schultornister, schwarze	26	47	Coesfeld Stbbf.	K. E.-D. Münster	
48	E W	32758	1	—	Sportwagen —	2,5	48	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
49	E W	60 591	2	—	1. Petroleumfässer —	70	49	Frankfurt a/M. (H. G. B.)	K. E.-D. Frankf. a/M.	
50	E W	8436	1	Kiste	Chemikal. —	18	50	München Centr.	Bayerische Stsb.	
51	F B	118	1	Stange	Rundstahl —	40	51	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	beschr.: Elberfeld-Eschede.
52	F B C	1116/7	2	Kisten	Maschinentheile —	—	52	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
53	F C	649	1	Kiste	? —	77	53	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	
54	F C B	10	1	Gebind	Butter —	59	54	Bodenbach Eg.-V.	Sächsische Stsb.	
55	F G	245	1	Pack	Holzstäbe —	19	55	Frkfrt. a/M.H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	*)
56	F G S & Co.	472	1	Kiste	leer —	48	56	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
57	F K	5876	1	Korb	Eisenwaaren —	99	57	Augsburg	Bayerische Stsb.	
58	F K	309 475	2	—	1. Petroleumfässer —	70	58	Frankfurt a/M. (H. G. B.)	K. E.-D. Frankf. a/M.	bekl.: Münster, anscheinend zu einer Hängelampe gehörend.
59	F K	3079	1	—	Eisengewicht —	3	59	Münster	K. E.-D. Münster	
60	F O	21439	1	Kiste	ger. Wurst —	37	60	Augsburg	Bayerische Stsb.	
61	F R	7090	1	ohne	blau emaillirter Eimer, gefüllt	12,5	61	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
62	F R	124	1	Kiste	leer —	—	62	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
63	F R	—	1	Bl.	2 zerr. Decken —	16	63	Hamburg B.	"	auf einer Kopfseite gez.: (Krone) R L
64	F T	175	1	Kiste	Nudeln —	25	64	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
65	F T	38	1	"	Eier —	89	65	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
66	F W	2529	1	Bl.	Gummischuhe —	29	66	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
67	G G	19	1	Pack	alte, leere Körbe —	15	67	Emden	K. E.-D. Münster	
68	G H	—	1	Stück	Eisen —	18	68	Rheine	"	
69	G H C	9734	1	Ballen	Tuch —	31	69	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
70	G J	3115	1	Kiste	1 alte, zerbrochene Laterne, 1 Vogelbauer	20	70	Gronau M. E.	K. E.-D. Münster	
71	G K	6933	1	"	? —	8	71	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
72	G K C B	106	1	—	Gitter —	—	72	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
73	G L	10274	1	Ballot	Webwaaren —	40	73	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	M. Ryley & Co., Bischofsgate, St. Wethen, London adr.
74	G M	—	1	Fass	leer —	—	74	Ammendorf	K. E.-D. Halle a/S.	
75	G N R	178	1	Ballen	? —	34	75	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
76	G P	205	1	—	eis. Kasten —	—	76	Emmerich	K. E.-D. Essen	
77	G P	1002	1	Kiste	Tinte —	18	77	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
78	G P G	5573	1	Ballen	? —	—	78	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
79	G R	332 oder 306	1	—	Privatdecke —	21	79	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
80	G R	1	1	—	Gasrohr —	20	80	Frkfrt. a/M. H G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	4,80 m lang, 3 cm Durchm.
81	G R	7731	1	Kiste	leer —	17	81	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
82	G U	3–6 9, 11, 12, 14	7	Kisten	leer —	27	82	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
83	G W N	77	1	Kiste	Zuckerwaaren —	37	83	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
84	H	II	1	Koffer (schwarz)	alte Gardinen, Wäsche etc.	14	84	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
85	H	6436	1	Fass	Oel —	—	85	Northeim	K. E.-D. Cassel	
86	H # (weiss)	×	1	Kollo	gusseis. Grabsteinplatte	12	86	Gera	K. E.-D. Erfurt	**)
87	H	III	1	Sack	Säcke —	15	87	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
88	H	—	1	Ballen	Lumpen —	3	88	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
89	HB	664	1	Kiste	gefüllt —	23	89	Mannheim	Badische Stsb.	
90	H C	1816	1	"	Harmonium —	146	90	Hannover Süd	K. E.-D. Hannover	***)
91	H C F	3874	1	"	gefüllt —	26,5	91	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
92	H H	4968	1	Fass	Spirituosen —	22	92	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
93	H H	220	1	Kollo	Kreissäge —	12	93	Münster	K. E.-D. Münster	
94	H H	221	1	Kiste	Holzkohlen —	—	94			
95	H H	68	1	"	leer —	52	95	Greven	"	
96	H S	11	3	Kolli	eis. Rohre —	80	96	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
97	HTM	2/472	1	Kiste	Zucker —	28	97	Montjoie	K. E.-D. Köln	eingebr.: Herzer & Wimmer, Lichtenhain.
98	H & W	47	1	Fass	leer —	—	98	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
99	J	283	1	"	ansch. Theer —	208	99	Berlin Schl B.	K. E.-D. Berlin	
100	J A	6857	1	Kiste	leer —	6	100	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
101	J B	—	1	Kollo	2 Dosen Bismarckheringe	8	101	Plauen i. V. ob. Bf	Sächsische Stsb.	
102	J C	450	1	Korb	Eisenwaaren (Kneifzangen etc.)	72	102	Gronau M. E.	K. E.-D. Münster	
103	J G	2	1	Kiste	Eau de Cologne —	35,5	103	Kaldenkirchen	K. E.-D. Köln	
104	J H	859	1	Fass	leer —	9	104	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
105	J H G	366	1	"	leer —	16	105	Melsfeld	K. E.-D. Cassel	
106	J K	90482	1	Kiste	Seifenpulver —	31	106	Schalke	K. E.-D. Essen	
107	J H W S	40	1	—	Wagendecke —	—	107	Darmstadt	Direktion Mainz	
108	J L	1047	1	Ballen	? —	24	108	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	

*) Beschr.: F. Göll in Hamburg; bez.: von Mannheim 14/12.
**) Inschrift: Stephan Heyden, geb. am 29/11. 1825, gest. am 4/1. 1900.
***) Ausserdem trägt die Kiste folgende Bezeichnung: Keep, Dry, Hanile, Carl Tully Organ Manufacture. By Himers Ana Albertsen Pekin Illis U. S. A.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
109	J S	597	1	Ballen	Leder	48	109	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Begleitschein von Bochum.
110	K	5	1	Fass	Messingabfall	250	110	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
111	K	9530	1	Kiste	?	—	111	Lehrte	K. E.-D. Hannover	beschr.: Lauenbrück.
112	K C	200	1	—	Kuppelbaum	—	112	Magdeburg-Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	
113	K H	23	1	Pack	Blecheimer ohne Deckel	7	113	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
114	K L	169	1	Ballot	Webwaaren	33	114	Nürnberg Cent.	Bayerische Stsb.	
115	K M	778	1	Kiste	elektrische Bogenlicht-Apparate	15	115	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Hannover.
116	K W	6	6	Pack	Stühle	—	116	Lehrte	„	beschr.: Neindorf-Malchow.
117	K W & Co	22771	1	Kiste	Stärkemehl bez. mit der Firma Carl Weels u. Comp., Berlin	58	117	Neuenhagen	K. E.-D. Berlin	
118	L	3753	1	„	Korsetts	55	118	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
119	L G	938	1	—	l. Bierfass	61	119	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
120	L J	361	1	Kiste	Zollblau	124	120	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
121	L K	85	1	—	eis. Doppelhaken	16	121	Borken	K. E.-D. Essen	
122	L K	2713	1	Fass	leer	14	122	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M	
123	L K C	1	1	„	leer	52	123	Harburg II.	K. E.-D. Altona	
124	L M & S	—	1	Kolli	eis. Hacke ohne Stiel	1	124	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
125	L V	34819 / 34820	2	Kisten	Waschblau	57,5	125	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	alte Beklebung: Traben-Trarbach-Hannover.
126	M	3861/2	2	Fässer	leer	35	126	Alfeld	K. E.-D. Cassel	
127	M & A	30166	1	Kiste	Eisenwaaren	27	127	Geltendorf	Bayerische Stsb.	
128	M A D	20	1	Drahtring	eis. Rosetten	18	128	Bestwig	K. E.-D. Cassel	
129	M B	17384	1	—	leere Kiste	7	129	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
130	ME	840	1	Kiste	Pflaumen	25	130	Hattingen	K. E.-D. Essen	
131	M G	3405	1	„	?	41	131	Bettingen	Wilhelm-Luxemburg	
132	M J	101	1	Korb	leer	2	132	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
133	M O & Co	—	1	—	eis. Hebelstange	6	133	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
134	M S	8025	1	Kiste	?	—	134	Emmerich	K. E.-D. Essen	
135	N B oder A	57 / 812	1	—	leeres Petroleumfass	33	135	Berlin Görl. B.	K. E.-D. Berlin	
136	N B R	202/3	2	Kisten	unbekannt	135	136	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
137	N K	1363	1	Fass	leer	14	137	Mainz	Direktion Mainz	
138	N P G	3128	1	Kiste	Bild unt. Glas u. Rahmen	23	138	Münster	K. E.-D. Münster	
139	O R	20/40	20 / 1	Bund / Korb	Laschen / Nägel	480 / 94,5	139	Mittersendling	Bayerische Stsb.	
140	O W	30141	1	Sack	Gyps	77	140	Herne	K. E.-D. Essen	
141	P	2218	1	Korb	Eisenwaaren	125	141	Essen H. B.	„	
142	P B	5	1	Sack	alt. Seil m. eis. Haken	20	142	Düren	K. E.-D. Köln	
143	P C	1446	1	Verschl.	leer	26	143	Viersen	„	
144	P C	2	1	Fass	leer	20	144	Görlitz	K. E.-D. Breslau	beschr.: Rosenberg.
145	P R	416	1	„	leer	16	145	Münster	K. E.-D. Münster	bekl.: Bielefeld.
146	P W	6592	1	Pack	Bolzen (10 Stück)	—	146	Herford	K. E.-D. Hannover	
147	R	1/4	4	Kisten	leer	160	147	Strassburg	Reichsbahn	
148	R	100	1	Kiste	Sopha	215	148	Mannheim	Badische Stsb.	
149	R	986	1	„	Holzschachteln	6	149	Arnsberg	K. E.-D. Cassel	Gotha-Arnsberg beklebt.
150	R L	2817 / 136	1	Fass	leer	104	150	Heringen	„	Streckenfund.
151	R N	1598	1	Packet	Drahtwaaren	22	151	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
152	R T	9	1	Kollo	Pflugschaare	5	152	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
153	S	80	1	—	Küchentisch	29	153	Dresden-Fr	Sächsische Stsb.	
154	S A G	417	1	Kiste	Messingw.	100	154	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
155	S B R K	—	1	—	Heizkuppelung	—	155	Sorau	K. E.-D. Breslau	
156	S D W	233	1	Kiste	leer	14	156	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
157	S K	2295	1	—	l. Firnissfass	38	157	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	v. Mülhausen Stadt bez.
158	S L C	6077	1	Ballen	?	9	158	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
159	S M	1635	1	Pack	?	6	159	Lützelburg	Reichsbahn	
160	S P M	3290	1	Kiste	Porzellan	52	160	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
161	S R	32	1	—	l. Petroleumfass	35	161	Frkfrt. a/M. H G.B	K. E.-D. Frankf. a/M.	
162	S S	585	1	—	Kette	72	162	Regensburg	Bayerische Stsb.	
163	U & Co	6371	1	Kiste	Pergamentblätter	34	163	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	
164	V H S	—	1	„	Käse	9	164	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
165	V J	73	1	Ballen	gefüllt	105	165	Bettingen	Wilhelm-Luxemburg	
166	W	103	1	Kiste	Schlauch	70	166	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
167	W	1	1	„	Eier	25	167	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
168	W	1	1	Pack	Säcke	—	168	Hagenow L.	K. E.-D. Altona	von Bergen K. E.-D. II Berlin.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
169	W & C	698	1	Korb	Flaschen, leer —	47	169	Coesfeld Stbhf.	K. E.-D. Münster	gez.: Coesfeld.
170	W E	1060	1	Kiste	leer —	43	170	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
171	W F	5433	1	Kistchen	Cognak u. Liqueur —	6,5	171	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
172	W F	867	1	Kiste	Chokolade —	15	172	München Ostb.	Bayerische Stsb.	
173	W F C	6	1	Ballon	Säure —	74	173	Stadtoldendorf	K. E.-D. Cassel	
174	W G	1917	1	Korbflasche	Oel —	30	174	Windsheim	Bayerische Stsb.	
175	W H	866	7	Stück	Bleiplatten —	105	175	Bestwig	K. E.-D. Cassel	
176	W u. K	7572	1	Kollo	Guss —	6	176	Hoffnungsthal	K. E.-D. Elberfeld	
177	W N	14	1	Kiste	ausgest. Vögel —	12	177	Hamm	K. E.-D. Essen	
178	W S	673	1	—	Schrankuntersatz —	39	178	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
179	W S	—	1	Sack	Kartoffeln —	25	179	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
180	W S	4	1	„	leere Säcke —	8	180	Oeynhausen N.	K. E.-D. Hannover	
181	W W	45771	1	Kiste	? —	41	181	Hagen-Oberhagen	K. E.-D. Elberfeld	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
182	F K Barmen-Wichlinghausen	261	1	Kistchen	4 leere Oelfläschchen	1	182	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
183	Brsl.	38493	1	Wagen	3 gusseis. Wellen —	10 000	183	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
184	Christoph Maack	—	1	—	Decke —	40	184	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
185	E R Dülken	73	1	Pack	Papier —	31	185	Krefeld	K. E.-D. Köln	
186	Eisenberg Bisenz	83	1	Sack	Säcke —	18	186	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
187	Elberfeld	14657	1	Wagen	Kohlen —	—	187	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
188	H F P Finnentrop	336	4	—	Theile eines Ofens —	90	188	Finnentrop	K. E.-D. Elberfeld	
189	Frankfurt 17351	—	1	Kalkwagen	trock. Thon —	—	189	Wirges	K. E.-D. Frankf. a/M.	*)
190	M. St. Georg	—	1	—	leeres Bierfass —	?	190	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
191	Glocke	—	1	Bund	2 Stangen Stahl —	14	191	Neh.-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
192	Greinwald	—	1	—	Wagendecke —	18	192	München Centr.	Bayerische Stsb.	
193	C K H Hannover	—	1	Stange	Flachstahl —	7	193	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
194	Gust. Hell	—	1	Ballen	Säcke —	27	194	Saaralben	Reichsbahn	
195	Höcherl	38102	1	Fass	leer —	18	195	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
196	A. Hübner Freiburg 559	—	1	—	l. Bierfass —	30	196	Frankfurt a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
197	A.-G. für Kohlensäure-Ind. Berlin	5046	1	—	eis. Flasche —	—	197	Hamburg	Lübeck-Büchener	alte Beklebung von Mölln i/L.
198	K.E.D. Köln l. rh.	—	2	—	Latirbäume —	—	198	Kirn	Direktion Mainz	
199	Joh. Kren	51	1	Kiste	Weihnachtssachen —	13	199	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
200	Leihsack	—	1	Sack	Säcke —	27	200	Saaralben	Reichsbahn	
201	Wilhelm Mathes I Hirschhorn	—	1	Schliesskorb	1 Paar Socken —	16	201	Hirschhorn	Badische Stsb.	
202	Prödel	III	1	—	gusseis. Schwungrad	30	202	Prödel	K. E.-D. Magdeburg	
203	Möbelfabrik-Aktiengesellschaft in Turocz Szt. Murton Nr. 117	—	1	—	leinene Privatdecke —	—	203	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
204	B Welschenennest	—	1	—	eisernes Gestell —	51,5	204	Welschenennest	„	roth gestrichen.
					C. Güter m. Numm. bez.					
205	—	01	1	—	gusseis. Gewicht —	11	205	Wolfhagen	K. E-D. Cassel	
206	—	9 u. 51	2	—	Sopharahmen —	—	206	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
207	—	22	6	—	Hemmschrauben —	10	207	Schneeberge N.	Sächsische Stsb.	
208	—	25	1	Reisekorb	Kleider, Wäche u. einige Tücher	34	208	Heilsberg	K. E.-D. Königsberg	
209	—	69	1	—	Gewichtstück —	12	209	Naensen	K. E.-D. Cassel	
210	—	196	1	Reisekorb	anscheinend Kleider u. Schuhe	30	210	Münster	K. E.-D. Münster	mit 4 verschiedenen Schlössern verschlossen.
211	—	332	1	—	Wagendecke —	—	211	Waldhof	Direktion Mainz	
212	—	376	1/4	Tonne	leer —	17	212	Altfelde	K. E.-D. Danzig	
213	—	692/15	1	Kiste	leer —	41	213	Aachen	K. E.-D. Köln	
214	—	1906	1	Ballen	Tapeten —	23	214	Bettingen	Wilhelm-Luxemburg	

*) Wagen war am 9. Februar beladen mit Thon nach Ruhrort abgefertigt und ist als leer bezeichnet wieder nach Wirges zurückgelangt.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
215	—	5699	1	Ballen	gefüllt —	—	215	Kranichstein	Direktion Mainz	
216	—	9922	1	Kollo	Möbel —	5	216	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
217	—	57403	1	Kiste	Margarine —	36	217	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
218	—	11712 11551 11726 3357	4	—	off. leere Bierfässer —	?	218	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
219	H (Dreieck)	4	1	Fass	leer —	8	219	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
220	W. B. u. ◇ BC	1208	1	„	grüne Farbe —	87	220	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
221	F 3005	13599 London	1	Kiste	— —	60	221	Hamburg W.	K. E.-D. Altona	
222	△ R	1161	1	„	1. Grogessenzfläschchen	46	222	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
223	△ V	38871	1	„	leer —	3	223	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
224	△	204	1	Ballen	gefüllt —	64	224	Coblenz	K. E.-D. Köln	
225	✽	82	1	„	gefüllt —	55	225	Düren	„	
226	roth /	—	1	—	gusseis. Knierohr —	6	226	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
227	roth //	—	1	—	gusseis. verzinktes Gasrohr	31,5	227	Seehausen i. A.	K. E.-D. Magdeburg	
228	weisser Strich	—	1	—	Pumpenschwengel —	4	228	Börssum	„	
229	weisser Strich	—	1	Bund	Rundeisen —	25	229	Emsdetten	K. E.-D. Münster	
230	roth u. grün	—	1	Bd.	9 Stangen Rundstahl	109	230	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	15—20 cm stark
231	blauer Strich	—	1	Bund	Stabeisen —	52	231	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
					E. Güter ohne Bezeichn.					
232	—	—	1	Kollo	12 eis. Ankerplatten —	27	232	Halle a/S. E. G. A.	K. E.-D. Halle a/S.	
233	—	—	6	Stück	6 eckige eis. Ansatzstücke	2	233	Höxter	K. E.-D. Cassel	
234	—	—	2	Kolli	Aufsätze zu Garderobeständer	2	234	Bünde (Westf.)	K. E.-D. Münster	
235	—	—	20	—	eichene Bahnschwellen, 1,80 m lang, 0,20 m breit, 0,16 m hoch	—	235	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
236	—	—	1	Bund	Bandeisen —	34	236	Bischofswerda	Sächsische Stsb.	
237	—	—	3	Ringe	Bandeisen —	10	237	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
238	—	—	1	Sack	Betten, Hemden, Handtücher, Läufer, Bilder, 1 Schulmappe, 1 Haarbesen	72	238	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	
239	—	—	1	Pack	Binsen —	30	239	Nieukerk	K. E.-D. Köln	
240	—	—	1	Ballen	Blech —	12	240	Köln Eilg.	„	
241	—	—	1	—	Blechrinne mit Ablaufvorrichtung	1,5	241	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
242	—	—	1	Pack	Bleirohr —	60	242	Eberbach	Direktion Mainz	
243	—	—	1	Bund	6 Bohrer mit angebundenem Hammer	52	243	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
244	—	—	1	Pack in grauer Leinwand	51 Bolzen mit Muttern zum Befestigen von Pflugschaaren	4	244	Dt.-Eylau	K. E.-D. Danzig	
245	—	—	1	Stück	Brandsohlenleder —	—	245	Wanne	K. E.-D. Essen	
246	—	—	1	—	eis. Brechstange —	5	246	Wüstegiersdorf	K. E.-D. Breslau	
247	—	—	1	Bl.	Dachpfannen —	2	247	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
248	—	—	8	Säcke	Düngemittel —	—	248	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
249	—	—	1	Bund	Eisen —	73	249	Colmar	Reichsbahn	
250	—	—	1	„	Eisen —	53	250	„		
251	—	—	1	Stange	Eisen —	5	251	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
252	—	—	11	Stangen	Eisen —	43	252	Berlin Anh. B.	„	
253	—	—	1	—	vierkantiges Eisen —	7	253	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
254	—	—	1	—	rundes gepresstes Eisenblech	—	254	Jülich	K. E.-D. Köln	
255	—	—	5	—	Eisenblöcke —	—	255	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
256	—	—	1	Wg.	Eisenerz —	11 500	256	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	K. F. N. B. 80464.
257	—	—	1	—	Eisenplatte —	—	257	Gronau M. E.	K. E.-D. Münster	zu schwer, um gewogen zu werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
258	—	—	1	Wagen	Eisenplatten —	—	258	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	Mainz 24028.
259	—	—	1	—	runde Eisenstange —	18	259	Duisburg	„	
260	—	—	1	Pack	5 Eisenstangen —	15	260	Gelsenkirchen	„	
261	—	—	1	—	Eisenstab —	26,5	261	Wutha	K. E.-D. Erfurt	2,85 m lg.
262	—	—	2	Pack	Eisenwaare —	4,5	262	Metz	Reichsbahn	
263	—	—	1	„	Esslöffel aus Martinstahl	2 5	263	Schwetz	K. E.-D. Danzig	
264	—	—	6	—	Façoneisenstäbe —	67	264	Strehla	Sächsische Stsb.	
265	—	—	1	Bund	6 Façoneisen —	12	265	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
266	—	—	1	Eimer	rothe Farbe —	15	266	Steinheim	K. E.-D. Hannover	
267	—	—	1	—	leeres eisernes Fass	161	267	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
268	—	—	1	Fass	leer —	?	268	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
269	—	—	13 68	Bund lose	hölz. Fassreifen — hölz. Fassreifen —	—	269	Osterfeld Süd	K. E.-D. Essen	
270	—	—	4	Stangen	Flacheisen —	51	270	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	3—4 m lang.
271	—	—	1	Stab	Flacheisen —	85	271	Strassburg	Reichsbahn	
272	—	—	1	ohne	eis. Flansch von einer Pumpe	7	272	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
273	—	—	1	Korb	leere Flaschen —	13	273	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
274	—	—	1	Stück	Gewicht, eis. mit Henkel	5	274	Heidelberg	Badische Stsb.	
275	—	—	4	Kolli	Gusstheile —	—	275	Hattingen	K. E.-D. Essen	
276	—	—	1	Bl.	Gussstück —	28	276	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
277	—	—	1	Pack	12 Handkörbe mit 2 Deckeln	—	277	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
278	—	—	1	Ballen	Hemdentuch —	13,5	278	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
279	—	—	1	—	Herdstange —	2	279	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
280	—	—	3	Bl.	Holzbügel z. Kinderwg.	13	280	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
281	—	—	1	—	Holzschuh —	1	281	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
282	—	—	1	—	Holzstuhl —	5	282	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
283	—	—	1	Sack	Hornspähne —	22	283	Niederollendorf	K. E.-D. Köln	
284	—	—	1	Packet	Hose —	5	284	Hannover Gep.-Abf.	K. E.-D. Hannover	
285	—	—	1	—	1. Hühnerkäfig —	17	285	Cleve	K. E.-D. Köln	
286	—	—	1	Sack	Kalbfelle —	20	286	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
287	—	—	1	—	Kammrad —	8,5	287	Heiligenhafen	K. E.-D. Altona	
288	—	—	1	Pack	Kerzen —	—	288	Werden	K. E.-D. Essen	
289	—	—	2	—	eiserne Kammräder —	5	289	Metz	Reichsbahn	
290	—	—	5 16 4	— — —	Ketten — Aufsätze — Eisentheile —	450	290	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
291	—	—	1	Kiste	Leder —	—	291	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
292	—	—	1	„	leer —	—	292	„	„	
293	—	—	1	Handkoffer	Kleider —	7,5	293	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
294	—	—	1	—	Kleiderschrank —	50	294	Hayingen	Reichsbahn	
295	—	—	1	Schliesskorb	Kleidung und Wäsche	24	295	Gepäckabfert. Hannover	K. E.-D. Hannover	
296	—	—	1	Koffer	leer —	—	296	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
297	—	—	1	„	gefüllt —	39	297	Aachen	„	
298	—	—	2	—	Kohlenkasten —	5	298	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
299	—	—	1	—	Konstruktionstheil —	27	299	Schledern	K. E.-D. Frankf. a/M.	Streckenfund.
300	—	—	1	Korb	leer —	—	300	Münster	K. E.-D. Münster	
301	—	—	4	Pack	12 leere Körbe —	71	301	Würzburg	Bayerische Stsb.	
302	—	—	1	„	7 neue graue Körbe mit weissen Griffen	—	302	Hagen-Eckesey	K. E.-D. Elberfeld	
303	—	—	2	Körbe	leer —	—	303	Mannheim	Badische Stsb.	
304	—	9	1	—	eis. Krahnenkette —	24	304	Dortmund Eilg.-Abf.	K. E.-D. Essen	
305	—	—	20	Pack	Kuhhäute —	621	305	Kettwig	„	
306	—	—	1	Rolle	Leder —	8	306	Beningen	Reichsbahn	
307	—	—	1	Pack	Leder —	1	307	Mannheim	Badische Stsb.	
308	—	—	1	Sack	Lederabfall —	29	308	Heiligenstadt	K. E.-D. Cassel	Streckenfund.
309	—	—	1	Ballen	roth Leinen —	18	309	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
310	—	—	1	Pack	Leisten —	20	310	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
311	—	—	4	Ringe	Leitungsdraht —	191	311	Elberfeld-Döpp.	K. E.-D. Elberfeld	
312	—	—	1	—	Maassstock, 5 m lang	—	312	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
313	—	—	1	—	Eisen (Maschinentheil)	30	313	Emden	K. E.-D. Münster	
314	—	—	1	—	landwirth. Maschinentheil	12	314	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
315	—	—	1	offen	Maschinentheil —	25	315	Singen	Badische Stsb.	
316	—	—	1	Pack	Matten —	42	316	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
317	—	—	1	„	Messer —	0,5	317	Metz	Reichsbahn	
318	—	—	1	Bd.	2 Messingstangen —	10	318	Gera	K. E.-D. Erfurt	in Leinen gepackt.
319	—	—	1	Kanne	Milch (20 l) —	—	319	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	
320	—	—	1	Pack	Möbelfedern —	4	320	Marktoberdorf	Bayerische Stsb.	
321	—	—	1	Sack	Nüsse —	20	321	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
322	—	—	1	Pack	4 Patentkniee —	—	322	Grevenbroich	„	
323	—	—	2	Körbe	Plüschwollmuster —	44	323	Essen H. B	K. E.-D. Essen	
324	—	—	1	—	eis. Riemenscheibe —	23	324	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
325	—	—	1 1	— —	eis. Rahmen — eis. Deckel —	10 18	325	Dissen-Rothenfelde	K. E.-D. Münster	
326	—	—	3	—	Röste —	8	326	Mainz	Direktion Mainz	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
327	—	—	12	Platten	Roheisen —	500	327	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
328	—	—	1	Wagen	Roheisen —	—	328	Hörde	K. E.-D. Essen	Essen 42655.
329	—	—	1	Kollo	Rohr	8	329	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
330	—	—	1	Pack	2 Rohrstühle —	9	330	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
331	—	—	5	—	eiserne Röhren —	—	331	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
332	—	—	1	Kollo	15 Stück räderförmige Rosetten	25	332	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
333	—	—	1	—	Roststab —	8	333	Frankfurt a/M. H. G. B. Eilgut	K. E.-D. Frankf. a/M.	
334	—	—	1	Pack*)	Rouleauxstangen —	6	334	Köln-G.	K. E.-D. Köln	*) in Papier.
335	—	—	1	Bund	10 Stäbe Rundeisen —	55	335	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	4 m lang, 12 mm dick.
336	—	—	1	Stab	Rundeisen —	25	336	Strassburg	Reichsbahn	
337	—	—	4	Stangen	Rundstahl —	20	337	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
338	—	—	1	—	Sackkarren —	—	338	München Centr.	Bayerische Stsb.	
339	—	—	1	Pack	leere Säcke —	—	339	Zülpich	K. E.-D. Köln	
340	—	—	1	Sack	Säcke —	13	340	Wanne	K. E.-D. Essen	
341	—	—	2	Pack	l. Säcke —	24	341	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
342	—	—	1	„	Sägen —	18	342	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	beschr.: Innsbruck.
343	—	—	1	Sack	Samen —	50	343	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
344	—	—	1	Fass	Sauerkraut —	115	344	Duisburg	K. E.-D. Essen	
345	—	—	2	Bund	Seegras —	50	345	Wanne	„	
346	—	—	1	Ballen	Seegras —	102	346	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
347	—	—	1	—	gusseis. Scheibe —	130	347	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
348	—	—	6 6	— —	eis. Schienen — eis. Bolzen —	17	348	Dittersbach	K. E.-D. Breslau	
349	—	—	1	Pack	eis. Schrauben —	2,5	349	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
350	—	—	1	Säckchen	Schrauben —	1	350	Metz	Reichsbahn	
351	—	—	1	Sack	Soda —	100	351	Meschede	K. E.-D. Cassel	
352	—	—	1	Bund	Spahnkörbe —	8	352	Altona	K. E.-D. Altona	
353	—	—	1	Pack	25 Spaten —	32	353	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
354	—	—	2	Haspel	Stacheldraht —	51	354	Herford	K. E.-D. Hannover	
355	—	—	1	Stange	Stahl —	9	355	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
356	—	—	1	Bund	Stahl —	14	356	Strassburg	Reichsbahn	
357	—	—	1	„	Stahl —	43,5	357	Mariagrube	K. E.-D. Köln	
358	—	—	1	„	5 Stahlstäbe —	21,5	358	Münchhausen	K. E.-D. Cassel	
359	—	—	1	—	Stahlwelle —	47	359	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
360	—	—	1	Bl.	hölzerne Stange —	2	360	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
361	—	—	1	Bund	8 Stück Strohgeflechtuntersetzer	0,5	361	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
362	—	—	1	—	Theile eines gusseisernen Deckels	3,5	362	Hoffnungsthal	K. E.-D. Elberfeld	
363	—	—	1	—	Tischschubkasten —	—	363	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
364	—	—	1	—	Tragbahre —	?	364	Remilly	Reichsbahn	
365	—	—	1	—	Viehgitter —	—	365	Hamburg	Lübeck-Büchener	
366	—	—	1	—	eis. Vorlegebaum —	—	366	Wandsbek	„	
367	—	—	1	—	Wachstuchdecke, gelb mit blauer Einfassung, 2 m im Quadrat gross	—	367	Merseburg	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund Merseburg-Corbetha 23/1. 00.
368	—	—	1	Koffer	Wäsche etc. —	6	368	Kreuzburg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
369	—	—	1	—	eis. Welle —	67	369	Neustadt a/D.	K. E.-D. Altona	
370	—	—	2	—	eis. Wellen —	175	370	Tempelhof Rang.-B.	K. E.-D. Berlin	
371	—	—	2	—	eiserne Zahnräder —	5	371	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
372	—	—	400	Stück	Ziegel —	1300	372	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
373	—	—	1	Wagen	1 Partie Ziegelsteine	—	373	Dortmunderfeld	K. E.-D. Essen	Essen 52690.
374	—	—	4	—	Zollschlösser, Serie 1650	—	374	Aschaffenburg	Bayerische Stsb.	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	C K	61	1	Bund	Stahl —	26	1	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
2	M A	1279	1	Fass	leer —	76	2	Trier r/M.	„	
3	W Z R W	—	1	Sack	Zucker —	100	3	Carden	„	
4	Z & F	567	1	Pack	Holzleisten —	—	4	Hermeskeil	„	
5	P. Trier	—	2	—	eiserne Röhren —	40	5	Trier r/M.	„	
6	⊗	—	1	Sack	Zucker —	102	6	„	„	
7	—	—	1	Säckchen	altes Eisen —	3	7	Burbach	„	
8	—	—	2	—	Hebeeisen —	22	8	Bullay	„	
9	—	—	1	Korb	Kleider —	26	9	Sulzbach	„	
10	—	—	2	Säcke	Kleie —	100	10	Traben-Trarbach	„	
11	—	—	1	—	eiserne Leiter —	—	11	Saarbrücken	„	
12	—	—	1	—	Unterlagekreuz mit 4 Klötzchen	—	12	Trier r/M.	„	
13	—	—	2	Stück	Winkeleisen —	11,5	13	Uerzig a/Mosel	„	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 21. März Vorm. gemeldet.

Nr. 6. Berlin, am 28. März 1900. Jahrgang 1900.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	216	1	—	Bettrahmen —	6	1	Kiel	K. E.-D. Altona	
2	A	3	2	Stangen	Eisen —	30	2	München Centrb.	Bayerische Stsb.	
3	{ A }	11536	1	Harrass	leer —	38	3	Hannover	K. E.-D. Hannover	
4	A B	3055	1	Fass	leer —	8	4	„	„	
5	A C	785	1	Pack	Papier —	20	5	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
6	A E	3000	1	Kiste	Gläser —	15	6	Lüdenscheid	„	
7	A E M G	4	1	Fass	leer —	32	7	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
8	{ A }	3948	1	Kiste	leer —	20	8	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	
9	A H	100	1	Koffer	Kleider etc. —	—	9	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
10	A K	476	1	Ballen	Gardinenstangen —	38	10	Danzig	K. E.-D. Danzig	
11	A L S	86677	1	Kiste	? —	75	11	Emmerich	K. E.-D. Essen	
12	A M	7612	1	Ball.	anschein. Gurte —	32	12	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
13	A T	730	1	Kollo	Stuhl —	—	13	Emmerich	K. E.-D. Essen	
14	B	387	1	—	Ofenrohr —	2	14	Braunschweig Ost	K. E.-D. Magdeburg	
15	B	8	1	Kiste	leer —	24	15	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	
16	B	509	1	„	2 Packete Kakao —	16,5	16	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
17	B	—	1	„	1 Stahlstück —	210	17	Opladen	„	
18	B B	1	1	Ball.	gefüllt —	15	18	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
19	B B C	2501	1	Kiste	leer —	18	19	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
20	{ BC }	7681	1	Kübel	Margarine —	30	20	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
21	B C	2494	1	Ballen	Leinen —	21	21	Essen Nord	„	
22	B D	463	1	Kiste	Futterstoffe —	49	22	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
23	B D	1898	1	Ballen	Rohtabak —	99	23	Borken	K. E.-D. Essen	
24	B E	44318	1	Pack	Papier —	25	24	Dortmund K. M.	„	
25	B E	871	1	Korb	Kleinfleisch —	20	25	Barmen-Ritt.	K. E.-D. Elberfeld	verkauft.
26	B L	7594	1	Kiste	leer —	37	26	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	
27	B M	452	1	Pack	2 Stühle mit Rohrsitz	—	27	Herne	K. E.-D. Essen	
28	C	2664	1	Kiste	Pflaumen —	23	28	Essen H. B.	„	
29	C B	3144/5	2	Pack	leere gebr. Gypssäcke	48	29	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
30	C G	18	1	Stumpen	9 leere Säcke —	6	30	München Centr.	Bayerische Stsb.	
31	C G B	671/3	1	Kiste	Glas —	—	31	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
32	C K	1827	1	„	Gewürz (Pfeffer) —	13	32	Soest	K. E.-D. Cassel	Soest beschr.
33	{ C S / E }	{ 294 / 8 }	1	Korb	Aepfel —	29	33	München Centrb.	Bayerische Stsb.	
34	C W	1696	1	Fass	leer —	21	34	{ Sammelstelle Köln-Gereon }	K. E.-D. Köln	
35	D	1238	1	Packet	10 Paar Holzschuhe	5	35	Minden	K. E.-D. Hannover	
36	D H C	7961	1	Sack	Pfeffer —	80	36	Wanne	K. E.-D. Essen	
37	D P	135	1	Ballen	Papier —	71	37	Gelsenkirchen	„	
38	D S	8580	1	Kiste	— —	218	38	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
39	{ D V / G }	1568/1	1	„	gefüllt —	49,5	39	Bensberg	K. E.-D. Elberfeld	
40	E B	{ 1816 / 1819 / 3342/4 / 3346/8 / 3352 / 3354 }	10	Stück	eiserne Fässer, leer	—	40	Rosslau	K. E.-D. Halle a/S.	
41	E G	13141	1	Kiste	leer —	32	41	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	
42	E L	271/8	8	{ Ballon in Korbgeflecht }	leer —	93	42	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
43	E S	3158/61	4	Kisten	Eisenwaaren (?) —	395	43	Rostock F. F.	Meckl. Friedr.-Frzb.	beschr.: Büto.
44	E W	8623/4	2	—	leere Weinfässer —	130	44	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Trier.
45	F	369	1	Fass	leer —	30	45	Köln-Nippes	K. E.-D. Köln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
46	Fr. B	—	1	Kiste	Harzkäse	5	46	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
47	F B C	61331	1	Fass	gefüllt	68	47	Rummelsburg Rgb.	K. E.-D. Berlin	
48	F F	50	1	Kiste	Steuergut	63	48	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	Steuerplomben von Köln.
49	F H	270	1	Korb	leere Flaschen	25	49	Cleve	K. E.-D. Köln	
50	F K	8361	1	Säckchen	Eiergraupen	15	50	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
51	F K	—	1	Kollo	2 zusammengebundene Säcke Bettfedern	17	51	Lauenburg i/Pomm.	K. E.-D. Danzig	
52	F M	4	1	Korbkoffer	?	16	52	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	
53	G	1922	1	Stück	Pflugschaar	3	53	Altona	K. E.-D. Altona	
54	G C	2543	1	Ballen	Leinen	—	54	Capellen a/Rh.	Direktion Mainz	
55	G H	762	1	eis. Fass	Petroleum	188	55	Düren	K. E.-D. Köln	
56	G H	3993	1	Fass	gefüllt	80	56	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
57	G N	17	1	Kiste	?	37	57	Kohlfurth	K. E.-D. Breslau	bezettelt: Budapest.
58	G P	191	1	„	?	—	58	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
59	G S	5	1	„	gebr. Effekten	12	59	Hannover N.	„	
60	G S	271	1	Pack	Düten	22	60	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
61	G T W / G u. S	35	1	—	Viehgitter (Privat)	—	61	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
62	H	90	1	Kiste	Feilen	22	62	Friedrichroda	K. E.-D. Erfurt	
63	H	—	2	Pack	Papier	52	63	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
64	H	—	1	Kiste	Chamottesteine	27	64	Barmen	K. E.-D. Berlin	
65	H (undeutlich)	200	1	Pack	rohe Schuppenblätter	66	65	Duisburg-Hochf. Süd	K. E.-D. Essen	
66	roth H	—	1	—	Knierohr	4	66	Sandersleben	K. E.-D. Magdeburg	
67	H B	7217	1	Ballen	Baumwollenw.	30	67	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
68	H & C	95389	1	Kiste	Bleichsoda	—	68	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
69	H G	1	1	„	Holz-Aufsatz	15	69	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	bezettelt: Düben.
70	H G	743	1	—	eis. Gestell	—	70	Gevelsberg-Nord	K. E.-D. Elberfeld	
71	H M	361	1	Kiste	gefüllt	—	71	Cleve	K. E.-D. Köln	bezettelt: Amsterdam
72	H S M	8762	1	Wagen	unbekannt	—	72	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	Oesterburg nach Neutitschein.
73	H S	10	1	Pack	4 neue Kisten	12	73	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
74	H V	2324	1	Verschl.	eis. Welle	ca. 2500	74	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
75	HW	7828	1	Kiste	Packstroh	33	75	Mettmann	K. E.-D. Elberfeld	
76	J B	113	1	„	Löffel	27	76	Berlin, Hamburg-Lehrter Bahnhof	K. E.-D. Berlin	
77	J S C	6384	1	Fass	leer	31	77	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
78	J H	—	6	—	Kochkessel	20	78	Aachen	K. E.-D. Köln	
79	J L	—	1	Gestell	mar. Fische	20	79	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
80	J W	1	1	Kiste	Eier	—	80	Berlin H u. L.	K. E.-D. Berlin	beschr.: Gr. Behnitz.
81	K	1	1	Pack	3 Stück Hohlmässe von Holz je 1/4 hl fassend	—	81	Leipzig Berl. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
82	K	11	1	„	rohe Stöcke	5	82	Duisburg	K. E.-D. Essen	
83	K	—	1	Stange	▢-Eisen	26	83	Weiden	Bayerische Stsb.	
84	K	1	1	Sack	Kleiderbügel	80	84	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
85	K	1873	1	Kiste	Waschbläue in Blechdosen	41	85	Düsseld.-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
86	K / K	— / —	8 / 17	Stück / „	Rohre / Bogenstücke	880	86	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
87	K	2	1	Fass	leer, neu	—	87	Gmünd	Württemberg. Stsb.	154 Liter haltend.
88	K F T	126	1	Kiste	Maschinentheile	280	88	„		
89	K H	412	1	„	Früchte	10	89	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
90	K K	1	1	„	leere Flaschen	93	90	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
91	K & M	29185	1	„	Zuckerw.	14	91	München Centr.	Bayerische Stsb.	
92	K P	2998	1	„	leer	26	92	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
93	K U	10	1	Bll.	Tapeten	70	93	Braunschweig Ost	K. E.-D. Magdeburg	
94	L	2517	1	„	getr. Wurzelfasern	51	94	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	beschr.: Indichen.
95	L W	8583	1	Kiste	gefüllt	?	95	Kahla S. A.	K. E.-D. Erfurt	ohne Bezettelung.
96	M B	—	1	Stange	Flacheisen	—	96	Hardenberg	K. E.-D. Danzig	
97	M H	5578	1	Kiste	leer	15	97	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	
98	MK	1	1	Sack	Säcke	14	98	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
99	M K	26241	1	Pack in Papier	Spann-Sägen (12 Stück)	12,5	99	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
100	M L	36286	1	Pack	Briefpapier	11	100	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
101	M M	—	1	Sack	getrockn. Blüthen	20	101	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
102	M Sd	184	1	Bd.	Hohlglas	2,5	102	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
103	N	47	1	Fass	leer	27	103	Vaihingen T.	Württemberg. Stsb.	
104	N R	—	1	Kiste	Zinn- u. Blechwaaren	53	104	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
105	O weiss	—	1	—	gusseisernes Rohr, 3 m lang	20	105	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
106	O B	19505	1	Pack	Papier	32	106	Duisburg	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
107	O C	1	1	Fass	leer —	39	107	M.=Gladbach	K. E.-D. Köln	
108	O E	1001	1	Fässchen	leer —	5	108	Hannover N.	K. E-D. Hannover	
109	O G	912	1	Korb	Eisenwaaren —	139	109	Duisburg	K. E.-D. Essen	
110	O S	1/3	3	—	Krahnenhölzer —	83	110	München Centr.	Bayerische Stsb.	
111	P	5	1	Bund	2 Eisen ╫ —	9,5	111	DarmstadtHptbhf.	Direktion Mainz	Eilgut.
112	P	40	1	Korbfl.	Säure —	75	112	Mengede	K. E.-D. Essen	
113	PEV / B	9 / 93	1	—	Wagenkuppelung —	12	113	Aachen	K. E.-D. Köln	
114	P F	6169	1	Ballen	schwarzer Futterstoff	23	114	Düsseld.=Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
115	P H	115	7	Stück	Eisenbleche —	35	115	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
116	P H / J D R	1	1	Kiste	Käse —	36	116	„	„	
117	Ph. R	1734	1	Fass	leer —	16	117	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
118	P M H	—	1	Pack	Säcke —	33	118	Lüben	K. E.-D. Breslau	
119	R	3998	1	Kiste	leer —	20	119	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
120	R S	8357	1	„	Zündhölzer —	36	120	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
121	R V	2	1	Stück	l. Petroleumfass —	31	121	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
122	R Z	2342	1	Kiste	Sägeblätter —	39	122	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
123	S	1	1	Pack	Pflugschaare —	19	123	Tempelhof Rgbhf.	K. E.-D. Berlin	
124	S	106/107	2	„	8 l. Körbe —	—	124	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
125	S	12c	1	—	eis. Spülstein —	25	125	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
126	S	4201	1	Kiste	Käse —	30	126	Ebingen	Württemberg. Stsb.	
127	S	—	1	Kollo	Eisen —	160	127	Biberach=Zell	Badische Stsb.	
128	S C	—	2	Säcke	Chamottmehl —	200	128	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
129	S G	5841	1	Ballen	Schrubbtücherzeug —	10	129	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
130	S G	5930	1	Sack	eine Rolle Scheuertuch	9	130	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
131	S G od. S & Co.	9039	1	Fass	leer —	21	131	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
132	S & H / C H	49535	1	Korbflasche	leer —	9	132	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
133	S J P	12588	1	Stab	Stahl —	14	133	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
134	S O	1850	1	Fass	leer —	11	134	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
135	St K	1533	1	Harrass	leer —	48	135	Duisburg	K. E.-D. Essen	
136	T	4	2	Bunde	Schiefertafeln —	23,5	186	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
137	T	4	2	Pack	Schiefertafeln —	?	137	Mühlhausen i. Thür.	K. E.-D. Erfurt	ohne Anschrift u. Bezettelung.
138	T K / H F	656 / 3	1	Sack	Lederabfälle —	51	138	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
189	W R	3746/7	2	Kisten	leer —	81	139	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
140	T S	740	1	—	Gestell —	50	140	Brückenau	Bayerische Stsb.	
141	W	510	1	Koffer	leer —	16	141	Düsseld.=Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
142	W G W F	6014	1	Ballen	? —	—	142	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
143	W H	2753	1	Korbflasche	leer —	5	143	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
144	W H & Co.	556	1	Eisenfass	leer —	52	144	Bamberg	Bayerische Stsb.	beklebt: Pinneberg-Hamburg H.
145	W K	693	1	Kiste	— —	5	145	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
146	W M	2	1	—	Musterkoffer, neu, mit 2 Kunstschlössern	64	146	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
147	W S	—	1	Reisekorb	leer —	3	147	Borgholz	„	
148	W S	4826	1	Kiste	Glasflaschen —	35	148	Köln=Gereon	K. E.-D. Köln	
149	W S	41037	1	„	leere Kiste —	38	149	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
150	W S	—	1	Glasballon	anschein. Säure —	?	150	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
151	W T	484	1	Kiste	Messingwaaren —	25	151	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
152	W W	657	1	„	Nägel —	64	152	Ehingen a/D.	Württemberg. Stsb.	
153	W W	656	1	Pack	Glaspapier —	2	153	„	„	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
154	N Amerik. Family-Oel Deutsch-amerik. Petrol.-Ges.	16	1	Stück	leeres Petroleumfass	36	154	Bagenz	K. E-D. Halle a/S.	Streckenfund. Jedenfalls nach Hamburg gehörig.
155	E.-D. Eckermann Danzig — Fisch-handlung	—	1	Pack	leere Körbe —	36	155	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
156	roth bezettelt Graudenz	—	6	—	gusseis. Knierohre zum Ausguss	15	156	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
157	roth Hämerten	—	1	Kiste	Hufnägel —	19	157	Hämerten	K. E.-D. Hannover	
158	D Hagen	—	1	Pack	8 Stück Kaminschieber	4	158	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
159	Hannover	26840	1	Wagen	altes Eisen —	—	159	Sagan	K. E.-D. Breslau	
160	O Hannover	778	1	Kiste	Messinghaken —	27	160	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
161	P Hannover	—	11	Kolli	Umzugsgut —	399	161	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
162	W C P Hannover	2784	1	Fass	Cakes —	35	162	„	„	
163	Stempel Hörder Verein	—	1	Stange	Stahl —	40	163	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
164	Cement-werk Kup-penheim	—	1	Bund	Cementsäcke —	5	164	Rastatt	Badische Stsb.	
165	Nbg (Naumburg)	117	1	Ball.	Tapeten —	65	165	Naumburg	K. E.-D. Erfurt	
166	Oppeln	14	2	Stck.	Vorsatzbretter —	20	166	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
167	O B Oppeln	—	2	Bund	Draht —	100	167	„	„	
168	Rhein. Aktien-Verein f. Zuckerf. Alten G	2	1	Sack	2 kleine Pläne —	—	168	Tempelhof Rgbhf.	K. E.-D. Berlin	
169	G Seydel	4152	1	„	Sämereien in Päckchen	29	169	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
170	HY Thorn	964	1	Ballen	5 Jackets und 1 Bund Pappstreifen	17	170	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
					C. Güter m. Numm. bez.					
171	weiss	II	2	Kolli	Eisenrohre —	—	171	Emmerich	K. E.-D. Essen	
172	roth	II	2	Bund	verz. Bandeisen —	96	172	Bocholt	„	
173	—	40	1	Sack	Waschholz —	6,5	173	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
174	—	115/24	1	Kiste	Zucker —	25	174	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
175	—	130	1	Kiste*)	Kleider —	11	175	Leipzig M. Bhf. Gep.-Abf.	K. E.-D. Halle a/S.	*) braun.
176	—	236	1	Kiste	Sparseife —	47	176	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
177	—	451	1	—	Blechuntersatz —	0,25	177	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
178	—	566/67	2	Bund	Stahl —	105	178	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
179	—	726	1	Fass	Sardinen —	4,5	179	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
180	—	1352	2	—	Holzrahmen —	18	180	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
181	III	1803	1	Sack	Kaffee —	15	181	Kleinlaufenburg	Badische Stsb.	
182	Leistbräu	2015	1	Fass	leer -	27	182	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
183	—	3828	1	Kiste	Seifenpulver —	29	183	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
184	—	4007	1	Bund	2 Stangen Stahl —	73	184	Eiserfeld	K. E.-D. Elberfeld	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
185	B S (Viereck)	87890	1	Fass	gefüllt —	—	185	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
186	OO	8561	1	Ballen	Bettfedern —	78	186	Aachen	K. E.-D. Köln	
187	F	2409	1	Fass	Wein —	37	187	München Südb.	Bayerische Stsb.	
188	B	121 I	1	Fässchen	gefüllt —	37	188	Jülich	K. E.-D. Köln	
189	θ	2230	1	Kiste	? —	33	189	Bad Neundorf	K. E.-D. Hannover	beschr.: Bad Neundorf.
190	R	—	1	Sack	Palmkuchen —	71	190	Elmshorn	K. E.-D. Altona	
191	V	400/7	8	Pack	Schaufeln —	150	191	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
192	blau OO	—	1	Bund	Rundeisen —	20	192	Linden-K.	K. E.-D. Hannover	
193	rother Strich	—	1	—	eis. Welle od. Tiefbohrer	128	193	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
194	roth //	—	3	Stangen	Eisen —	—	194	Wittenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
195	>< weiss	—	2	Stäbe	Flacheisen —	40	195	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
196	><	—	14	Blöcke	Kupfer —	106	196	Elberfeld	„	
					E. Güter ohne Bezeichn.					
197	—	—	2	—	Achshalter —	5	197	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
198	—	-	4	—	eis. Ankerschrauben	22	198	Engers	K. E.-D. Köln	
199	—	—	1	—	Aufsatz (anschein. von einem Sopha)	0,5	199	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
200	—	—	2	Bund	Bandeisen —	11	200	Oberrottenbach	K. E.-D. Erfurt	bez.: Rudolstadt-Oberrottenbach.
201	—	—	10	Kolli	Bandeisen —	800	201	Bonn	K. E.-D. Köln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
202	—	—	1	—	eis. Bettstelle	—	202	Bonn	K. E.-D. Köln	
203	—	—	2	Bierfässer	leer	—	203	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	22 u. 24 l.
204	—	—	2	Stück	Bindeketten *)	—	204	Linden F.	K. E.-D. Hannover	12 u. 14 m lang.
205	—	—	2	—	Bindetaue	—	205	Herbesthal	K. E.-D. Köln	bedruckt: „Fischkonserven“.
206	—	—	1	—	Blechdose	14	206	Vitzenburg	K. E.-D. Erfurt	
207	—	—	1	Ring	Bleirohre	—	207	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
208	—	—	1	Packet	Bolzen	7	208	Ingolstadt Centr.	Bayerische Stsb.	
209	—	—	12	—	Bremsklötze	193	209	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
210	—	—	2	Pack	15 alte Bretter	?	210	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
211	—	—	1	—	eis. Buchse	1	211	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
212	—	—	1	Korb	Bückinge	7	212	Hagen Eilgutabf.	K. E.-D. Elberfeld	
213	—	—	1	Beutel	Kaffee	21	213	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
214	—	—	12	—	kleinere Deckelverschlüsse	24	214	Gessertshausen	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
			2	—	grössere Deckelverschlüsse	35				
215	—	—	9	Stck.	Decken	—	215	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
216	—	—	1	Stange	Eisen	2	216	Cleve	K. E.-D. Köln	
217	Hufform mit 2 Handgriffen	—	1	Stück	Eisenblech	6	217	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
218	—	—	1	Wagen	Eisenknüppel	—	218	Mülheim Rhr.	K. E.-D. Essen	Essen 80874.
219	—	—	4	—	gebrauchte Eisenrohre	12	219	Neuss	K. E.-D. Köln	
220	—	—	2	Stück	Eisenrohre	—	220	Coblenz	„	
221	—	—	1	—	Eisenrohr	13	221	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	Bsl. 4081 entladen.
222	—	—	1	Wagen	1 Partie Eisenschrott	—	222	Frintrop	K. E.-D. Essen	
223	—	—	1	Bund	3 runde Eisenstäbe, 3 m lang	17,5	223	Marienheide	K. E.-D. Elberfeld	
224	—	—	1	Korb	Eisenwaaren (Vorlagescheiben)	50	224	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
225	—	—	1	Fass	leer, gebraucht	10	225	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
226	—	—	1	Wagen	5 Fässer, gefüllt, 1 Korb, 22 Bund Eisenrohre	—	226	Mülheim Rhr.	K. E.-D. Essen	Erf. 21928.
227	—	—	1	—	Feldmesserzirkel	1	227	Schieder	K. E.-D. Hannover	
228	—	—	1	Sack	alter Filz	14	228	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
229	blau	1	1	Stange	Flacheisen	8	229	Verden	K. E.-D. Hannover	
230	—	—	200	Stangen	Flacheisen	—	230	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	*)
231	—	—	1	Stange	Flacheisen	10	231	Schlettau	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
232	—	—	1	Stab	Flacheisen	11	232	Untergriesheim	Württemberg. Stsb.	5 m lang.
233	—	—	1	Korb	leere Flaschen	18	233	Lemgo	K. E.-D. Hannover	
234	—	—	2	Stück	Gardinenstangen	37	234	Berlin H. u L.	K. E.-D. Berlin	
235	—	—	1	Partie	66 Stck. Gasrohre	?	235	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
236	—	—	1	Korb	Geflügel	28	236	Hamburg H. Eilgut	K. E.-D. Altona	
237	—	—	1	Sack	Graphit	63	237	Neh.-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
238	—	—	1	Pack	Gummischlauch	—	238	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
239	—	—	1	Sack	Gips	75	239	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
240	—	—	1	—	Haut	16	240	Marburg	K. E.-D. Cassel	
241	—	—	1	—	Hebeeisen	9	241	Waldshut	Badische Stsb.	
242	—	—	1	—	Holzgestell	—	242	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
243	—	—	6	Stück	Holzkasten	72	243	Duisburg	„	
244	—	—	2	—	Holzleitern	—	244	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
245	—	—	1	Pack	Holzplatten	10	245	Aachen	K. E.-D. Köln	
246	—	—	1	Paar	Holzschuhe	0,5	246	München Centr.	Bayerische Stsb.	
247	—	—	1	Säckl	Kaffee	2	247	Kempten	„	
248	—	—	2	Rollen	Kabeldraht	—	248	Mochbern	K. E.-D. Breslau	je 600 m.
249	—	—	1	Sack	Kälbermagen	68	249	Rummelsburg Rgb.	K. E.-D. Berlin	
250	—	—	1	—	Kaltsägemaschine	250	250	Finsterwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
			1	—	eis. Beschwerungskolben					
			1	Pack	Sägeblätter					
251	—	—	2	—	Kammräder	2	251	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
252	—	1000 hg	1	—	Kette	58	252	Hamburg B.	K. E. D. Altona	
253	—	—	8	—	Ketten	—	253	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
254	grün	—	2	—	Kindersportkarren	2	254	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
255	roth	—	2	—	Kindersportkarren	2	255	„	„	
256	—	—	1	Holzkoffer	Kleider	20	256	Dortmund Gep.-Abf.	K. E.-D. Essen	**)
257	—	—	1	—	Klappstuhl	—	257	Recklinghausen	„	
258	—	—	1	—	eis. Knierohr mit Flansche	16	258	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
259	—	—	2	Körbe	leer, gebraucht	6,5	259	Harkorten	K. E.-D. Elberfeld	
260	—	—	1	Pack	leere Körbe	14	260	Remscheid	„	
261	—	—	2	Gebund	4 leere Körbe	15	261	Cleve	K. E.-D. Köln	
262	—	—	1	Wagen	Kohlen	—	262	Duisburg	K. E.-D. Essen	Essen 49430.

*) Wagen Mg. 18536, von Vierburg.
**) Ab Schwerte eingegangen und nicht abgeholt.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
263	—	—	1	Sack	Kohlen —	75	263	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	
264	—	—	2	—	Kopfwände von X-Wagen	—	264	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
265	—	—	1	—	Korkdecke —	5	265	Schweidnitz Ob.	K. E.-D. Breslau	
266	—	—	1	Beutel	Kümmel —	13	266	Neh.-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
267	—	—	1	Stück	Kuppelungsbügel —	10	267	Altona	K. E.-D. Altona	
268	—	—	1	Wagen	Laschen —	24	268	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	Elf 22964.
269	—	—	1	Sack	Lederpappe —	13,5	269	Neuss	K. E.-D. Köln	
270	—	—	1	Kiste	Lüstertheile aus Messing	16	270	München Cent.	Bayerische Stsb.	
271	—	—	1	Sack	Malzkaffee —	24	271	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
272	—	—	1	—	Mantel zu einem Koksofen	62	272	Altenessen	K. E.-D. Essen	
273	—	—	1	Kübel	Maschinenfett —	59	273	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
274	grün	749	5	Stück	eiserne Maschinentheile	59	274	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
275	—	—	1	Pack	4 Herdknöpfe aus Messing	—	275	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
276	—	—	1	—	leere Milchflasche —	8	276	Ludwigsburg	Württemberg. Stsb.	
277	—	—	1	Sack	Möhren —	48	277	Grevenbrück	K. E.-D. Elberfeld	
278	—	—	1	„	eis. Mörtelträger —	6	278	Recklingshausen	K. E.-D. Essen	
279	—	—	3 1	Stück Pack	Pferdescheeren — Schlösser —	—	279	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
280	—	—	1	Sack	Pflaumen —	78	280	Bottrop Süd	K. E.-D. Essen	
281	—	—	1	Pack	Planirspaten —	—	281	Bochum Süd	„	
282	—	—	1 1	— —	eis. Platte — Eisenstück —	—	282	Hösel	„	*)
283	—	—	2	—	geschliffene Platten —	10	283	Essen H. B.	„	
284	—	—	1	ohne	Privatplan —	40	284	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
285	—	—	1	Kollo	eiser. Rohr, 60 cm l., 14 cm dick	13,5	285	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
286	—	946	1	—	Rohr von Eisenblech	3,5	286	Minden i. W.	„	
287	—	—	1	offen	Roststab —	11	287	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
288	—	—	1	—	Roststab —	2,5	288	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
289	—	—	1	Stange	Rundeisen —	14	289	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
290	—	—	1	„	Rundeisen —	6	290	Regensburg	Bayerische Stsb.	
291	—	—	5	Stangen	Rundeisen —	3	291	„	„	
292	—	—	1	Bund	2 Stangen Rundstahl	27	292	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
293	—	—	1	Stange	Rundstahl —	40	293	Remscheid	„	z. Versand von Palm- oder Oelkuchen verwendet gewesen.
294	—	—	1	Sack	leere Säcke —	20	294	Bretten	Badische Stsb.	
295	—	—	2	Bündel	Säcke —	58	295	Mainz Güt.-Abf.	Direktion Mainz	
296	—	—	1	Sack	leere Säcke —	7	296	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
297	—	—	1	Pack	leere Säcke —	—	297	Köln-Gereon Sammelstelle	K. E.-D. Köln	
298	—	—	1	—	Sackwagen —	—	298	Grevesmühlen	Meckl. Friedr. Franzb.	
299	—	—	1	Pack	6 Sägen —	—	299	Borbeck	K. E.-D. Essen	
300	—	—	40	—	rothe Sandsteinplatten	—	300	Bochum N.	„	
301	—	—	1	Kollo	eis. Scheibe —	9	301	Cleve	K. E.-D. Köln	
302	—	—	1	Fässchen	Seife —	—	302	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
303	—	—	1	—	Schrotleiter —	—	303	Altwasser	K. E.-D. Breslau	
304	—	—	1	Pack	Schrottblech —	274	304	Wetter (Ruhr)	K. E.-D. Elberfeld	
305	—	—	5	Büchsen	leer aus Schwarzblech	7	305	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	82 cm Durchmesser
306	—	—	1	Stück	gusseis. Schwungrad	35	306	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
307	—	—	1	—	Schwungrad-Defekt —	3	307	Biberach a. R.	Württemberg. Stsb.	
308	—	—	4	—	eis. Schippen —	—	308	Herne	K. E.-D. Essen	
309	—	—	1	Pack	Spannsägen (12 Stück)	12,5	309	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
310	—	—	1	„	Stacheldraht —	11	310	Bettenhausen	K. E.-D. Cassel	Von Ruhrort bezettelt.
311	—	—	2	Bund	Stahl —	102	311	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
312	—	—	1	Stange	Stahl —	20	312	Schmallenberg	K. E.-D. Elberfeld	
313	—	—	1	—	Stahlplatte —	17	313	Königsberg i. Pr.	K. E.-D. Königsberg	
314	—	—	1	Wagen	12 Stahlstäbe —	—	314	Frintrop	K. E.-D. Essen	Essen 37423 entladen.
315	—	—	1	„	Steinschutt —	—	315	Wattenscheid	„	Elf 14586.
316	—	—	1	ohne	gusseis. Stellring mit Feststellschraube	0,3	316	Illowo	K. E.-D. Danzig	
317	—	—	1	Gebund	Strohhülsen —	18	317	Andernach	K. E.-D. Köln	
318	—	—	1	Ballen	Talkum —	101	318	Lemgo	K. E.-D. Hannover	
319	—	—	1	Korb	Tanzknöpfe —	13	319	Mannheim	Badische Stsb.	
320	—	—	1	Rolle	Theaterrequisiten —	—	320	Dortmund Gep.-Abf.	K. E.-D. Essen	**)
321	—	—	1	Verschlag	kleines Tischchen —	4	321	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
322	—	—	1	Kiste	Toiletten-Artikel —	35	322	Lörrach	Badische Stsb.	
323	—	—	1	Kollo	Ventil —	—	323	Cleve	K. E.-D. Köln	
324	—	—	2	—	Vorsatzbretter —	—	324	Strehlen	K. E.-D. Breslau	
325	—	—	1	—	Wagendecke —	—	325	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	alt, defekt.

*) In dem Eisenstück ist ein Rothgusslager befestigt.

**) Das Kollo trägt den Firmenstempel: „Atelier für Theatermalerei u. Bühnenbau, Bernh. Puls, Essen-Rüttenscheid" und stellt eine Winterlandschaft dar.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
326	—	—	1	—	Wagenrunge zu Wagen Brsl. 48460	—	326	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
327	—	—	1	Stab	Ziereisen —	30	327	Mainz Güt.-Abf.	Direktion Mainz	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	L B	148	1	Gestell	3 Büchsen mar. Fische	12,5	1	Posen	K. E.-D. Posen	
2	H K	2209	1	Kiste	leer, gebraucht —	—	2	G.-A. Grossbreitenbach	Ilmenau-Grossbreitenbach	
3	E. Nitsche Spremberg	—	1	—	Privatwagenplan —	42	3	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
4	SC E (im Stern)	254	1	Pack	leere gebr. Säcke —	31	4	Guben	„	
5	—	—	1	Ballen	Felle —	91	5	Kempen Gb.	„	
6	—	—	1	—	bronzirtes Gewicht zu einer Hängelampe	7	6	Lissa i/P.	„	
7	—	—	1	Sack	Kleider u. Betten —	—	7	G.-A. Grossbreitenbach	Ilmenau-Grossbreitenbach	
8	—	—	1	Bund	Kupferdraht —	7	8	Posen	K. E.-D. Posen	
9	—	—	28	Fass	Schienennägel —	—	9	„	„	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 6. April Vorm. gemeldet.

Nr. 7. | Berlin, am 11. April 1900. | Jahrgang 1900.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.									
	A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:									
1	A	2585	1	Fass	Wein —	67	1	Mühlhausen i. Thür.	K. E.-D. Erfurt	*)
2	A A F	5852	1	„	gefüllt —	284	2	Saarburg i/L.	Reichsbahn	
3	A B G	1865	1	„	leer —	15	3	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
4	A B	1259	1	Pack	Eisenw. —	—	4	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
5	A E	102	1	Kiste	? —	108	5	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
6	A E	4401	1	„	leere Körbe —	4	6	Weidenau	K. E.-D. Elberfeld	
7	{ Δ }	5902	1	„	Eisenwaaren —	—	7	Düsseld.-Derend.	„	
8	A G	91	1	Ballen	Teppich —	67	8	Essen N.	K. E.-D. Essen	
9	A H	1	1	Kiste	Kleider u. dergl. —	13,5	9	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
10	A J	7466	1	„	Seifenpulver —	35	10	Quierschied	St. Johann-Saarbr.	
11	A R	2311	1	Fass	leer —	27	11	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
12	A T	10	1	Kiste	leer —	20	12	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	{ beschr.: Gelsenkirchen.
13	A W	87	1	„	leer —	47	13	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
14	A W	{ 29/30 33 }	3	—	Ketten —	—	14	Glückstadt	K. E.-D. Altona	
15	B	1/8	8	ohne	leere Petroleumfässer	296	15	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
16	B	—	3	Fässchen	leer —	21	16	Trier r/M.	St. Johann-Saarbr.	
17	B	6—10	5	Pack	Pöklinge —	69	17	Zwickau	Sächsische Stsb.	verkauft.
18	B	2998	1	Kiste	Spielwaaren —	13	18	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
19	B B	662	1	„	Schuhnägel —	60	19	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
20	B C B	101	1	Stück	Viehgatter —	20	20	Bodenbach Eg.-V.	Sächsische Stsb.	
21	B H A	4412	1	—	l. Bierfass —	25	21	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
22	{ B & K B W F B D	8309 343 618 }	3	Kisten	leer —	—	22	{ Frankfurt a/M. Ostb. }	„	{ mit Erfurt beschrieben.
23	B M	11142	1	Kiste	Staniolkapseln —	?	23	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
24	B R	90	1	„	Silberwaaren —	117	24	Köln Eilgut	K. E.-D. Köln	
25	C	11555	1	—	eis. Zahnrad —	120	25	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
26	C C	2975	1	Kiste	leer (mit Packstroh)	64	26	Moabit	K. E.-D. Berlin	
27	C D	2447	1	—	Gussplatte —	1	27	Ebingen	Württemberg. Stsb.	
28	C F	1049	1	Kiste	Wichse —	22	28	Augsburg	Bayerische Stsb.	
29	C G K	4599	1	„	leer —	35	29	Marktredwitz	„	
30	C H B	5447	1	Fass	leer —	75	30	Kalk Nord	K. E.-D. Köln	
31	C K	301	1	Ballen	Arbeitshosen —	16	31	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
32	C N	11042	1	—	eis. Bettstelle —	26	32	Dortmund B. M.	„	
33	C P	2455	1	Pack	Eisenwaaren —	4	33	Wetter (Ruhr)	K. E.-D. Elberfeld	
34	C S	245/6	2	Packet	Cigarren —	8	34	Miltenberg	Bayerische Stsb.	
35	C T	1498	1	Kiste	gefüllt —	33	35	Altchemnitz	Sächsische Stsb.	
36	{ C t od. C F }	6946	1	„	Nudeln —	16	36	Jena S B.	K. E.-D. Erfurt	
37	C T M	8277	1	„	? —	—	37	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	{ Dresden beschr.
38	C W	{ 67951 67954 }	2	Kisten	leer —	19	38	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
39	C W	4906	1	Kiste	Fleischwaaren —	36	39	Buer	K. E.-D. Essen	
40	{ D D	3. 5. 80. 2	3 1	Säcke Sack	Juchtenlederabfälle — Juchtenlederabfälle —	102 54 }	40	{ Frankfurt a/M. H. G. B. }	K. E.-D. Frankf. a/M.	
41	D B G	{ 528 2219 2123 318 114 }	5	—	l. Bierfässer —	102	41	Giessen	„	
42	D & D	898	1	Kiste	Eisenwaaren —	36	42	Breitengüssbach	Bayerische Stsb.	
43	D K	48	1	Bund	leere Säcke —	3	43	Bretten	Badische Stsb.	
44	D K	14	1	—	{ eis. Träger, 1,2 m lang u. 0,14 m breit }	20	44	Mainz Neuthor	Direktion Mainz	**)
45	D V O	—	1	Fass	Theer —	245	45	Strassburg	Reichsbahn	

*) Bezett.: Köln-G. n. Mühlhausen i. Thür.
**) Roth angestrichen; gefunden auf Strecke Mainz-Worms.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
46	E	—	1	Rolle	Kupferblech	—	35	46	Konstanz	Badische Stsb.	
47	E	5	1	Kiste	Haustrunk	—	6	47	Heidelberg	„	
48	E B	3413	1	—	leere Kiste	—	—	48	Frkfrt. a/M. Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	beschr.: Hohenkirch.
49	E G	416	1	Ballen	?	—	—	49	Twistringen	K. E.-D. Münster	
50	E G	4437	1	Fass	ansch. Rum	—	80	50	Lage	K. E.-D. Hannover	
51	E H	5830	1	Ballen	Bettdrell	—	79	51	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
52	E M	644	1	Kübel	Wagenfett	—	27	52	Louisenthal	St. Johann-Saarbr.	
53	E S	8872	1	Kiste	leer	—	24,5	53	Magdeburg-Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	
54	E W	573	1	„	Gläser	—	42	54	Würzburg	Bayerische Stsb.	
55	F	5887	1	Ballot	Tuch	—	14	55	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
56	F A	204	1	Schliesskorb	gefüllt	—	21	56	Köln-Nippes	K. E.-D. Köln	
57	F B	7228	3	in Papier u. Stroh	kleine Tischchen	—	17	57	Znin	K. E.-D. Bromberg	
58	F E	5844	1	—	l. Weinfass	—	23	58	Bonn	K. E.-D. Köln	
59	F E	4272/78 4281/82	9	Rollen	Drahtseil	—	1 112	59	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
60	F G	29264	1	Kiste	ansch. Glas	—	25	60	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
61	F G B	4	1	Pack	Tafeln	—	9,5	61	Altenessen	K. E.-D. Essen	
62	F H N	5894	1	Kiste	Lampen	—	119	62	Oswieçim	K. E.-D. Kattowitz	
63	F K	10	1	Korbkoffer	?	—	29	63	Malchin	Meckl.Friedr.Franzb.	beklebt: Limbach-Malchin.
64	F M	—	1	Rolle	Treibriemen	—	19	64	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	33 m lg.
65	F M F	659	1	—	Blecheimer	—	18	65	Kiel	K. E.-D. Altona	
66	F P	—	1	—	Privatplan	—	19	66	Elbing	K. E.-D. Danzig	
67	Fr.	2185	1	—	l. Bierfass	—	16,5	67	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
68	F W	815. 589	2	—	l. Bierfässer	—	37	68	„	„	
69	G	—	1	Pack	neue Satzkisten	—	51	69	Chemnitz	Sächsische Stsb.	Chemnitz beschr.
70	G B	177	1	Kiste	leer	—	10	70	Köln-Nippes	K. E.-D. Köln	
71	G B C	1336	1	—	Stahlwelle	—	124	71	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
72	G F D	12563	1	Fass	?	—	211	72	Bockenheim	K. E.-D. Frankt. a/M.	von Köln-Deutz.
73	G P	1	1	Kiste	leer	—	8	73	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	
74	G R	—	2	Fässer	Sauerkraut	—	—	74	Altend.-Essen Süd	K. E.-D. Essen	
75	G R	34014	1	Bund i. Stroh	Branntweinflaschen	—	5	75	Gera	Sächsische Stsb.	
76	G S	10	1	Sack	Thonkugeln	—	48	76	Chemnitz	„	
77	G S	58	1	Korb	Metallwaaren	—	—	77	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
78	G K J F	593	1	Weinfass	leer	—	43	78	Metz	Reichsbahn	
79	H	—	1	Kiste	Chamottesteine	—	27	79	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
80	H	—	13	Stück	leere Petroleumfässer		—	80	Theissen	K. E.-D. Erfurt	
81	H A	—	2	Körbe	Bücklinge	—	32	81	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
82	H B	34	1	Büchse	Benzin	—	—	82	Altend.-Essen Süd	K. E.-D. Essen	
83	HB	7605	1	Lattenkiste	Hohlglas	—	100	83	Waltershausen	K. E.-D. Erfurt	
84	H B C	—	2	Stück	eiserne Schnecken	—	125	84	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
85	H B S	6594 41269	1 1	Korb „	Farbe leer	— —	7	85	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
86	H C	1485	1	Kiste	Ariston	—	15	86	Breitenborn	Sächsische Stsb.	Breitenborn beschr.
87	H E	9616	1	Pack	Holzstiele	—	1	87	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
88	H H	10151	1	Ballen	Putzwolle	—	26	88	Essen Nord	„	
89	H M	3	7	Stangen	Stahl	—	55	89	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	beschr.: Rob. Zuppe.
90	H R	15372	1	Verschlag	Guss	—	9	90	Mainz	Direktion Mainz	„Mainz" beschrieben.
91	H S	6784	1	Kiste	leer	—	25	91	Schieder	K. E.-D. Hannover	
92	H St J	3460	1	„	Kerzen	—	15,5	92	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
93	H T	279/80	2	Kisten	Teigwaaren	—	38	93	Wanne	K. E.-D. Essen	
94	J	611	1	Kiste	Messingwalz	—	50	94	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
95	J A W	63	1	—	Erdölfass, le	—	35	95	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
96	J B	6	2	Stangen	Stahl	—	37	96	Wanne	K. E.-D. Essen	
97	J G	2788	1	Bl.	Webwaaren	—	150	97	Berlin H u. L.	K. E.-D. Berlin	
98	J K J K	59 60	1 1	Kiste Pack	Vorhängeschlösser	—	53	98	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
99	J L	2656	1	Kiste	Bonbons	—	61,5	99	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
100	J M G & Co.	158501	1	„	?	—	310	100	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	beschr.: St. Etienne.
101	J R	10412	1	„	?	—	59	101	Grimmenthal	K. E.-D. Erfurt	mit Saarlouis beschr.
102	J S	8054/55	2	Büchsen	Fett	—	36	102	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
103	J W	1275	1	Kiste	?	—	—	103	Recklinghausen	„	
104	J W A	58	1	Korb	Eisenwaaren	—	25	104	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
105	K	36	1	„	leb. Geflügel	—	—	105	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
106	K	100	1	Schliesskorb	Kleidung	—	40	106	Bremerhaven, Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
107	K	15	1	Korb	gefüllt	—	15	107	Ludwigsburg	Württemberg. Stsb.	weisses Geflecht mit 2 schwarzen Schlössern.
108	K	10	1	Stück	Sopharücklehne	—	9	108	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
109	K	45	1	Käfig	Hühner	—	—	109	Westen	K. E.-D. Berlin	
110	K B	685	1	Pack	Kaminschieber	—	8	110	Peine	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl der Güter	Art der Verpackung der Güter	Inhalt der Güter	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
111	K E D / K † L (Zeichen)	—	1	—	eis. Pferdebaum —	—	111	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
112	K F T	126	1	Kiste	Maschinentheile —	280	112	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
113	K K	1	1	"	leere Flaschen —	93	113	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
114	K K St B	42436 4832 VIII	1 2	— Stück	Wagenachse — Räder —	— —	114	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	Haupt-W.-Magazin.*)
115	L F J	3386	1	Kiste	200 Stück vernickelte Luftpumpen für Radfahrer	24	115	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
116	L K C	6219	1	"	ansch. gefüllte Flaschen	117	116	Stallupönen	K. E.-D. Königsberg	
117	M	I	1	Pack	Schiefertafeln —	6	117	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
118	M	—	1	"	6 Eimer —	18	118	Urbach	K. E.-D. Köln	
119	M A	3208	1	Kiste	leer —	20	119	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	
120	M B G	1501 1232 3005 1612	4	Fässer	leer —	103	120	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
121	M F	2750	1	Kiste	kl. Handschraubenstock	47	121	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	Oberlikon i. Schweiz beschr.
122	M & G	5393	1	"	Holzwolle —	31	122	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
123	M H	5602	1	Bund	6 Stäbe —	58	123	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
124	M h	14	1	Ballen	Felle —	38	124	Karlsruhe Rgbhf.	Badische Stsb.	
125	M J	1081	1	Kiste	leer —	25	125	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
126	M V	8	1	—	Schliesskorb —	55	126	Altona	K. E.-D. Altona	
127	M W R	10374	6	—	Eisenrohre —	122	127	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
128	N	9385	1	Kiste	leer —	24	128	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	
129	N / B	3937 806	1	Fass	? —	435	129	Leipzig II.	Sächsische Stsb.	Oresund's chem. Fabrik K.Jobenhayn.
130	N G	—	1	Stange	Flacheisen —	78	130	Diedenhofen	Reichsbahn	
131	N J A B	1567	1	Ballen	— —	82	131	Kiel	K. E.-D. Altona	
132	O V	631	1	Kiste	Glas —	35,5	132	Wittenberge	"	
133	P	1763	1	Ballen	gefüllt —	35	133	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Luzern.
134	P C B	3653	1	Kiste	leer —	46	134	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
135	P H	4395 4396	2	Kisten	Porzellan-Isolatoren —	155 27	135	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
136	R	—	1	Korb	Spinat —	12	136	Metz	Reichsbahn	
137	R	955	1	Kiste	gefüllt —	117	137	Mülhausen Nord	"	
138	R	1671	1	"	trockene Farbe —	13	138	Basel	Badische Stsb.	
139	R E	871	1	Korb	Kleinfleisch —	20	139	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	verkauft.
140	R K u. schwarzes †	5105	1	—	eis. Rohrstück (Maschinenstück)	10	140	Hagen	"	
141	R K F	1884	1	Kiste	leer —	35	141	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
142	R/L	2380	1	—	leeres Fass —	11,5	142	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
143	R P	232	1	Kiste	anschein. Lakritz —	28	143	Cronenberg	K. E.-D. Elberfeld	
144	R W	60	1	"	leer —	20	144	Grossenhain B. D.	Sächsische Stsb.	
145	S	—	1	Beutel	Bleischrott —	9,5	145	Wetter-Ruhr	K. E.-D. Elberfeld	
146	S	1605	4	Pack	Papier —	104	146	Wanne	K. E.-D. Essen	
147	S B F	45	1	Kiste	Kratzen —	85	147	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
148	S C	6674	1	Sack	Leim —	25	148	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
149	S L	460	1	Kiste	Seife —	28	149	Danzig	K. E.-D. Danzig	
150	S R	673	1	"	leere Fachinger Mineralwasser-flaschen	20	150	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
151	St	—	1	Sack	Moos —	15	151	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
152	T	1/4	1	Pack	Dütenpapier —	7	152	Münster	K. E.-D. Münster	
153	T	31	1	—	Ventil m. Stange —	154	153	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
154	T A	—	1	Bund	10 Stab verzinktes Stabeisen 30×6 mm	65	154	Eisfeld	K. E.-D. Erfurt	
155	T A G	15	1	—	Wagendecke —	—	155	Hanau Nord	K. E.-D. Frankf. a/M.	
156	T W C	2483	1	Ballen	Leder —	50	156	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
157	T Z	—	2	Stangen	Winkeleisen je 6 m lang	68	157	Weissenfels	"	
158	V	—	1	Kollo	Pflugtheil —	2,5	158	Dt.-Avricourt	Reichsbahn	
159	V S & N	—	1	—	loses Ventil —	—	159	Frankfurt Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
160	W	452	1	Fass	leer —	14	160	Rüdesheim	"	
161	W	—	1	—	gusseiserne Platte —	11	161	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
162	W B	76182	1	Kiste	Cigarren —	47,5	162	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
163	W & B	1283	1	Fass	Farbe —	102	163	München Centr.	Bayerische Stsb.	
164	W H	5	1	—	Kette —	16	164	Montabaur	K. E.-D. Frankf. a/M.	
165	W H	2864/67	4	Kisten	Glaswaare —	187	165	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
166	W J G	584	1	—	leere Kiste —	—	166	Frankfurt Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	bezettelt Neustadt a/H.
167	W K	1549	1	Kiste	Farbe —	48	167	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
168	W K C	2357	1	"	leer —	9	168	Hannover	K. E.-D. Hannover	beschrieben Solingen/Hannover.
169	W M / I / W I	889	1	"	leere Flaschen in Strohhülsen	61	169	Thorn	K. E.-D. Bromberg	

*) Ganz & Co. 1899. 786 061. 57. 10. T. A. Ganz & Co. 1899. 789 725. 25. 10. T. A.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
170	W M	719	1	Kiste	leer —	16	170	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
171	W R	1/2	2	—	leere Fässer —	—	171	Frankfurt Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
172	W S	1612/13	2	Fässer	Oel —	30	172	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	beschr.: Remscheid-Vieringhausen.
					B. Güter m. Adr. bez.:					
173	K. E.-D. Berlin	—	1	—	eis. Rechen mit Stiel	—	173	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
174	Gebr. Böhler & Cie., Wien	—	1	Bund	Rundstahl —	55	174	Völklingen	St. Johann-Saarbr.	
175	Bomcheschuch Dortmund	17196	1	—	l. Bierfass —	19	175	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
176	Jos. Brech	3177	1	Fass	leer —	30	176	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
177	L Chemnitz	1	1	Pack	24 leere Getreidesäcke	15	177	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
178	J T H Coblenz	1320	1	—	l. Bierfass —	21,5	178	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
179	Essen	69812	1	Wagen	Grubenholz —	—	179	Herne	K. E.-D. Essen	
180	Haas Brauerei	—	1	—	l. Bierfass —	12,5	180	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
181	Ed. Hoepfert	—	1	—	Fahrrad —	14	181	St. Goarshausen	„	Gepäck von Coblenz.
182	Hyronimus	—	1	—	l. Kübel —	15	182	Frkfrt. a/M. Ostb	„	
183	H A B Kidtert	2353	1	Fass	leer —	22	183	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
184	Leistbräu	36255	1	—	l. Bierfass —	31,5	184	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
185	A. Muchu	—	1	Bd.	l Spahnkörbe —	7	185	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
186	G. Müser	8536	1	—	l. Bierfass —	34	186	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
187	Orenstein & Koppel	—	1	—	eiserner Kasten von einer Kipplowry	—	187	Hohenstein Ostpr.	K. E.-D. Königsberg	
188	Chr. Rahn	372	1	—	l. Bierfass —	15,5	188	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
189	Santol	—	1	Packet	Celloidinpapier —	6,5	189	Zwickau	Sächsische Stsb.	
190	J. Weil Strassburg	—	1	Holzverschlag	leer —	9	190	Strassbg.-Neudorf	Reichsbahn	
191	H T Zeitz	—	1	Kiste	mar. Fische —	3	191	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
					C. Güter m. Numm. bez.					
192	—	3	1	—	alt. Butterkübel —	10	192	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
193	—	25, 36 38/40 42,45,46 48/53	14	Pack	rohe Ochsenhäute —	486	193	Greiz	Sächsische Stsb.	
194	91	936	1	Kiste	Würze —	14	194	Oppenweier	Badische Stsb.	
195	—	109	1	Packet*)	drei Thürdrücker mit Stift u. Rosetten	2,25	195	Coburg	K. E.-D. Erfurt	*) in grauem Packpapier.
196	—	391	1	—	Fahrrad —	?	196	Grossheringen	„	bezett.: Erfurt 391.
197	—	670	1	Stück	eis. Maschinentheile (Ventilator)	?	197	Erfurt	„	Erfurt beschrieben.
198	—	885/88	4	Kisten	gefüllt —	?	198	„	„	Schwarza-Erfurt bez.
199	—	1150	4	—	Wagenfedern —	118	199	Styrum	K. E.-D. Essen	
200	—	1290/94	3 / 2	Stück / „	Rohre — / Ventile —	?	200	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	Nürnberg-Erfurt beschrieben.
201	—	1847	1	—	leinene Decke —	—	201	Papenburg	K. E.-D. Münster	Privatdecke.
202	—	2935 144	2	—	leere Petroleumfässer	75	202	Magdeburg-Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	
203	—	7962	1	—	Haut —	34	203	Wünschendorf	Sächsische Stsb.	
204	—	8293	1	Lattenkiste	Drahtgewebe —	24	204	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
205	—	35049	1	—	Korbflasche —	18	205	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
206		169	1	Kiste	— —	72	206	Altona	K. E.-D. Altona	Nürnberg / Altona.
207		3755	1	Ballen	Tabak —	80	207	Brahlstorf	„	
208	F	8675	1	Kiste	— —	—	208	Neumünster	„	
209	A K P E V	3551	1	Kollo	Lokomotivwinde —	—	209	Grunewald	K. E.-D. Berlin	
210	0	19677	1	Fass	ansch. Wein —	34	210	Erfu	K. E.-D. Erfurt	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
211	△	6716	1	Kiste	gefüllt —	?	211	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
212	✡ F B A C B	477	1	Ballen	getr. Häute —	550	212	Schönberg	Sächsische Stsb.	
213	(G) ✡ BDG	9522	1	—	l. Bierfass —	22	213	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
214	HK ✕ ED 507	—	1	—	l. Milchkanne mit Patentverschluss	7	214	Frankfurt a/M. H. G. B.	„	
215	2 rothe Striche	—	25	—	Roststäbe —	21	215	Oberlahnstein	„	
216	H ✕ M A	1/15	15	—	Blechbüchsen —	675	216	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Anklam.
217	blau	1	1	—	Bratkasten —	5	217	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
218	blau	1	4	Packete	Drahtstifte —	20	218	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
219	weiss	1	25	Stück	eis. Fenster —	71	219	Achim	„	
220	roth	1	1	Bund	5 Gasrohre —	33	220	Bremen H.	„	4,44 m l., 8,5 cm br.
221	blauer Strich	—	2	Stangen	Eisen —	151	221	Freiberg	Sächsische Stsb.	
222	weisser Strich	—	1	Stab	Flacheisen —	4,5	222	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
223	11 blaue Striche	—	2	Stück	Dachfenster —	23	223	Salzungen	„	
224	✕	—	14	Blöcke	Kupfer —	106	224	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
225	✕ weiss	—	2	Stäbe	Flacheisen —	40	225	Solingen	„	
226	weiss ✕	136	4	Stück	Laschen —	23	226	Hamburg H. (Eilgut)	K. E.-D. Altona	
227	(blauer Kranz)	—	1	Kollo	Maschinentheil —	—	227	Moabit	K. E.-D. Berlin	
					E. Güter ohne Bezeichn.					
228	—	—	1	—	Achsbuchse —	0,5	228	Burg	K. E.-D. Magdeburg	
229	—	—	1	—	defektes Achslager —	21	229	Magdeburg Eilgut	„	
230	—	—	1	Ballon*)	— —	70	230	Aschersleben	„	*) im Weidenkorb.
231	—	—	1	Bund	Bandeisen —	25	231	Wermsdorf	Sächsische Stsb.	
232	—	—	1	Pack	Bettpfosten —	13	232	Kevelaer	K. E.-D. Köln	
233	—	—	13	Stück	verzinkte Bleche —	33	233	Düsseldorf-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
234	—	—	1	Blechflasche	gefüllt —	9	234	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
235	—	—	2	—	tannene Bohlen —	—	235	Maizières	Reichsbahn	
236	—	—	2	—	Bretter —	14	236	Saarbrücken (Eilgut)	St. Johann-Saarbr.	
237	—	—	1	Korb	Bügeleisenbolzen —	97	237	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
238	—	—	1	Pappschachtel	Butter —	4	238	Bruchsal	Badische Stsb.	
239	—	—	1	Bund	verzinkte Dachhaken	13	239	Mainz	Direktion Mainz	
240	—	—	1	Partie	Dachschiefer —	—	240	Esch	Wilhelm-Luxemburg	
241	—	—	2	—	Deichseln —	18	241	„	„	
242	—	—	1	Sack	Eicheln —	76	242	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
243	—	—	1	Stange	T-Eisen —	3	243	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	58 cm lang.
244	—	—	1	Stück	⊥-Eisen —	4	244	Dülmen Stbf.	K. E.-D. Münster	
245	—	—	1	Bund	⊔-Eisen —	59	245	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	5,80 m lang, 4,5 cm breit.
246	—	weiss	48 5	Stäbe —	Eisen — Bleche —	—	246	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
247	—	—	1	—	Eisenblechmulde (Obertheil eines Feldbahnwagens)	145	247	Mersch	K. E.-D. Münster	auf Strecke Hamm-Münster gefunden.
248	—	—	1	—	Eichenbohle —	—	248	Canth	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
249	roth /	—	1	—	Eisenplatte —	40	249	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
250	—	—	2	Stück	Eisenplatten —	11	250	Zwickau	Sächsische Stsb.	
251	—	—	8	„	Eisenplatten □	?	251	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	18 □ cm gross.
252	—	—	1	—	Eisenrohr —	18	252	Bonn	K. E.-D. Köln	500 cm lang.
253	—	—	2	—	Eisentheile —	51	253	Mochbern	K. E.-D. Breslau	Essen 76384.
254	—	—	1	Wagen	Eisentheile —	—	254	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
255	—	—	1	Säckchen	Eisenwaaren —	13	255	Schlettstadt	Reichsbahn	
256	—	—	1	—	l. Esskorb —	—	256	Bockenheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
257	—	—	1	Fass	leer —	8	257	Mainz	Direktion Mainz	
258	—	—	1	Bund	hölz. Fassreifen —	2	258	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
259	—	—	35	—	leere Fässer —	—	259	Mülheim a/Rh.	„	
260	—	—	11	Fässer	leer —	43	260	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
261	—	—	2	Bund	Fensterstangen —	44	261	Mainz	Direktion Mainz	
262	—	—	1	Stange	Flacheisen —	19	262	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
263	—	—	2	lose	neue Fleischkörbe	—	263	Hachenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
264	—	—	1	Pack	Gardinenstangen	25,5	264	Kettwig	K. E.-D. Essen	
265	—	—	2	Bd.	Gardinenstangen	—	265	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
266	—	—	1	—	Gardinenstange	1	266	Emden	K. E.-D. Münster	
267	—	—	1	—	Gasrohr, 4,5 m lg.	15	267	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
268	—	—	1	Pack	3 leere Geflügelkörbe	—	268	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
269	—	—	1	Eimer	Gelee	13	269	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	Verkauft.
270	—	—	1	Ballen	Gerberlohe	82	270	Blankenstein	K. E.-D. Essen	
271	—	—	1	—	Geschirrschwengel	3	271	Rauxel	„	
272	—	—	1	—	Gewicht	10	272	Fürth	Bayerische Stsb.	
273	—	—	32	Kolli	Gussdeckel	224	273	Algringen	Reichsbahn	
274	—	—	1	—	Gussstück	32	274	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
275	—	—	8	—	Gusstheile	—	275	Remscheid-Hasten	K. E.-D. Elberfeld	
276	—	—	1	Bund	Gypserlatten	12	276	Nebing	Reichsbahn	
277	—	—	3	Stangen	Halbrundeisen	3	277	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
278	—	—	1	—	hölz. Hammer	2,5	278	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
279	—	—	1	—	Handhammer mit Stiel	1	279	Haan	K. E.-D. Elberfeld	
280	—	—	1	—	Haut (grün)	19	280	Landshut	Bayerische Stsb.	
281	—	—	1	Bund	Haut (grün)	22	281	Gunzenhausen	„	
282	—	—	2	Pack	8 neue Henkelkörbe	13	282	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
283	—	—	3	Stück	Hölzer	—	283	Bischofsheim	Direktion Mainz	*)
284	—	—	1	Sack	Holzklötzchen	16	284	Freiburg	Badische Stsb.	
285	—	—	1	—	schw. u. grau gestrichene Holzplatte	2	285	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
286	—	—	1	—	Holzschwengel und Schraube	—	286	Jülich	K. E.-D. Köln	
287	—	—	1	Pack	Holzwaaren	6	287	Genthin	K. E.-D. Magdeburg	
288	—	—	1	—	Jaucheschöpfer	1	288	Bremen H	K. E.-D. Hannover	
289	—	—	1	Ballen	Jutegarn	22	289	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
290	—	—	1	Sack	Kartoffeln	93	290	Westend	„	
291	—	—	1	„	Kartoffeln	79	291	Linden K.	K. E.-D. Hannover	
292	—	—	1	„	Kartoffeln	52	292	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
293	—	—	1	Pack	40 leere Kartoffelsäcke	20	293	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
294	—	—	1	„	18 leere Kartoffelsäcke	9,5	294	Chemnitz	„	
295	—	—	1	—	Kette	83	295	Mannheim	Badische Stsb.	
296	—	—	1	Pack	Kettenglieder	9	296	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
297	—	—	1	Kiste	leer	5,5	297	Niederlauer	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
298	—	—	1	Reisekorb	Kleider u. Wäsche	38	298	Elbing	K. E.-D. Danzig	
299	—	—	4	—	leere Kohlensäureflaschen	48	299	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
300	—	—	1	Korb	leer	—	300	Hanau Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
301	—	—	1	Pack	11 neue Körbe	3	301	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
302	—	—	1	„	leere Körbe	21	302	Siegen	„	
303	—	—	1	„	3 leere Körbe	16	303	Waldhof	Direktion Mainz	
304	—	—	2	—	leere Körbe	—	304	Altend.-Essen Süd	K. E.-D Essen	
305	—	—	1	Korbflasche	gefüllt	62	305	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
306	—	—	1	Sack	Korken für Champagnerflaschen	78	306	Frankfurt a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
307	—	—	1	Tafel	Kupfer	85	307	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
308	—	—	1	—	Lagerkasten	52	308	Frkfrt. a/M. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
309	—	—	1	Rolle	Leder	8	309	Beningen	Reichsbahn	
310	—	—	2	—	alte Lokomitiv-Tragfedern	—	310	Düsseld.Eilg.-Abf.	K. E.-D. Elberfeld	
311	—	—	1	Sack	Lumpen	34	311	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
312	—	—	1	—	Marmorplatte	12	312	Augsburg	Bayerische Stsb.	
313	—	—	1	—	Musterkoffer	17	313	Erch	Wilhelm-Luxemburg	
314	—	—	1	—	leere Milchkanne	—	314	MünsterEilgutabf.	K. E.-D. Münster	**)
315	—	—	1	—	l. Oelfass	18	315	Grevenbroich	K. E.-D. Köln	
316	—	—	1	Pack	Ofenkniee	10	316	Düsseldorf-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
317	—	—	1	Kollo	Ofeneinsatz	5	317	Düsseldorf-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
318	—	—	5	Kolli	Ofentheile	14	318	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
319	—	—	5	—	eiserne Pfannen	4	319	Trier r/M.	St. Johann-Saarbr.	
320	—	—	1	—	eis. Pferdebaum	—	320	Altona	K. E.-D. Altona	
321	—	—	2	—	Pflugschaare	5	321	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
322	—	—	1	Packet	Plakate	4	322	Grimmenthal	K. E.-D. Erfurt	
323	—	—	4	—	Privatdecke	—	323	Wanne	K. E.-D. Essen	
324	—	—	1	Papier u. Hobelspähne	eis. Rad	6	324	Rheine	K. E.-D. Münster	
325	—	—	1	Bund	eis. Ringe	42	325	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
326	—	—	1	Pack	2 Stück Rodongformen (Kuchenformen) aus verzinntem Eisenblech	1,5	326	Krefeld	K. E.-D. Köln	
327	—	—	2	Platten	Roheisen	93	327	Königshütte O/S.	K. E.-D. Kattowitz	

*) Auf dem leeren Wagen Bay. 61 925 vorgefunden.

**) An der Abschrägung des Halses ein blau u. schwarz gestr. Rand, Deckel weiss gestr.; Fass. 20 Liter.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
328	—	—	1	—	gusseisernes Rohr, 50 cm lang, 10 cm Durchmesser	3,5	328	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
329	—	—	1	—	eis. Rohr, 1,5 m lg. mit Messingverschraubung	4,5	329	Biendorf	K. E.-D. Magdeburg	
330	—	—	2	—	eis. Rohre —	60	330	Reichenbach i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
331	—	—	1	Sack	Rosinen —	25	331	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
332	—	—	1	Bund	2 Stäbe Rundeisen —	20	332	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
333	—	—	1	„	4 Rundeisenstäbe —	49	333	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
334	—	—	1	—	eis. Runge —	—	334	Altend.-Essen Süd	K. E.-D. Essen	
335	—	—	1	Pack	leere Säcke —	18	335	Krefeld	K. E.-D. Köln	
336	—	—	1	Sack	l. gebr. Säcke —	15	336	Oehringen	Württemberg. Stsb.	
337	—	—	2	—	Schaare —	5	337	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
338	—	—	1	Pack	12 Schaufeln —	14	338	Styrum	K. E.-D. Essen	
339	—	—	1	—	gusseis. Scheibe m. Gewinde	—	339	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	
340	—	—	1	—	kl. Schlosserambos —	2	340	Lüneburg	„	
341	—	—	1	Packet	Schlüssel —	1	341	Metz	Reichsbahn	
342	—	—	1	Pack	Schrauben —	4	342	Duisburg	K. E.-D. Essen	
343	—	—	1	„	Schrauben u. Haken	2	343	Sagan	K. E.-D. Breslau	
344	—	—	10	—	Schrauben m. Muttern	78	344	Mochbern	„	
345	—	—	1	Ballen	Seegras —	50	345	Diedenhofen	Reichsbahn	
346	—	—	1	Kiste	Seife —	20	346	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
347	—	—	1	—	Sopha —	46	347	Barop	K. E.-D. Essen	
348	—	—	7	—	Spaten ohne Stiel —	9	348	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
349	—	—	1	—	eis. Spitzhacke —	3	349	Duisburg	K. E.-D. Essen	
350	—	—	1	Stange	Stahl —	93	350	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
351	—	—	1	„	Stahl —	10	351	Wiedenbrück	K. E.-D. Münster	
352	—	—	1	Rolle	Stahldraht —	26	352	Köln-Ehrenfeld	K. E.-D. Köln	
353	—	—	2	—	gebrauchte Stahlmeissel	2	353	Weilburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	je 50 cm lang.
354	—	—	1	—	Stahlrohr —	26	354	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	3 m lang, 77 mm äuss. Durchmesser.
355	—	—	1	—	Stahlwalze —	76	355	Pforzheim	Badische Stsb.	
356	—	—	1	Pack	eis. Stangen für Zuggardinen	4	356	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	1,5 m lang.
357	—	—	1	Ballen	Steppdecken —	48	357	Diedenhofen	Reichsbahn	
358	—	—	1 1	Rolle —	Tau — Drahtseil —	48 54	358	Schalke	K. E.-D. Essen	
359	—	—	3	—	Vorlegehölzer —	10	359	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
360	—	—	1	Ballen	ansch. Wachstuch —	21	360	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
361	—	—	1	—	Wagenachse —	—	361	Beuthen O. S.	K. E.-D. Kattowitz	
362	—	—	1	—	Wagendeichsel —	10	362	Regensburg	Bayerische Stsb.	
363	—	—	1	—	abgebrochener Wagenfusstritt	9	363	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
364	—	—	1 2	Bund lose Stäbe	Winkeleisen —	—	364	Düren	K. E.-D. Köln	3—4 m lang.
365	—	—	1	—	eis. Zahnrad —	5	365	Steele Nord	K. E.-D. Essen	
366	—	—	1	Tafel	Zinkblech —	10	366	Straelen	„	
367	—	—	1	Rolle	Zinkblech —	46	367	Neustadt a/Rbg.	K. E.-D. Hannover	
368	—	—	1	Sack	leere, gebr. Zuckersäcke	31	368	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A D	76	1	Fass	anscheinend amerik. Schweinefett	56	1	Halle a/Saale	K. E.-D. Halle a/S.	
2	B G	7020/21	2	Kisten	Zinnwaaren —	98	2	Leipzig M. Bhf. Eilg.-A.	„	
3	C F S	7842	1	—	Pflugschaar —	1,5	3	Leipzig M. G.-A.	„	
4	D & C	21179	1	Reisekorb	leere Flaschen —	24	4	Uckro Gep.-A.	„	
5	G B	49	1	Ballen	anscheinend Felle —	82	5	Calau	„	Streckenfund.
6	W	600	1	Fass	Theeröl —	238	6	Ammendorf	„	
7	Zander	—	1	Pack	Gewebe —	10	7	Leipzig M.	„	
8	L. Hebald in Brachstedt	—	1	Sack	leere gebr. Säcke —	30	8	Zörbig	„	
9	weiss	11	2	Stangen	Eisen —	—	9	Rosslau	„	alte Bez.: v. Bernburg nach . . . . .
10	—	26	1	—	Wagendecke —	—	10	Elsterwerda O.	„	
11	—	—	1	Rolle	Drahtgewebe —	12	11	Dessau	„	
12	—	—	1	—	rothes Keilkissen —	—	12	Ruhland		
13	—	—	1	Korb	Kleider u. Wäsche —	13	13	Brilon Stadt	Westfäl. Landes-E.	
14	—	—	1	—	eisern. Maschinentheil	68	14	Petershain	K. E.-D. Halle a/S.	*)
15	—	—	1	—	eisernes Rad —	7	15	Cottbus	„	
16	—	—	46 3	Kolli Bund	Stabeisen — Rundeisen —	617	16	Ennigerloh	Westfäl. Landes-E.	

*) In einem leeren Wagen auf Grube Clara vorgefunden.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 21 April Vorm. gemeldet.

Nr. 8. Berlin, am 28. April 1900. Jahrgang 1900.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A B	1447	1	Bund	Eisen —	42	1	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
2	A B	—	14	Kolli	Roststäbe —	51	2	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
3	A B	—	1	Koffer (grau)	alte Kleider etc. —	11	3	Düsseld.-Derend.	„	
4	A F T C	—	1	Sack	46 leere Säcke —	28	4	Hagen	„	
5	A G	1045	1	Weinfass	leer —	9	5	Bingen Güt.-A.	Direktion Mainz	
6	A L	2517	1	Kiste	Wetzsteine —	12	6	Donauwörth	Bayerische Stsb.	
7	A M	72145	1	„	Chocolade —	10	7	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
8	A O H	17806	1	„	? —	165	8	Grimmenthal	K. E.-D. Erfurt	Gotha beschrieben.
9	A P	590	1	„	Papierwaaren —	17	9	Gotha	„	
10	AR mit rother Farbe gezeichnet	608	1	Fass	leer —	10	10	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
11	A S	85	1	Kiste	leer —	30	11	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
12	A S	—	1	Sack	leere Säcke —	33	12	Tetschen	Sächsische Stsb.	
13	A W	246	1	Korb	Eisenwaaren —	—	13	Emmerich	K. E.-D. Essen	
14	B	—	1	—	eis. Cylinder —	321	14	Bochum Nord	„	
15	B	2122	1	—	Decke —	—	15	Barmen-Heubruch	K. E.-D. Elberfeld	
16	B	17	1	Sack	Bindfaden, 5 Vorlegeschlösser, 1 Stückchen Leder	13	16	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
17	B	104	1	—	Nachtschrank —	—	17	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Dessau 1.
18	B	3382	1	Sack	Kaffee —	27,5	18	Salzkotten	K. E.-D. Cassel	
19	B	III	1	„	Schuhleisten —	73	19	Eppingen	Württemberg. Stsb.	
20	B B	168190	1	Kiste	Margarine —	29	20	Kempen	Breslau-Warschauer	*)
21	B B L	1/2	2	—	Wagendecken —	—	21	Dittersbach	K. E.-D. Breslau	
22	Bg	542	1	Kiste	Waschpulver von L. Müslos & Co. Köln-Ehrenfeld	60	22	Wehlau	K. E.-D. Königsberg	
23	B L	393	1	„	leer —	36	23	Eisfeld	K. E.-D. Erfurt	von Berlin.
24	B S	2407	1	Bund	Kupferblech —	44	24	Danzig l. Th.	K. E-D. Danzig	
25	B S	6/9	4	Kisten	Harz —	240	25	Mainz Güt.-A.	Direktion Mainz	
26	C	4	1	Kiste	leer —	15	26	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
27	C A	199	1	„	gefüllt —	23	27	St. Vith	K. E.-D. Köln	
28	C B	984	1	Ballot	Holzdrahtwaaren —	21	28	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
29	C F	281/283	3	Kisten	gebr. eis. Walzen —	1016	29	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
30	C G W G	16010	1	Verschlag	Eisentheile —	?	30	Gotha	K. E.-D. Erfurt	von Hannover.
31	C H	580	1	Kiste	leer —	42	31	Aachen	K. E.-D. Köln	
32	C H	04667	1	„	Porzellan Ofentheile	30	32	Cassel-O.	K. E.-D. Cassel	
33	C H	19676	1	„	leere gebr. Blechbüchsen	15	33	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
34	C H	520	1	Korb	Lederwaaren —	25	34	Bocholt	K. E.-D. Essen	
35	C H	—	1	Koffer	? —	16	35	Duisburg	„	
36	C J B	—	1	Packet	4 neue Kisten —	12	36	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
37	C K C	48	1	Kiste	Putzwaaren —	31	37	Köln Eilg.	K. E-D. Köln	
38	C L	511	1	Sack	Samen —	18	38	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	
39	Co	141	1	—	Eisentheil —	200	39	Hainholz	K. E.-D. Hannover	Gut lagert in Bentheim.
40	C R	1/2	2	Rollen	Schachteln —	22	40	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
41	D	—	2	Säcke	gerissene Federn —	22,5	41	Kempen	Breslau-Warschauer	**)
42	D	1643	1	Kiste	gefüllt —	—	42	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
43	D	586	1	Bürde	Leder —	88	43	Grossenhain B. D.	Sächsische Stsb.	
44	D	500	1	Verschlag	Kreissäge —	32	44	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
45	Dr. Gt.	2925	1	Fass	chem. Produkte —	55	45	Köln-G.	K. E-D. Köln	
46	D K	4848	1	Pack	Messing —	18	46	Schalke	K. E.-D. Essen	
47	D K	15	1	—	Kette —	—	47	Wehrden	K. E.-D. Cassel	

*) Von Oels am 12. d. Mts. eingegangen. Bezettelt ist die Kiste von Breslau Eilgutabf. A. M. F. vom 10/4.

**) Der eine Sack ist mit russischer Bezettelung versehen, welche die Nr. 465 trägt. Beide Säcke sind in einem mit Fellen beladenen Wagen aus Sosnowice W. W. E. am 7. d. Mts. eingegangen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
48	E	457	5	Bunde	Flacheisen —	—	48	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
49	E	256/60	{ 2 / 3	Verschläge / Kisten	anscheinend Maschinentheile	603	49	Verden	K. E.-D. Hannover	
50	E A	230	1	Ballen	Linoleum —	43	50	Mülh.-Eppingh.	K. E.-D. Essen	
51	E A B	94	1	Pack	3 Kübel —	20	51	Essen Nord	„	
52	E A N	30207/8	2	—	Puppenwagen —	—	52	Mannheim Güt.-A.	Direktion Mainz	
53	E H N	1583	1	Packet	3 neue Kistchen —	8	53	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
54	E N Co.	4420	1	Kiste	leer —	24	54	Schweinfurt Centrbhf.	Bayerische Stsb.	
55	E R	526	1	Pack	leb. Pflanzen —	—	55	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
56	E U	459	1	Kiste	leere gebrauchte Weinflaschen	41	56	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
57	F F	14 17	2	Pack	Coulissen u. Bretter —	{ 16 / 5 }	57	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
58	F F G	10	1	Packet	18 alte Kaffeesäcke —	10	58	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
59	F G	4756	1	Kiste	Seifenpulver —	32	59	Bremerhaven*)	K. E.-D. Hannover	*) (Zolllnl.).
60	F H	1835	1	Kübel	gef. —	28	60	Schwenningen	Württemberg. Stsb.	
61	F K	186	1	Sack	Kartoffeln u. Pflänzlinge	27	61	Magdeburg H. Bhf.	K. E.-D. Magdeburg	
62	F L	107	1	Kiste	Bücher, Wäsche —	18	62	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	
63	G	9092	1	„	Apfelsinen —	17	63	Mühlhausen	K. E.-D. Erfurt	
64	G	5784/7	4	Säcke	Samen —	92	64	Jastrow	K. E.-D. Bromberg	
65	G A	7	1	Sack	Schrote —	11	65	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
66	G B C	2573	5	Bunde	Stahl —	178	66	Malsfeld	K. E.-D. Cassel	
67	G & Co.	103	1	Kiste	gefüllt —	27,5	67	Uerdingen	K. E.-D. Köln	
68	G F	101/2	2	Pack	10 St. Butterkübel —	27	68	Seesen	K. E.-D. Cassel	{ alte Gepäckbeklebung Köln-Remscheid.
69	G H	1552	1	Kiste	gefüllt —	25	69	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
70	G R	806	1	„	gerippte Heizkörper —	51	70	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
71	G S Z	5466	1	„	? —	—	71	Emmerich	K. E.-D. Essen	
72	G T	63	1	Bund	Eisenstäbe —	24	72	Mannheim	Badische Stsb.	
73	G T	2556	1	Kiste	gefüllt —	—	73	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
74	H A	—	1	Ballot	Schuhmacherart. —	11,5	74	Stuttgart W.	Württemberg. Stsb.	
75	H Ch	3520	1	Sack	Samen —	28	75	Damerow	Meckl. Friedr. Franzb.	
76	H F	85	1	Reisekoffer (hölzerner)	leer —	14	76	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	**)
77	H F W	6488	1	Weinfass	leer —	18	77	Bingen Güt.-A.	Direktion Mainz	
78	H G	100	1	Kiste	Kontrolkasse —	25	78	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
79	H G S	10	1	Fass	Talg —	212	79	Ruhrort Rh.	„	
80	H J	9886	1	Kiste	Cigarren —	58	80	Capellen-W.	K. E.-D. Köln	
81	H J	313	1	Korb	gebrauchte leere Blechgefässe	40	81	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
82	H K	1773	1	Fass	ansch. Wein —	208	82	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
83	Hn	{ 3087 / 3229 }	2	—	Decken —	—	83	Barmen-Heubruch	K. E.-D. Elberfeld	
84	H P	100	1	Kiste	Eisenwaaren —	19	84	Bochum Nord	K. E.-D. Essen	
85	H P	1088	1	„	? —	15	85	Seesen	K. E.-D. Cassel	
86	H R	8273	1	„	leer —	10	86	Chemnitz	Sächsische Stsb.	{ alte Aufschr.: Nürnberg.
87	H S	348	1	Ballen	gefüllt —	15	87	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
88	H₁S	526	1	Kiste	Maschinentheile, Schrauben u. Asbestdichtungsringe	—	88	Köln-G.	„	
89	H S	—	1	„	Liquör —	60	89	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
90	H Z	1984	1	„	leer —	21	90	„	„	
91	J F L	2309	1	„	Servirplatten aus Porzellan	56	91	Mannheim	Badische Stsb.	
92	J F S	442	1	„	Nudeln —	24	92	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
93	J G	144	1	—	l. Korbfl. —	4	93	Köln Bonnth.	K. E.-D. Köln	
94	J H	4294	1	Pack	Papier —	67	94	Mülh.-Eppingh.	K. E.-D. Essen	
95	J P	1763	1	Kiste	leer —	19	95	München Ostb.	Bayerische Stsb.	
96	J R	—	10	Tönnchen	Oelsardinen —	45	96	Herne	K. E.-D. Essen	
97	J R	726	1	Fass	anschein. Farbe —	227	97	Soest	K. E.-D. Cassel	
98	K	3	1	Pack	leb. Pflanzen —	—	98	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
99	K	I	1	Sack	Kartoffeln —	66	99	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
100	K	70247	1	Wagen	Stahlblöcke (Luppen)	—	100	Finentrop	K. E.-D. Elberfeld	
101	K	8459	1	Kiste	Bügeleisen —	36	101	Achern	Badische Stsb.	
102	K	—	1	Bund	Eisen —	42	102	Weiden	Bayerische Stsb.	
103	K B	533	1	Ballot	Bäume —	37	103	Dusslingen	Württemberg. Stsb.	
104	K C	15	1	Rolle	Draht —	44	104	München Centrb.	Bayerische Stsb.	
105	K F	140	3	Pack	Packpapier —	164	105	Euskirchen	K. E.-D. Köln	
106	K S	34887	1	—	Glasballon i. Korb ? —	20	106	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
107	K U	—	1	Korb	Blumenkohl —	14	107	Bremen Eilg.	K. E.-D. Hannover	
108	L	9493	1	Kübel	Seife —	17	108	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	{ Dresden-N. beschr.
109	L B	1/III	3	Säcke	leere Säcke —	—	109	Eiserfeld	K. E.-D. Elberfeld	
110	L J	9653	1	Kiste	leer —	29	110	Bingen Güt.-A.	Direktion Mainz	
111	{ L J / B C	812 / 974 }	1	„	1 compl. Petr.-Tischlampe	12	111	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
112	M	2	1	Pack	4 leere Kübel —	51	112	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	

**) Beklebt: Göttingen-Celle; alte Bekl. Altenessen-Göttingen.

Laufende Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
113	M A	3208	1	Kiste	leer —	20	113	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	
114	M E	2898	1	Fass	? —	39	114	Grimmenthal	K. E.-D. Erfurt	
115	M G	—	1	Ball.	Bäume —	181	115	Weissenfels	„	
116	M H W J A M H W J A	4 659 2 657	2	Ballen	Kaffee —	127	116	Arnsberg	K. E.-D. Cassel	
117	M S	1200	1	„	Rosshaare —	35	117	Zwickau	Sächsische Stsb.	
118	N	59	1	—	Feuertopf mit Rost	10	118	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
119	N	—	20	—	runde Roster —	53	119	Kettwig	„	
120	N W U	562	1	Ballen	Wollw. —	45	120	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
121	O St	5078	1	—	leeres Oelfass —	38	121	Heilbronn	„	
122	P J	2312	1	neue	kupferne Lokomotiv-Feuerkistenplatte	340	122	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	*)
123	P P	1	1	Sack	Grassamen —	110	123	Borken	K. E.-D. Essen	
124	R	14	1	Ballen	Schweisswolle —	37,5	124	Leipzig I	Sächsische Stsb.	beschr.: Hamm.
125	R C	27278	1	„	Kleiderstoffe —	10	125	Hamm	K. E.-D. Essen	
126	R C S	1094	1	Kiste	Messingbeschl. f. Sattler	15	126	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
127	R K	—	1	Pack	l. Säcke —	18	127	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
128	R L	759	1	Kiste	eis. Schraubenschlüssel zu Fahrrädern	37	128	Magdeburg H.Bhf.	K. E.-D. Magdeburg	
129	R M	5641	1	„	Glaswaaren —	20	129	Tetschen	Sächsische Stsb.	
130	R S	—	1	„	Eier —	86	130	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
131	R & S	8209	1	Weinfass	leer —	12	131	Bingen Güt.-A.	Direktion Mainz	
132	S	2920	1	Sack	Eicheln —	50	132	Oberwesel	„	
133	S	—	1	—	Eisenplatte —	4	133	Heidelberg	Badische Stsb.	
134	S	19	1 1	Sack Eimer	Betten — Holz —	21 3	134	Hageböck	Meckl. Friedr. Franzb.	
135	S	14	1	Kiste	Porzellan- u. Blechwaaren	32	135	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
136	S B / D V S B	350	1	—	Bindekette, 8,6 m lang	20	136	Grevenbrück	K. E.-D. Elberfeld	
137	S B	70	2	Tonnen	frische Fische —	268	137	Johannisburg	K. E.-D. Königsberg	
138	S K	54578	9	Stück	Schürzenstoff —	51	138	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
139	S & K	1386	1	Kiste	7 Porzellanteller, 7 gusseis. Aufsätze	39,5	139	Mügeln b/O.	Sächsische Stsb.	
140	S S	421	1	—	Kette —	—	140	Barmen-Heubruch	K. E.-D. Elberfeld	
141	S S	698	1	—	Kette —	—	141			
142	S & S	202	1	Ballot	Leinwand —	48	142	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	
143	S S & Co	3600	1	Fass	ausch. Apfelwein —	40	143	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
144	St K	2309	1	Kiste	leer —	13,5	144	Soest	„	
145	T F	136	1	„	leer —	12	145	Duisburg	K. E.-D. Essen	
146	T P	37	1	Fass	leer —	14	146	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
147	U S W	702	1	„	leer —	10	147	Köln Bonnth.	K. E.-D. Köln	
148	V	—	1	Bund	7 Messingstangen —	?	148	Rosenheim	Bayerische Stsb.	
149	V R	—	1	Korb	leer —	20	149	Köln-Nippes	K. E.-D. Köln	
150	W	4569	4	Säcke	graues Packpapier —	250	150	Köln-G.	„	
151	W	—	5	Körbe	Bückinge —	60	151	Düsseldorf Eilgutabf.	K. E.-D. Elberfeld	
152	W F	—	1	Sack	Kartoffeln —	33	152	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
153	W K	3486	1	Kiste	Maschinentheile —	10	153	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
154	W L E	4	1	—	Bindekette —	—	154	Ziegenhain	K. E.-D. Cassel	
155	W O	1/3	3	Blechflaschen	? —	—	155	Herford	K. E.-D. Hannover	beschr.: Warburg-Herford. Eilgut.
156	W R	55	1	Ballen	Leder —	59	156	Ottbergen	K. E.-D. Cassel	
157	W S	1879	1	Fass	? —	87	157	Seesen	„	
158	W W	5422	7	Stäbe	Eisen —	—	158	Duisburg	K. E.-D. Essen	
159	W Z R	2616 2617	2	Kisten	Würfelzucker —	100	159	Berent	K. E.-D. Danzig	
160	Z G	4	1	eis. Fass	leer —	52	160	Niederau	Sächsische Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
161	C G P Abo Vinnland	455	1	Kiste	Bandwaaren —	—	161	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
162	R S Carthaus	655	1	„	Tintenfässer von Blech für Schultische	11,5	162	Carthaus W/Pr.	K. E.-D. Danzig	
163	Christof A	—	2	Fässer	anschein. Oel —	400	163	Artern	K. E.-D. Erfurt	
164	Dampfbrauerei Cunnersdorf	—	1	Bierfass	leer —	88	164	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
165	Hirschland	—	1	Pack	leere Säcke —	28	165	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
166	Leihanstalt	3	1	„	leere, gebrauchte Säcke	31	166	Flatow	K. E.-D. Danzig	

*) Bezettelung: von Passau k. k. Stb. u. Semlin und Zollverschluss d. k. k. Stb.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl der Güter	Art der Verpackung der Güter	Inhalt der Güter	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
167	F. Lorch	—	1	Sack	Kartoffeln —	60	167	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
168	E. M. & B. M & Co. Montreal	1000	1	Korbflasche	18 l Jamaica —	24	168	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
169	S K Mülheim a. Rh.	15/26	12	Pack	leere Säcke —	344	169	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
170	Neumann	—	1	Fass	leer —	12	170	Weiden	Bayerische Stsb.	
171	Namann	—	1	Ballen	Baumwollenproben —	12	171	Bremen Eilg.	K. E.-D. Hannover	
172	Anton Prehler Cereon b. Salzw.	—	1	Pack	alte Kleider —	9,20	172	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
173	Rotterdam	1371	1	Bund	2 Deichseln —	8	173	Pfalzdorf	„	
174	Gebr. S.	6912	1	Kiste	Zuckerwaaren —	60	174	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
175	A. Schulz Greussen	—	1	Sack	35 leere Hafersäcke —	35	175	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
176	Silva B A C	104 71	7	Ballen	? —	300	176	Göttingen	K. E-D. Cassel	
177	W. Suss	—	2	Säcke	Holzschaalen —	—	177	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
178	E. Täzis	—	1	Fass	leer —	23	178	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
179	Vorwohler Portl.-Cement-Fabrik	—	12	Pack	l. Säcke —	78	179	Vorwohle	K E.-D. Cassel	
					C. Güter m. Numm. bez.					
180	weiss 1	—	1	—	eis. Rohr —	33	180	Rathenow	K. E.-D. Hannover	
181	roth 1	—	1	—	eis Platte 1 □-m Durchm.	—	181	Lüneburg	„	
182	II weiss	—	1	Bund	6 Stangen Rundeisen	25	182	Miswalde	K. E.-D. Königsberg	
183	—	5—45	1	Stück	Gasrohr —	—	183			5,50 m lang.
184	—	5—20	1	„	Gasrohr —	—	184	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	5,25 m lang.
185	—	20	1	Kiste	Maschinentheile —	33	185	Herbesthal	K. E.-D. Köln	blaue Bezettel. Paris-Aachen.
186	—	106	1	Pack	2 Rohrstühle —	7	186	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
187	—	155	1	Handkoffer*)	— —	6	187	Lüdenscheid	„	*) schwarz.
188	—	167	1	Fass	Petroleum —	171	188	Rastatt	Badische Stsb.	
189	—	169	4	Körbe	Salat —	38	189	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
190	—	637	1	Kübel	Häringe —	16	190	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
191	—	1135	1	Ballen	Gewebe —	27,5	191	Essen H. B.	„	
192	—	1638	1	Kiste	Magarine —	18	192	Essen Nord	„	
193	—	2742	1	Fass	gefüllt —	292	193	Neuss	K. E.-D. Köln	
194	—	3165	1	—	Gewehrschloss —	0,5	194	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
195	—	4903	1	Pack	Glaspapiere —	37	195	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
196	—	10551	1	eis. Fass	(nicht zu ermitteln) —	201	196	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
197	—	54973	1	Kiste	8 leere werthlose Flaschen und 4 Zwiebelgewächse	9	197	Schönsee	K. E.-D. Bromberg	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
198	grüner Strich	—	1	Stange	Eisen —	12	198	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Querschnitt: $^1/_2 \times ^5/_8$ Zoll
199	× schwarz	—	1	—	eis. Maschinentheil —	300	199			
200	× schwarz	—	1	—	eis. Maschinentheil —	91	200	Iserlohn		
201	× schwarz	—	1	—	eis. Maschinentheil —	40	201		„	
202	grün //	—	2	Stück	Flacheisen —	25	202	Osterode a/H.	K. E.-D. Cassel	
203	roth ×	—	1	Bund	Stahl —	69	203	Grimmenthal	K. E.-D. Erfurt	
204	LRL	1378	1	Kiste	Glaswaaren —	120	204	Tetschen	Sächsische Stsb.	
205	H GF	1091/2	2	Ballen	? —	129	205	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
206	W	1465	1	Fass	Oel oder Petroleum —	199	206	Stolp	K. E.-D. Danzig	
207	S	5760	1	Pack	? —	21	207	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
208	✡	249	1	Ballen	feines Wollentuch —	28	208	Köln G.	K. E.-D. Köln	
					E. Güter ohne Bezeichn.					
209	—		1	Kiste	Apfelschnitzel —	27	209	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	verkauft.
210	—	—	1	Pack**)	1 Axt und 2 Hagscheeren	12	210	Mainz Güt.-A.	Direktion Mainz	**) in Leinen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
211	—	—	1	Bund	Bandeisen —	12	211	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
212	—	—	1	—	eis. Bauchtopf Nr. $4^1/_2$	1	212	Eisfeld	K. E.-D. Erfurt	
213	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	33	213	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
214	—	—	1	Sack	Betttücher, 1 Beutel Mehl u. Esswaaren	22	214	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
215	—	—	1	—	Bild —	2	215	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	*)
216	—	—	1	—	Blechkübel —	10	216	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	
217	—	—	7	Kolli	eis. Bohrer —	58	217	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
218	—	—	1	—	Brechstange —	—	218	Engers	K. E.-D. Köln	
219	—	—	2	—	Bretterwände —	—	219	Sinzig	„	
220	—	—	1	—	alt. angebroch. Büreautisch	?	220	Kraftsdorf	K. E.-D. Erfurt	
221	Stempel: ?rkard Co. Zwickau	—	1	Blechdose	Calciumcarbid —	1	221	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
222	—	—	1	Wagen	Koks —	—	222	Lehrte	K. E.-D. Hannover	Elb. 15659.
223	—	—	1	Rolle	Einfriedigungsdraht	14	223	Neuenmarkt-Wirsberg	Bayerische Stsb.	
224	—	—	1	Sack	altes Eisen —	55	224	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
225	—	—	2	Stäbe	Eisen —	11	225	Goch	K. E.-D. Köln	
226	—	—	1	Stange	Eisen, 4,85 m lang —	12	226	Amsee	K. E.-D. Bromberg	5 m lang,
227	—	—	1	Stab	Eisen —	22	227	Derschlag	K. E.-D. Elberfeld	3 cm breit.
228	—	—	41	—	Eisenplatten —	935	228	Köln-Nippes	K. E.-D. Köln	
229	—	—	1	Bund	Eisenrohre —	—	229	Blankenstein	K. E.-D. Essen	
230	—	—	1	Kollo	3 Eisenstäbe —	11	230	Köln H.	K. E.-D. Köln	
231	—	—	1	—	Eisentheil —	52	231	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
232	—	—	1	Korb	Eisentheile —	55	232	Göttingen	„	
233	—	—	14	Fässer	neu (leer) —	314	233	Waldenburg Ob.	K. E.-D. Breslau	
234	—	—	1	Pack	2 Feilen —	—	234	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
235	—	—	1	Kiste	ger. Fische —	4	235	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
236	—	—	1	Stange	Flacheisen, 4,50 m lang, 4 cm breit	6	236	Tremessen	K. E.-D. Bromberg	
237	—	—	3	—	Futterschwingen —	3	237	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
238	—	—	1	Kollo	eis. Gartenstöcke —	?	238	Grimmenthal	K. E.-D. Erfurt	
239	—	—	1	—	Gasrohr, ca. 2 m lg.	8	239	Magdeburg H. Bhf.	K. E.-D. Magdeburg	
240	—	—	1	Korb	Georginenwurzeln —	35	240	Jablonowo	K. E.-D. Danzig	
241	—	—	1	Verschlag	Granittafeln —	40	241	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
242	—	—	1	—	Gussrohr —	8	242	Aachen	K. E.-D. Köln	
243	—	—	1	Sack	Haselnüsse —	56	243	Köln-G.	„	
244	—	—	1	Kollo	frische Haut —	36	244	Schleusingen	K. E.-D. Erfurt	
245	—	—	1	Pack	Heerdringe —	6	245	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
246	—	—	1	Schnur	Holzschuhe —	15	246	Welver	„	
247	—	—	1	Wagen	Kalksteine —	—	247	Mülheim Rhr.	„	Essen 43422.
248	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	45	248	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
249	—	—	1	„	Kartoffeln —	83	249	Jablonowo	K. E.-D. Danzig	
250	—	—	1	—	eis. Kinderbettstelle	20,5	250	Wierschoslawitz	K. E.-D. Bromberg	
251	—	—	1	—	Kindersportwagen —	16	251	Jablonowo	K. E.-D. Danzig	
252	—	—	1	—	Kinderwagen —	—	252	Mochbern	K. E.-D. Breslau	**)
253	—	—	1	Kiste	gefüllt —	61	253	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
254	—	—	1	Korb	Kleider —	64,5	254	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
255	—	—	1	Schliesskorb	Kleider u. Bücher —	32	255	Marburg	„	
256	—	—	1	Sack	alte Kleider u. Wäsche	20	256	Heldrungen	K. E.-D. Erfurt	
257	—	—	1	„	alte Kleidung u. Wäsche	10	257	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
258	—	—	1	Wagen	Kleinschlag —	—	258	Remscheid	K. E.-D Elberfeld	Elb. 17473.
259	—	—	1	Sack	Knochen —	35	259	Bruck b. Mün.	Bayerische Stsb.	
260	—	—	1	—	eis. Kohlenkasten —	30	260	Cleve	K. E.-D. Köln	
261	—	—	1	Pack	25 Kohlenschaufeln	8	261	Osterode a/H.	K. E.-D. Cassel	
262	—	—	1	Ballot	Kopfpolster (drei Stück)	27	262	Immendingen	Badische Stsb.	
263	—	—	1	—	Korbflasche, leer —	6	263	Würzburg	Bayerische Stsb.	
264	—	—	2	Pack	4 Korbsessel —	15	264	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
265	—	—	1	Spahnkorb	Korbwaaren —	14	265	Suhl	K. E.-D. Erfurt	
266	—	—	1	Kollo	Krankenwagen —	67	266	Grimmenthal	„	
267	—	—	1	Ballen	Leder —	9	267	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
268	—	—	1	—	Maschinentheil —	14	268	Langenberg	K. E.-D. Elberfeld	***)
269	—	—	1	Kollo	Maschinentheil —	18	269	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
270	—	—	1	„	Maschinentheil —	76	270	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
271	—	—	1	—	Nengelmaschine —	90	271	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
272	—	—	1	Milchkanne	leer —	5	272	Rheda W/Pr.	K. E.-D. Danzig	
273	—	—	3	—	Milchkannen —	—	273	Hoerde	K. E.-D. Essen	
274	—	—	1	—	Milchkanne —	—	274	Dortmund B. M.	„	
275	—	—	1	—	Patent-Nagelzange —	1	275	Waldshut	Badische Stsb.	
276	—	—	1	Pack	Nägel —	4	276	Görlitz	K. E.-D. Breslau	beschr.: Niesky.
277	—	—	1	Packet	Nieten —	8	277	Zwickau	Sächsische Stsb.	
278	—	—	25	—	Oberbaugeräthe —	50	278	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
279	—	—	1 / 2	Bund / „	Ofenrohre — / Stahl —	13 / 108	279	Essen Nord	K. E.-D. Essen	

*) Das Bild trägt die Inschrift: „Hansea sei's Panier — Einig u. Frei."
**) Gepäckschein Wilhelmsbrück-Mochbern.
***) Anschein. zu einer Bandspulmaschine gehörig.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
280	—	—	1	Ballen	Packleinen —	—	280	Emmerich	K. E.-D. Essen	
281	—	—	1	—	Rolle graues Papier	17,5	281	Tremessen	K. E.-D. Bromberg	
282	—	—	1	—	eis. Pflug —	107	282	Söllingen	K. E.-D. Magdeburg	
283	—	—	1	—	alter zerrissener, schmutziger geflickter Plan (anscheinendPrivatplan)	35	283	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	
284	—	—	1	Kollo	gusseis. Platte —	—	284	Dormagen	K. E.-D. Köln	
285	—	—	1	—	gelb angestrichen. Rahmen	3	285	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
286	—	—	2	Stäbe	Reifeisen —	91	286	Hoechst=Neustadt	Direktion Mainz	
287	—	—	1	—	eiserner Ring —	2	287	Karlsruhe Rgb.	Badische Stsb.	
288	—	—	1	Sack	Rosinen —	53	288	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
289	—	—	9	Stück	Roststäbe —	25	289	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	Aufschrift: Holzwaarenfabrik Hildburghausen.
290	—	—	1	Kollo	Ruderboot —	30	290	Ilmenau	K. E.-D. Erfurt	
291	—	—	1	Stange	Rundeisen —	4	291	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
292	—	—	1	Bund	2 Stäbe Rundeisen, 26 mm Durchmesser	25	292	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
293	—	—	1	„	4 Stäbe Rundeisen, 16 mm Durchmesser	30	293	„	„	
294	—	—	1	Pack	leere Säcke —	12	294	Breslau M./F.	K. E.-D. Breslau	
295	—	—	1	Sack	Samen —	2	295	Donauwörth	Bayerische Stsb.	
296	—	—	1	Wagen	Schlackensand —	—	296	Hoerde	K. E.-D. Essen	El. 14147.
297	—	—	1	Beutel	Schlagloth —	25	297	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
298	—	—	1	Bund	7 Schlösser —	—	298	Köln=Deutz	K. E.-D. Köln	
299	—	—	1	Kübel	Schmalz —	28	299	Düsseld.=Derend.	K. E.-D. Elberfeld	verkauft.
300	—	—	1	Sack	Schönebecker Melassefutter I	50	300	Themar	K. E.-D. Erfurt	
301	—	—	1	Pack	Schrauben u. Muttern	21	301	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
302	—	—	1	Sack	Schuhleisten —	18	302	Weisenau	Direktion Mainz	altePostbeklebung „Nr. 56 Weisenau".
303	—	—	1	—	Schutzkasten —	4	303	Schönsee	K. E.-D. Bromberg	
304	—	—	1	Bund	Seegras in Zöpfen —	20	304	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
305	—	—	1	—	kl. Sitzbrett mit Wachstuch überzogen	0,75	305	Bremerhaven Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
306	—	—	1	Bund	1 Spitzhacke mit 2 Holzstielen	—	306	Gr.=Umstadt	Direktion Mainz	
307	—	—	1	—	eis. Stab, 6 m lang —	24	307	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
308	—	—	2	—	Stäbchen —	0,5	308	Würzburg	Bayerische Stsb.	
309	—	—	1	Bund	Stahl —	12	309	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
310	—	—	1	Stab	Stahl —	4	310	Köln H	K. E.-D. Köln	Sennstedt beschrieben.
311	—	—	1	Bll.	lebende Sträucher —	78	311	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
312	—	—	1	—	neue Strickleiter —	—	312	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
313	—	—	2	Pack	Stühle —	8	313	Köln=Deutz	K. E.-D. Köln	
314	—	—	1	—	abgebrochene Stuhllehne	2	314	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
315	—	—	1	Korb	geschmolzener Talg, 1 Schrubber, 2 eis. Stangen	19	315	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	
316	—	—	1	Pack	2 Töpfe —	—	316	Altend.=Essen S.	K. E.-D. Essen	
317	—	—	1	Korb	eis. Töpfe —	22	317	Cassel=O.	K. E.-D. Cassel	
318	—	—	6	Kolli	gusseis. Trichter —	35	318	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
319	—	—	1	Korb	Umzugsgut —	32	319	Mühlhausen	K. E.-D. Erfurt	Briefe tragen Aufschrift: P. Eilert, Würzburg.
320	—	—	1	—	Viehgitter —	—	320	Pöpelwitz	K. E.-D. Breslau	Rahmen mit Friess.
321	—	—	1	—	eis. Vorlegebaum —	—	321	Bischofsheim	Direktion Mainz	
322	—	—	4	—	Vorsatzgitter —	60	322	Mochbern	K. E.-D Breslau	*) in grauer Leinwand.
323	—	—	1	Rolle*)	Wachsleinwand —	48	323	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
324	— —	— —	1 1	— —	Wasserwaage — eis. Meissel —	1	324	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
325	—	—	1	Bündel	Werg —	10	325	Köln=G.	K. E.-D. Köln	
326	—	—	2	Bund	Weidenspitzen —	20	326	Redwitz a. d. R.	Bayerische Stsb.	
327	—	—	1	Pack	Wildlinge —	79	327	Rosenheim	„	
328	—	—	1	—	Winkeleisen, 4,9 m lg.	?	328	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
329	—	—	1	Schliesskorb	53 Wolltücher, 8 Mützen	—	329	Lagerhaus Köln=G.	K. E.-D. Köln	
330	—	—	1	Wagen	Ziegelsteine —	—	330	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	Elbf. 18982.
331	—	—	5	Platten	Zink —	107	331	Viersen	K. E.-D. Köln	

Nachtrag.

1	A	44	1	—	l. Theerfass —	—	1	Rosslau	K. E.-D. Halle a/S.	
2	A K	66	1	Kiste	Butter —	30	2	Halle a/S. Eilg.	„	
3	H	2193	1	„	Cigarren —	26	3	Pritzwalk	Prignitzer E.	
4	H v K	1831	1	„	leer, gebr. —	59	4	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
5	L	4002	1	—	eis. Schwungrad —	—	5	Cottbus	„	
6	W	11	1	Holzkoffer	Kleidungsstücke —	29	6	Leutzsch	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
7	F C Dessau	2	2	Kisten	Hefe —	60	7	Dessau Eilg.	K. E.-D. Halle a/S.	
8	H Dessau	10	1	Stange	Faconeisen, 6 m lang	—	8	Dessau	„	
9	S & C Dessau	1540	1	Ballen	Webwaaren —	26,5	9	„	„	
10	T C Kobschütz	48	1	Sack	gebr. Säcke —	35	10	Kamenz	„	
11	Mügge & Co.	—	1	Kollo	Eisenwaaren —	4	11	Leutzsch	„	
12	(braunrother Strich)	—	6	—	eiserne Ausgussrohre	—	12	Dobrilugk-Kirchhain	„	
13	roth	1	2	Stangen	Rundeisen —	12	13	Pretzsch	„	
14	Gep. Sch.	164	1	Reisekorb	Kleider —	25	14	Leipzig M. Gep.-A.	„	
15	—	—	2	—	Brettchen, 70 cm lang, 32 cm breit, 1,5 cm stark	—	15	Dessau	„	
16	—	—	1	Korb	Düngergabeln —	40	16	Kamenz	„	
17	—	—	1	Pack	6 Kinderschaufeln —	—	17	Wittenberg	„	
18	—	—	1	Sack	Korkenrinde —	10	18	Forst	„	
19	—	—	7	Stück	alte Kuppelungstheile von Eisenbahnfahrzeugen	—	19	Leipzig Th.	„	
20	—	—		Pack	ansch. neue leere Säcke	11	20	Baruth	„	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 6. Mai Vorm. gemeldet.

Nr. 9. Berlin, am 12. Mai 1900. Jahrgang 1900.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.					
					A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:					
1	A	—	1	Korbflasche	gefüllt —	28	1	St. Vith	K. E.-D. Köln	
2	A	—	2	—	eis. Träger —	—	2	Osterfeld Nord	K. E.-D. Münster	1 m lg.
3	A	13	1	—	hölz. Treppe —	22	3	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
4	A	104779	1	Kübel	Margarine —	—	4	Altendorf	K. E.-D. Essen	
5	A A	751	1	Kiste	Apfelsinen —	17	5	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
6	A E	1	1	Sack	Kleider und 3 Brode	17	6	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
7	A H	2038	1	Kiste	Packstroh und einige Kaffeemühlen mit Messingschildchen	37	7	Remscheid	„	
8	A J	15	1	„	gebr. Kleider, 1 gebr. Damenhut, 1 braunes Damenportemonnaie mit 10,50 ℳ Inhalt	9	8	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	
9	A J	500	1	„	Messingwaaren (Leuchter)	10	9	Berlin Anh. B.	„	
10	A	1	1	—	Holzsputte —	150	10	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
11	A P	13426	1	Ballen	Tuch —	103	11	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
12	A S	1503	1	Fass	leer —	17	12	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
13	A S / Ph. B & Co.	20 / 6650	1	Kiste	? —	26	13	Gross-Lichterfelde O.	K. E.-D. Berlin	
14	A V	6	1	Schlosskorb	leer —	7	14	Kiel	K. E.-D. Altona	
15	A W	3	1	Fass	Farbe —	57	15	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
16	B	I	1	Ballen	Schirme —	7	16	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
17	B	17	1	—	kl. Sieb u. 1 Rolle Draht	0,25	17	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
18	B	8732	1	Kiste	Blechrohre —	61	18	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
19	B B	6353	1	„	leer —	13	19	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
20	B G	148	1	Fass	leer —	14	20	München Centrb.	Bayerische Stsb.	
21	B G	715	1	Ballen	rothgestreifter Drell	17	21	Königslutter	K. E.-D. Magdeburg	
22	B H	4372	1	„	Tuche —	77	22	Danzig l. Th.	K. E-D. Danzig	
23	B H & Co.	26	1	„	Rohtabak —	76	23	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
24	B J	4256	1	Kiste	Herrenkleider —	74	24	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
25	B & K	82473	1	Spahnkorb	leer —	6	25	Coburg	K. E.-D. Erfurt	Berlin beschr.
26	B M K	1668	1	Bierfass	leer —	20	26	Bonn	K. E.-D. Köln	
27	B S	53420	1	Sack	Zucker —	50	27	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
28	B St	2612	1	Fass	leer —	11	28	München Centrb.	Bayerische Stsb.	
29	B V	69	1	Kiste	Wolle oder Haare —	178	29	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
30	C	—	7	—	Ofentheile —	38	30	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
31	C	1000	1	Kiste	Plakate und Bilder —	140	31	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
32	C B	5237	1	„	leere Blechbüchsen —	11	32	Ulm	Württemberg. Stsb.	
33	C B	22310	1	„	Zinkröhren —	48	33	Aachen	K. E.-D. Köln	
34	C B	1030	1	Ballen	Jalousien —	11	34	Köln-Gereon	„	
35	C D	16	1	Kiste	Elemente —	16	35	Duisburg	K. E.-D. Essen	
36	C E	—	1	—	Pflugschaar —	—	36	Colmar	Reichsbahn	
37	C F S	7772	1	Kiste	? —	21	37	Clausthal-Zellerfeld	K. E.-D. Magdeburg	
38	C G	1—20	20	—	leere, neue Fässer —	221	38	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
39	C G	2542	1	Kiste	Bonbons —	18	39	Diedenhofen	Reichsbahn	
40	C G R	579	1	—	Kohlensäure-Cylinder	52	40	Münster	K. E.-D. Münster	
41	C H	8	1	Sack	leere Säcke —	29	41	Borsdorf	Sächsische Stsb.	Berlin beschr.
42	C K (Dreieck)	4041	1	Fass	leer —	24	42	Magdeburg-Sudenburg	K. E.-D. Magdeburg	
43	C M	1271	1	Kiste	Cigarren —	18	43	Karlstadt	Bayerische Stsb.	
44	C N / K C	10115 / 7072	2	Kisten	leer —	38	44	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
45	C R	450	2	„	Bleche —	100	45	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
46	C S	9058	1	Kollo	Eisen (Maschinentheil)	81	46	Mainz Güt.-A.	Direktion Mainz	
47	C S S	42625	1	Kiste	Tinte in Krügen —	10,5	47	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
48	D	—	1	Pack	Herddeckel —	5,5	48	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
49	D 1 / D 4	—	2	Säcke	Schleifsteine —	120	49	Mülheim a/Rh.	„	
50	D	976/200	1	Kiste	Leinenwaaren —	200	50	Fallersleben	K. E.-D. Hannover	
51	D	1991	1	Blechdose	Heringe —	13	51	Friedeberg N/M.	K. E.-D. Bromberg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
52	D C	1	1	Stück	Ofentheil	15	52	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
53	D K	1022	1	Kiste	leer	10	53	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
54	E	1/2	2	Pack	gebr. Säcke	48	54	Reitzenhain	Sächsische Stsb.	von Wien St. E. G. bez.
55	E D K	252353	1	Fass	Theer	243	55	Falkenstein	„	
56	E K	414	1	Kiste	leer	18	56	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
57	E M	963	1	Fass	—	207	57	Berlin Anh.	„	
58	E P S & Co.	97	1	Kst.	Steuergut ab Dzieditz	—	58	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	bezettelt: Bielitz-Lübeck.
59	E S	1	1	Kiste	Waagebalken	40	59	„	„	
60	E T	100	1	Korb	leer	2	60	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
61	E V	253	1	Kiste	leer	10	61	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
62	E W	1818	1	„	Puppenwagen	39	62	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
63	F	9978	1	„	Speck	265	63	Basbeck=Osten	K. E.-D. Altona	
64	F	2522 / 28/5	2	Säcke	Krollhaare	51	64	Wittenberge	„	
65	F B	16/17	2	Kolli	Pflugtheile	170	65	Broistedt	K. E.-D. Hannover	
66	F B	80	1	Kiste	Eier	—	66	Altend.=Essen Süd	K. E.-D. Essen	
67	F B C	21	1	Bund	Stahl	9,5	67	Löhne	K. E.-D. Hannover	
68	F C	3. 6. 8. 31	4	Säcke	Rohkaffee	240	68	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
69	F D	16	1	Kiste	Kaffeeessenz	18	69	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
70	F D	61	1	Bund	Federstahl	25	70	Münster	K. E.-D. Münster	3 Stangen.
71	F E	—	16	Kolli	Eisenw.	1530	71	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	von Magdeburg.
72	F F & C / J J	13304/5	2	Verschl.	Flaschen	284	72	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
73	F H	—	1	Fass	Bratheringe	10	73	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
74	F H	1013	1	Korbfl.	Säure	75	74	Werden	K. E.-D. Essen	
75	F J	—	1	—	gusseis. Platte	4	75	Dortmund B. M.	„	
76	F P	2256	1	Ballen	Teppiche	112	76	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
77	F W	88	1	Kiste	Glaswaaren	36	77	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
78	F W	191	1	Ballen	Leder	12	78	Köln Eilgut.	K. E.-D. Köln	
79	F W	6106	1	Kiste	Eisentheile	—	79	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	Versdstat. Dresden Alt.
80	F W	12784	1	Verschlag	Maschinen	1230	80	Gera	Sächsische Stsb.	Lindau beschr.
81	G A	410/12	3	Kisten	—	73	81	Kiel	K. E. D. Altona	
82	G & C	814	1	Kiste	gefüllt	67	82	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	Innsbruck etikettirt.
83	G B C	4549	2	Stangen	Eisen	121	83	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
84	Geb. C	3420/2	3	Fässer	Farbe	217	84	Lindau	Bayerische Stsb.	
85	G F	—	4	Bund	Eisen	186	85	Wolnzach Bhf.	„	
86	G H	840	1	Kiste	Spielwaaren	61	86	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
87	G Kr B	101	1	—	Viehgitter	—	87	Wittenberge	„	
88	G M	1896	1	Kiste	2 Blechkasten Brustbonbons	37	88	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
89	G R	2976	1	„	Wasserkaraffen	77	89	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Hamburg.
90	G R / C	4805	1	Fass	leer	18	90	Düsseldorf=Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
91	G & S	200	1	Kiste	Maschinentheile	135	91	Mainz Güt.-A.	Direktion Mainz	Mainz beschrieben.
92	G T	5255	1	Bund	Latten	15,5	92	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
93	G V	6870	1	Bierfass	leer u. gebraucht, 26 l Gehalt	—	93	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
94	G W	1434	1	Ballen	schw. Futterstoffe	25	94	Köln=Gereon	K. E.-D. Köln	
95	H	—	4	—	eis. Träger	—	95	Osterfeld Nord	K. E.-D. Münster	1,5 m lg.
96	H	1/2	2	Kisten	leer	40	96	Berlin H. u. L	K. E.-D. Berlin	
97	H	4	1	Fass	leer	—	97	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
98	H	8	1	Pack	l. Säcke	11	98	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
99	H	611	1	Fass	Likör	76	99	Röderau	Sächsische Stsb.	
100	H	6320	1	Korb	12 3zackige Dunggabeln, 1 Packet Schraubenschlüssel mit den Zeichen: „Arnim D. R. G. M.“	13	100	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
101	H	8294	1	Ballen	Wollgarn	104	101	Münster	K. E.-D. Münster	
102	H	54449	1	Ball.	Webwaaren	80	102	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
103	H B	—	18	Stück	Staarkäfige	36	103	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
104	H B	1	1	Kiste	Speck	75	104	Bismarck	K. E.-D. Essen	beschr.: Hannover-Hamburg.
105	H B	1	1	Sack	—	21	105	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
106	H B	2640/45	6	Stück	Blumenständer	80	106	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
107	H B	8629	1	Bl.	Massen	—	107	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
108	H C	100	1	Koffer	Kleider	19	108	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
109	H F	114	1	Kiste	gefüllt	17,5	109	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
110	H F	18112	1	Ballen	?	27	110	Wasselnheim	Reichsbahn	
111	H F E	31198	1	Bund	4 Stahlschaare	8	111	Coburg	K. E.-D. Erfurt	*)
112	H H	2299	1	Kiste	Emballage	11	112	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
113	H H G	—	1	Ballen	l. Pflanzen	—	113	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
114	H J	4297	1	Bll.	Gewebe	16	114	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
115	H J K	—	1	—	gusseis. Dachriegel	2	115	Bismarck	K. E.-D. Essen	
116	HL	—	1	Sack	Federn	10	116	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	

*) Coburg beschrieben. Firmangabe: Aktiengesellschaft H. F. Eckart, Berlin=Friedrichsberg, Frankfurter Chaussee 162—165.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
117	H L	—	6 4	— —	Holzunterlagen — { eiserne Verbindungsstangen und Schrauben }	—	117	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
118	H L	33	1	Pack	? —	6	118	Röderau	Sächsische Stsb.	
119	H M	20467	1	Stück	Germania-Ofen —	56	119	{ Darmstadt Güt.-A. Hptbhf. }	Direktion Mainz	
120	H R	6896	1	Fass	leer —	34	120	Harburg H.	K. E.-D. Altona	
121	H S	1	1	Kiste	Konserven —	50	121	Duisburg	K. E.-D. Essen	
122	H S	169	1	eis. Fass	— —	130	122	Meiderich	„	
123	H & S	4507/2	1	Kiste	Lampenbrenner —	13	123	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	{ beschr.: Birmingham
124	H Sck	—	50	Kisten	Harzer Käse —	250	124	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
125	H S M	—	1	—	Heizschlauch —	—	125	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
126	H. v. K.	1831	1	Kiste	leer —	59	126	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
127	H W	—	1	Eimer	Gelee —	5	127	Witten Ost	K. E.-D. Essen	
128	H W	5800/3	4	Ballen	Leim —	448	128	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	{ v. Hasselt belg. Stb. bez.
129	H Z	681	1	„	Gurtband —	33	129	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
130 {	J	304	1	Korb	Käse —	48 }	130	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	{ bekl.: Düsseldorf-D.-Osnabrück
	J	303	1	Kiste	Zündhölzer —	20				
130	J A	—	1	Korb	geschl. Kälber —	85	130	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	*)
131	J A	240	1	Kiste	leer, alt —	—	131	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
132	J B M	4260	1	Kiste	Blechgeschirr —	52	132	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	{ beschr.: Buenos-Ayres
133	J F	586	1	Verschlag	Marmoraufsatz —	90	133	{ Darmstadt Güt.-A. Hptbhf. }	Direktion Mainz	
134	J F G	3863	1	Ballen	Kleiderstoffe —	27	134	Stolberg Rh.	K. E.-D. Köln	
135	J G	—	2	Kolli	eis. Wellen —	556	135	Köln-Gereon	„	
136	J G P	929	1	Kiste	l. Flaschen —	18	136	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	anscheinend
137	J H	20	1	„	{ Werkzeug, altes Geschirr }	—	137	Bitterfeld	K. E.-D. Halle a/S.	{ zu einer Partie Umzugsgut gehörend.
138	J H	4601	1	Ballen	leb. Pflanzen —	34	138	{ Braunschweig Eilgut }	K. E.-D. Magdeburg	
139	J H N	1204	1	Kiste	Glas —	20	139	Diedenhofen	Reichsbahn	
140	J K	177	1	Korb	Bücklinge —	12	140	{ Eilgt.-Abf. Schermbeck }	K. E.-D. Münster	{ beschr.: Schermbeck (verkauft).
141	{ J L L C }	388	1	Kiste	leer —	24	141	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
142	J M	4082	1	Fass	— —	45	142	Vamdrup	K. E.-D. Altona	{ beschr.: Soenstrup.
143	J N	2476	1	Kiste	Glasw. —	37	143	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
144	J S	84	1	„	Seife —	23	144	Ueberlingen	Badische Stsb.	
145	J S	1319	1	Ballot	Manufakturwaaren —	41	145	Lindau	Bayerische Stsb.	
146	J W L	9011	1	Kiste	{ Gesangbücher u. Bibeln }	25	146	Soltau	K. E.-D. Hannover	
147	K	—	1	Reisekorb	— —	87	147	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
148	K	23	1	Fass	leer —	16	148	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
149	K	1032	1	Kiste	Hobel —	48	149	Mannheim	Badische Stsb.	
150	K	1071	1	Rolle	Drahtgeflecht —	40	150	Duisburg	K. E.-D. Essen	
151	K B	141	1	{ Ballen in Stroh }	Tannenpflanzen —	—	151	{ Hagen-Oberhagen }	K. E.-D. Elberfeld	
152	K C	6613	1	Sack	Samen —	50	152	Berent	K. E.-D. Danzig	
153	K C	78040	1	Kiste	Maschinentheile —	52	153	Danzig l. Th.	„	
154	K G	7250	1	„	? —	33	154	Bad Elster	Sächsische Stsb.	Rann beschr.
155	K K St B	—	4	Stück	Kippen —	—	155	Dzieditz	K. E.-D. Kattowitz	
156	K K St B	—	2	„	Versatzbretter —	—	156	Zabrze	„	
157	K M	1353	1	Kiste	Malzkaffee —	62	157	Sorau	K. E.-D. Breslau	
158	K M	9047	1	„	— —	10	158	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	{ beschr.: Iserlohn.
159	Km	11447	2	Pack	leere Säcke —	—	159	Konstadt	K. E.-D. Kattowitz	{ von Breslau Od. eingegangen.
160	K N	22		Verschlag	Fahrrad —	22	160	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
161	K P M	2		Kiste	leer —	4	161	{ Magdeburg-Buckau }	K. E.-D. Magdeburg	
162	K R	—		„	gefüllt —	108	162	Saargemünd	Reichsbahn	
163	K W C	3764		„	Seife —	31	163	Gr. Behnitz	K. E.-D. Hannover	
164	L	16	1	„	leer —	—	164	Dannenberg	K. E.-D. Altona	
165	L & Co.	210	1	„	leer —	57	165	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
166	L jr & Co.	211	1	„	Bilderrahmen —	76	166	„	„	
167	L M	—	4	—	Spiralwagenfedern —	—	167	Neumünster	K. E.-D. Altona	
168	L N D	80	1	Fass	? —	375	168	Duisburg	K. E.-D. Essen	
169	L S	1/2	2	Kisten	leer —	22	169	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
170	L W	3046	1	Ring	Messingdraht —	26	170	Esslingen	Württemberg. Stsb.	
171	M	120	1	Verschlag	Fahrrad —	30	171	Krefeld	K. E.-D. Köln	
172	M	6756	1	Ballen	Papier —	128	172	Mainz Güt.-A.	Direktion Mainz	
173	M A C	316	1	Kiste *)	{ 100 Blechdosen m. Aufschr. „Sardellenwurst“ }	40	173	Chemnitz	Sächsische Stsb.	{ *) Vera-Gruz Liquids beschr.
174	M A F	3443	1	„	Maschinentheile —	36	174	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	

*) Fleisch vernichtet, weil verdorben.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
175	M B	10	1	Kiste	?	40	175	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
176	M B	69	1	„	Glas	11	176	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
177	M B	227	1	Pack	12 Piassavabesen	6	177	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
178	M B	25368	1	Kiste	Soda	60	178	Suhl	K. E.-D. Erfurt	
179	M E	5228	1	„	Christbaumschmuck	53	179	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
180	M F	1508	1	„	Schreibhefte	31	180	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
181	M G	78	1	Ballot	Stoff	44	181	Ansbach	Bayerische Stsb.	bezettelt von Berlin Gz.
182	M K	2578	1	Ballen	?	34	182	Waldenburg Ob.	K. E.-D. Breslau	
183	M L	567/8	2	Kisten	Butter	35	183	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	beschr. Hannover.
184	M & R	6050	1	Kiste	—	—	184	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
185	M V	—	1	„	gefüllte Glasflasche	40	185	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
186	N S	172	1	Fass	leer	108	186	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
187	O F	—	1	Sack	Gusseisentheile	55	187	Krefeld	K. E.-D. Köln	
188	O G	—	1	„	Kartoffeln	67	188	Brandenburg Eilg.	K. E.-D. Magdeburg	
189	O H	1	1	„	Kartoffeln	45	189	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
190	O R	5024	1	Ballen	Gummireifen	27	190	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
191	O S	—	4	Bund	⊲ Eisen	16	191	Maizières	Reichsbahn	
192	P	1	1	Kiste	Südfrüchte (Apfelsinen u. Citronen)	22	192	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	Sendung ist am 23./4. verkauft worden.
193	P	886	1	Packet	2 Rohrstühle	8,5	193	Grosssteinberg	Sächsische Stsb.	Reinsdorf beschr.
193	P G N	1673	1	Kiste	Eisenwaaren	36	193	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
194	P & M	623/4	2	Kisten	Porzellan	126	194	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
195	P P	66	1	Fass	Oel	205	195	Dahlbusch-Rotth.	K. E.-D. Essen	
196	P P H	185028	1	„	Oel	523	196	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
197	P R	977 A	1	Ballen	?	—	197	Remscheid	K. E.-D Elberfeld	
198	P & S	3806	1	Korb	Verbindungsschrauben	48	198	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
199	P W	185	1	Kiste	leer	10	199	Diedenhofen	Reichsbahn	
200	P W	2876	1	Ballen	Leinen	85	200	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
201	R B	58377	1	Ball.	Gardinen	46	201	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
202	R S	—	2	Bund	verzinkte Fassreifen	—	202	Coblenz	K. E.-D. Köln	beschr. Hamburg—Ausfuhrgut.
203	R V J A	1872	1	Kiste	—	18	203	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
204	S	605	1	Fass	ansch. Schmieröl	206	204	Kupferhammer-Grünthal	Sächsische Stsb.	
205	S	2524	1	Kiste	Hafergrütze	30	205	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
206	S	2542	1	Bund	Stahlstangen	90	206	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
207	S B C	1756	1	Kiste	Lampentheile	16	207	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
208	S C	357	1	„	kl. Küchenbört	11	208	Braunschw. Eilgut	K. E.-D. Magdeburg	
209	S C	6221	1	Sack	Aufnehmer	12	209	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
210	S C	4118	1	Kiste	Schmirgelpapier	31,5	210	Stolp	K. E.-D. Danzig	
211	Sch & M	477	1	Korb	fr. Fische	30	211	Herdecke-Vorhalle	K. E.-D. Elberfeld	verkauft.
212	S G	1010	1	Weinfass	leer	10	212	Bonn	K. E.-D. Köln	
213	S H	5137	1	Kiste	Leder	—	213	Malchin	Meckl. Friedr. Franzb.	
214	S & H auch R S	1202 2755	1	Ballen	Leinen	40	214	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
215	S K	44	1	Verschlag	—	—	215	Holzminden	K. E.-D. Cassel	
216	S L	8	1	Sack	Samen	52	216	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr. Halberstadt.
217	S & L	5124	1	Kiste	Porzellan	111	217	Nienburg a/W.	K. E-D. Hannover	
218	S L	19920	1	„	Putzpomade	19	218	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
219	S L L	459	1	„	Maschinentheile	179	219	Schalke	K. E.-D. Essen	
220	S P	—	24	Pack	leere Säcke	450	220	Coblenz	K. E.-D. Köln	
221	S S	1 2	1 1	„ Ball.	Eisentheil Seil	—	221	Schleusingen	K. E.-D. Erfurt	Schleusingen beschrieben.
222	S S	10	1	—	Marmorplatte	26	222	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	Breslau-Hermenau.
223	S S	9322	1	Ballen	anschein. Stahlwaaren	12	223	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
224	S St. und M	100 3964	1	Kiste	leer	35	224	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
225	St.	17	1	Koffer	Kleider	124	225	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
226	St. G	940	1	Bund	4 vernickelte Röhren à 1,75 m lang	12	226	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
227	S V Ag	—	1	—	Messingstange	5	227	Geisweid	K. E.-D. Elberfeld	
228	S W	24	1	Ballen	Streichhölzer	14	228	Basbeck-Osten	K. E.-D. Altona	
229	T	—	1	Kübel	Schmalz	30	229	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	beschrieben Dörentrup-Hohenebra.
230	T	302	1	Koffer	?	—	230	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
231	T P	—	4	Ballen	20 l. Körbe	60	231	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
232	T W	62185/87	3	Sack	Weizengries	297	232	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	
233	U J	544	1	„	Holzwaaren	—	233	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
234	V	—	1	Stange	Eisen	23	234	Lübeck	Lübeck-Büchen	4,5 m lang, 0,5 cm breit.
235	V O	175	1	Kiste	bunte Litzengewebe	44	235	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
236	V P	8810	1	„	Dermatoline	106	236	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
237	W	—	1	Roststab	—	8	237	Bonn	K. E.-D. Köln	
238	W	—	1	—	Kurbelwelle	16	238	Herzberg a/Harz	K. E.-D. Cassel	
239	W	4	1	Ballen	altes Gummi	290	239	Nienburg a/W.	K. E.-D. Hannover	Reichenau beschrieben.
240	W F	104	1	„	?	15	240	Gera	K. E.-D. Erfurt	
241	W H	848	1	„	?	32	241	Rgb. Rummelsb.	K. E.-D. Berlin	
242	W K oder W P	—	1	Fass	Salzgurken	109	242	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
243	W & L	140	1	Kiste	Album etc.	91	243	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr. Brieg.
244	W M	5033	1	Verschlag	Schachteln mit Blumen	23	244	Münster	K. E.-D. Münster i/W.	
245	W S	265	1	Stange	Stahl	4	245	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung der Güter	Inhalt der Güter	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
246	W S	7510	1	Kiste	? —	41	246	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	Brillant-Kaffee. Willy Schwab Köln a/Rh.
247	W St	2150	1	—	Gussrad —	50	247	Duisburg	K. E.-D. Essen	
248	W St N F W	327	1	Kiste	leer —	—	248	Witten Ost	„	
249	W W	—	1	„	Teigwaaren —	13	249	Soest	K. E.-D. Cassel	
250	Z H S & Co.	8414	1	„	Plakate über Anpreisungen von „Palmin"	39	250	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
251	Z & U	6850	1	Fass	Oel —	215	251	Bamberg	Bayerische Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
252	Dösseler-Gussstahl	—	1	—	viereck. Stück Stahl 1 m l.	6,5	252	Linden K.	K. E.-D. Hannover	
253	Fahrradwerke Magdeburg	153	1	—	Fahrrad —	—	253	Gepäckabfertigung Geestemünde	„	(W. Busch-Gera).
254	Five	—	1	Fass	Terpentinöl —	194	254	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
255	G B Grünau	909	1	„	leer —	—	255	Niederschöneweide-Johannisthal	K. E.-D. Berlin	
256	Georg Ohl Wirminghausen	—	1	Tafel	Schwarzblech —	23	256	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
257	Gregory	—	1/8	Fass	leer —	10	257	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
258	Gudensberg	—	2	Stück	Pumpentheile —	3	258	Gudensberg	K. E.-D. Cassel	
259	Heinrich in Lautenburg	—	1 1	Koffer Korb	Kleider — Kleider —	33 14	259	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
260	H S B. Ritt.	30	1	Kiste	Holzspulen —	51	260	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
261	Jack Spitz Altenessen	216	1	Pappkarton	alte Damengarderobe	4	261	Gepäckabf. Bielefeld	K. E.-D. Hannover	von Dortmund.
262	Jos. Schimek	14	1	—	alte Privatdecke —	—	269	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
263	L. Dalmesdorf	—	1	Kb.	leer —	5	263	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
264	Meyerhof	—	1	Kiste	ein grosser Puppenkopf	6	264	Barleben	K. E.-D. Magdeburg	
265	M. Woytkowiak	—	1	Sack	Kleider u. Betten —	32	265	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
266	Nordd. Lloyd	—	1	Ballen	? —	35	266	Bremen Eilg.	K. E.-D. Hannover	
267	R M Hannover	10	1	Fass	Oelseife —	19	267	Hannover N.	„	
268	Rudolf Kraft	69934	1	—	Maschinentheil (Verbindungsstück)	4	268	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
269	Sedlmeyer, München Leistbräu	10910	1	Bierfass	leer, 36 l Gehalt —	26	269	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
270	L. Mayer	—	1	„	leer —	23	270	Bonn	K. E.-D. Köln	
271	Sorfer Laurent	424	1	Fass	leer —	18	271	Rufach	Reichsbahn	
272	weiss S Peiner Walzwerke No. 20. 1898	—	2	Stück	⌴ Eisen 5,70 m lang 0,20 m breit	280	272	Gera	K. E.-D. Erfurt	
273	S. Schönfeld in Hegenburg	—	1	—	Wagendecke —	62	273	Memmingen	Bayerische Stsb.	
274	S S Simon Thorn	283	1	Sack	Zucker —	100	274	Inowrazlaw	K. E.-D. Bromberg	
275	Strauss & Co.	30957	1	Holzverschlag	Riemenscheibe —	38	275	Leutzsch	K. E.-D. Halle a/S.	
276	S W Wien	537	1	Korb	leer (Bücherkorb) —	34	276	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
277	T C Kobschütz	43	1	Sack	gebrauchte Säcke —	35	277	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
278	Vereinigte Margarine-Werke Union Wunstorf	3000167	1	Kiste	Margarine —	27	278	Barsinghausen	K. E.-D. Hannover	
279	Vereins-Brauerei	120 515 390	3	Fässer	leer —	—	279	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
280	W. Bachrach Cassel	—	1	Sack	1. Säcke	42	280	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
281	Z S Osnabrück	—	1	Packet	Drucksache	11	281	Eilg.-Abf. Osnabrück Hptbf.	K. E.-D. Münster	Zeitungen.
					C. Güter m. Numm. bez.					
282	roth /	—	1	—	Eisenplatte	5	282	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
283	roth	I	3	Stück	eiserne Rohre	30	283	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
284	III A	—	1	Eisentheil	(kurzes Rohr mit Untersatz)	—	284	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
285	—	IV	1	Kiste	gefüllt	21	285	Grunbach	Württemberg. Stsb.	vermuthlich Kleider.
286	—	5	1	—	Maschinentheil (Pumpentheil)	17	286	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
287	—	5	1	Kolli	Guss	26	287	Diedenhofen	Reichsbahn	
288	—	5	1	Kiste	Zucker	27	288	„	„	
289	?	42	1	„	anschein. Maschinentheile	145	289	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
290	—	49	1	—	eiserne Kugel	9	290	Strassburg	Reichsbahn	
291	—	49	1	—	Privatdecke	—	291	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	
292	—	50	2	Theile	Achslager	3	292	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
293	—	187	1	—	leeres Eisenfass	100	293	Bretten	Württemberg. Stsb.	
294	—	246	1	Bund	24 hölzerne Ortscheite	20	294	Kamenz	Sächsische Stsb.	
295	—	247/248	2	Fässer	?	530	295	Carnap	K. E.-D. Essen	
296	—	344 2010	2	„	leer	79	296	Werder	K. E.-D. Berlin	
297	—	4444	1	Korb	mit Glasballon, leer	9	297	Magdeburg-Sudenburg	K. E.-D. Magdeburg	
298	—	8314	1	Stange	Stahl	22	298	Braunschweig H.	„	
299	—	5214 7975	2	Fässer	leer	47	299	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
300	—	7506 9650	2	Korbflaschen	leer, gebr.	11	300	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
301	weiss	8695	16	Ballen	Pflugtheile	46	301	Horneburg	K. E.-D. Altona	
302	—	11101	1	Kiste	Margarine	31	302	Rauxel	K. E.-D. Essen	
303	—	24624	1	Bund	hölz. Ortscheite	20	303	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
304	—	65173	1	—	eisernes Sieb (scheint ein Maschinentheil zu sein)	5	304	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
305	blau	—	1	Beutel	Rohmetall	8	305	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
306	blauer Strich	—	3	Stangen	Stahl	21	306	Ortrand	K. E.-D. Halle a/S.	
307	Grüner /	—	2	Stück	Feuerbuchsen	34,5	307	Bettenhausen	K. E.-D. Cassel	
308	roth	—	3	—	gusseis. Rohre	236	308	Suderode	K. E.-D. Magdeburg	
309	rother Strich	—	1	Pack	20 Hufeisen	16	309	Halbe	K. E.-D. Halle a/S.	
310	rother Strich	—	3	Kolli	eiserne Ringofendeckel mit Haube	52	310	Merseburg	„	
311	weiss. Strich	—	1	Bund	Eisendraht	55	311	Grünhainichen	Sächsische Stsb.	
312	weiss	—	2	Bunde	12 eis. Laschen	75	312	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
313	✕ roth	—	1	—	eiserne Stange an den Enden mit je einer Schraube	7	313	Sandersdorf	K. E.-D. Halle a/S.	
314	✕ weiss	—	1	Bund	25 Stück eiserne Rosten	7,5	314	Bremen Freiberg	K. E.-D. Hannover	
315	2 weisse Punkte	—	2	—	eiserne Kettenräder	95	315	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	
316	#	2985	1	Ballen	?	22	316	Berndorf	K. E.-D. Cassel	
317	O O	259	1	Kiste	Packstroh	29	317	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
318	O O O	—	1	—	Privatbindekette	—	318	Ahlen	K. E.-D. Hannover	
319	O O O O	11066 11069 11070	3	Kisten	Cigarren	—	319	Dülmen Stbhf.	K. E.-D. Münster	beschr.: Dülmen.
320	X X X X/	—	1	—	Baumstamm, 15 m lang	—	320	Fegersheim	Reichsbahn	
321	△	5922	1	Sack	Samen	22	321	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
322	△ M	182 . . .	1	Ballen	Portieren	6	322	Ndr.-Salzbrunn	K. E.-D. Breslau	
323	◇ MCC	2	1	Kiste	Steingut	14	323	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Cape Coast.
324	◇ SO S W	872	1	„	Porzellan	12	324	„	„	beschr.: El. Triumfe.
325	◇ T	11	1	Ring	Draht	—	325	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	Cassel bezeichnet.
326		—	1	—	Gussstück	8	326	Bonn	K. E.-D. Köln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
327	Gystyn 3 Ltr. Fleischmann	—	1	—	leere Milchkanne	—	327	Patschin	K. E.-D. Kattowitz	von Schwientochlowitz eingegangen.
					E. Güter ohne Bezeichn.					
328	—	—	1	—	Alpengras	20	328	Coesfeld Stbhf.	K. E.-D. Münster	
329	—	—	1	—	Ambos	32	329	Hagen Eilgutabf.	K. E.-D. Elberfeld	
330	—	—	1	Kiste	Apfelsinen	33	330	Naumburg	K. E.-D. Erfurt	
331	—	—	1	offen	Arbeitstisch	32	331	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
332	—	—	1	Kollo	lebende Bäume	24	332	Schwetz	K. E.-D. Danzig	
333	—	—	1	Ballen	Bambusrohr	7	333	Cassel R.	K. E.-D. Cassel	
334	—	—	1	Bund	Bandeisen	21	334	Holzkirchen	Bayerische Stsb.	
335	—	—	1	„	Bandeisen	26,5	335	Grünhainichen	Sächsische Stsb.	
336	—	—	1	„	verzinktes Bandeisen	15	336	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
337	—	—	1	—	leeres Bassin aus Eisenblech	37	337	Brügge	K. E.-D. Elberfeld	
338	—	—	1	Bund	Besen	14	338	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
339	—	—	1	Sack	Betten	12	339	Spandau	K. E.-D. Berlin	
340	—	—	1	„	gebrauchte Betten	17	340	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	
341	—	—	1	Ballen	Bindfaden	30	341	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
342	—	—	1	Tafel	Blech	7	342	Verden	K. E.-D. Hannover	
343	—	—	1	—	leere Blechflasche (neu)	4	343	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
344	—	—	1	—	schwarzlackirter Blechkasten	1	344	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
345	—	—	1	Korb	Blechwaaren	63,5	345	Harthau	Sächsische Stsb.	
346	—	—	1	Kb.	Blumenkohl	35	346	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
347	—	—	20	Kolli	Bock- u. Gerüsttheile, theilweise mit ⌴-Eisen beschlagen	790	347	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	
348	—	—	2	—	tannene Bohlen	—	348	Maizières	Reichsbahn	
349	—	—	4	Dosen	Bratheringe	32	349	Naumburg	K. E.-D. Erfurt	
350	—	—	10	Kolli	hölzerne Budentheile (Bretterwände)	564	350	Tremessen	K. E.-D. Bromberg	
351	—	—	1	—	Decke	38	351	Dittersbach	K. E.-D. Breslau	Hannover 6372.
352	—	—	4	Stück	Decken	—	352	Oswiecim	K. E.-D. Kattowitz	
353	—	—	1	Pack	Draht	30	353	Kronach	Bayerische Stsb.	
354	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht	33,5	354	Rheda	K. E.-D. Hannover	
355	—	—	1	„	Drahtgeflecht	52	355	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
356	—	—	1 1	Pack Rolle	Drahtmatten Drahtgewebe	32	356	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
357	—	—	1	Korb	Düngergabeln	40	357	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
358	—	—	6	—	Düngergabeln	6	358	Soltau	K. E.-D. Hannover	Kreideanschrift „161".
359	—	—	1	Eimer	von Holz, neu, leer	3	359	Wandsbek	Lübeck-Büchener	
360	—	—	1	Stab	Eisen	19	360	Wanne	K. E.-D. Essen	
361	—	—	4	Stäbe	Eisen	—	361	Düren	K. E.-D. Köln	
362	—	—	1	Stange	Eisen, 6,20 m lang	113	362	Soest	K. E.-D. Cassel	
363	—	—	2	Stangen	Eisen	—	363	Ploen	K. E.-D. Altona	
364	—	—	5	„	Eisen	—	364	Wanne	K. E.-D. Essen	
365	—	—	8 3 1	Stäbe Bund Tafel	Eisen Blech	108	365	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
366	—	—	1	Stück	T-Eisen (2 m lg.)	31	366	Raunheim	Direktion Mainz	
367	—	—	1	Tafel	Eisenblech	32	367	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
368	—	—	1	Ring	Eisendraht	25	368	Eilsleben	K. E.-D. Magdeburg	
369	—	—	1	—	Eisenplatte	97	369	Kneuttingen	Reichsbahn	
370	—	—	3	—	Eisenrohre (5,50 m lang, 5,50 cm stark)	96	370	Kreuznach Stadt Güt.-A.	Direktion Mainz	
371	—	—	5	Stück	Eisenrohre	157	371	Rheydt	K. E.-D. Köln	
372	—	—	1	Bund	25 Eisenstangen	17	372	Kulmbach	Bayerische Stsb.	
373	—	—	1	—	Eisenstange zum Schraubenanziehen	35	373	Beckum	K. E.-D. Hannover	
374	—	—	2	Stück	Eisenstangen (T-Eisen)	9	374	Torgau	K. E.-D. Halle a/S.	
375	—	—	6	—	Eisenstangen (Zuggardinenstangen)	2	375	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	
376	—	—	1	Pack	Eisenwaaren	10	376	Diedenhofen	Reichsbahn	
377	—	—	3	Bl.	Eisenw. (Schwungrad u. Maschinentheile)	13,5	377	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
378	—	—	1	Korb	Eisenwaaren (kleine Harken u. Rechen)	90	378	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
379	—	—	1	Sack	Erz	49	379	Krefeld	K. E.-D. Köln	Gep. Reihe 3 Berlin 241.
380	—	—	1	unverpackt	Fahrrad	—	380	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
381	—	—	1	—	Feldschmiede	122	381	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
382	—	—	1	Korb	1 Packet Fenchel, 1 Packet Kanariensaat, 1 Packet Panamaholz	24	382	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
383	—	—	1	„	Fische —	30	383	Hagen Eilgutabf.	„	vernichtet.
384	—	—	1	Stab	Flacheisen —	78	384	Solingen	„	
385	—	—	5	Stangen	Flacheisen —	55	385	Remscheid	„	
386	—	—	1	Kiste	leere Flaschen —	17	386	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
387	—	—	1	„	28 kl. Krüge Fleischextrakt	10	387	Steinheim	K. E.-D. Hannover	
388	—	—	3	Säcke	Futtermehl —	225	388	Steinbach-Hallenberg	K. E.-D. Erfurt	
389	—	—	1	Kolli	Gardinenstangen —	2	389	Niederlahnstein	K. E.-D. Köln	
390	—	—	1	Pack	Gardinenstangen —	5	390	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
391	—	—	1	Bund	eis. Gartenzaunschlossklammern	3	391	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
392	—	—	1	„	6 Stück Gasrohre —	25	392	Blomberg	K. E.-D. Hannover	
393	—	—	1	Korb	geschlachtetes Geflügel	27	393	Elberfeld Eilgutabf.	K. E.-D. Elberfeld	verkauft.
394	—	—	1	Pack	Glasscheiben —	0,5	394	Düsseldorf-Bilk	„	
395	—	—	1	Wagen	Grubenholz —	—	395	Wanne	K. E.-D. Essen	Essen 72 745.
396	—	—	1	Sack	Grude —	73	396	Neubrandenburg	Meckl. Friedr. Franz B.	auf den Sägen ist der Name „Krumm" eingeschlagen.
397	—	—	1	Pack	12 Stück Gussstahl-Baumsägeblätter	0,5	397	Mainz. Güt.-A.	Direktion Mainz	
398	—	—	1	Sack	Häute —	148	398	Ulm	Württemberg. Stsb.	
399	—	—	1	Bund	Halbrundeisen —	25	399	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
400	—	—	1	—	Heerdplatte —	6	400	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
401	—	—	2	Stück	Holz —	—	401	Lutterbach	Reichsbahn	
402	—	—	2	—	Holzböcke —	10	402	Bretten	Württemberg. Stsb	
403	—	—	1	Kiste	Holzmodelle —	22	403	Osnabrück H.-Bf.	K. E.-D. Münster i/W.	alte Beschreibung Hörstel.
404	—	—	2	Holzräder	ohne eis. Reifen —	—	404	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
405	—	—	1	Pack i. Papier	schwarzlack. Holzstäbe	4,5	405	Hof	Sächsische Stsb.	
406	—	—	1	Bund	Holzstiele —	23	406	Barmen-Ritt.	K. E.-D. Elberfeld	
407	—	—	1	Ballen	Holzwolle —	75	407	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
408	—	—	1	Kiste	Linde's Kaffeeessenz	21	408	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
409	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	23	409	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
410	—	—	1	„	Kartoffeln —	35	410	Schalke	„	
411	—	—	1	„	Kartoffeln —	49	411	Papau	K. E.-D. Bromberg	
412	—	—	1	—	Keilkissen —	3,5	412	Bochum Nord	K. E.-D. Essen	
413	—	—	1	—	Kessel von Eisen —	20	413	Filehne N.	K. E.-D. Bromberg	
414	—	—	1	—	gusseis. Kessel —	97	414	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
415	—	—	1	—	ca. 4 m lange Kette mit def. Gliedern	—	415	Miltitz b/Leipzig	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
416	—	—	1	Wagen	Kies —	—	416	Münster	K. E.-D. Münster i/W.	Srb. 31 362.
417	—	—	1	in Papier	Kinderstuhl —	2,5	417	Osnabrück B. B.	„	aus Holz.
418	—	—	1	—	Patent-Kinderstuhl —	8	418	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
419	—	—	1	Kollo	Kinderwagenverdeck	1 5	419	Nienburg a/W.	K. E.-D. Hannover	
420	—	—	2	Stück	Kippen —	—	420	Bártfa	Sperjes-Bártfaer E.	von Neustadt eingegangen.
421	—	—	1	Kiste	leer —	90	421	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
422	—	—	6	Kisten	leer u. neu 68 cm lg., 39 cm brt., 14 cm hoch	21	422	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
423	—	—	1	Sack	Kleider —	28	423	Hamburg B. (Eilgut)	K. E.-D. Altona	
424	—	—	1	Reisekorb	Kleider u. Wäsche (Umzugsgut)	35	424	Freystadt W/Pr.	K. E.-D. Danzig	
425	—	—	1	Schliesskorb	Kleidung —	27	425	Peine	K. E.-D. Hannover	
426	—	—	6	—	Knierohre —	6	426	Simbach	Bayerische Stsb.	
427	—	—	1	Koffer	— —	—	427	Halle a/S. Gep. A.	K. E.-D. Halle a/S.	Gep. Sch. 104.
428	—	—	1	schwarzer Koffer	— —	8	428	Leipzig M. Gep. Abf.	„	Gep. Sch. 894.
429	—	—	1	Korb	neue Körbchen —	4	429	Münster	K. E.-D. Münster i/W.	
430	—	—	1	Wagen	Kohlen —	—	430	Schalke	K. E.-D. Essen	Essen 71 407.
431	—	—	4	—	Kohlenbecken —	—	431	Altend. Essen Süd	„	
432	—	—	33	—	Kohlenlöffel —	60	432	Wanne	„	
433	—	—	1	Pack	10 Kohlenwannen —	18	433	Hirschhorn	Badische Stsb.	
434	—	—	1	—	Kommode —	—	434	Wittenburg i/L.	K. E.-D. Altona	bekl. Saren-Ratzeburg.
435	—	—	1	—	weisser Korb —	1	435	Rostock	Meckl. Friedr. Franzb.	
436	—	—	1	Packet	kleine Kuchenreibemaschine	•	436	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
437	—	—	1	—	Kette für Lastkrahn —	—	437	Bismarck i/W.	K. E.-D. Essen	
438	—	—	1	Pack	2 Lebensbäumchen —	3	438	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
439	—	—	1	Sack	Linsen —	50	439	Witten Ost	K. E.-D. Essen	
440	—	—	1	offen	Maschinentheil —	22	440	Feuerbach	Württemb. Stsb.	Gewicht.
441	—	—	1	Kiste	Maschinentheile —	44	441	Krefeld Eilgut	K. E.-D. Köln	
442	—	—	1	Pack	Medizinflaschen —	8	442	Dormagen	„	
443	—	—	2	—	Messer zu einer Maschine	5	443	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
444	—	—	1	Bund	durchstanztes Messingblech	1	444	Osthofen	Direktion Mainz	auf Strecke Osthofen-Worms gefunden.

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
445	—	—	1	—	Messingstutzen —	4	445	Krefeld	K. E.-D. Köln	
446	—	—	3	—	eis. Muffen —	11	446	Herford	K. E.-D. Hannover	
447	—	—	1	Sack	Papierabfall —	27	447	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	*)
448	—	—	1	Gestell	2 gr. Pappbögen —	11	448	Hamburg H. (Eilgut)	K. E.-D. Altona	aus Wag. 36343 Erf. entladen.
449	—	—	1	Partie	Pflastersteine —	—	449	Brieg	K. E.-D. Breslau	
450	—	—	1	Pack	leb. Pflanzen —	5	450	Breslau Odth.	„	
451	—	—	3	—	Piassavabesen —	1	451	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	27 cm
452	—	—	1	Pack	12 Piassavabesen —	7,5	452	Mühlhausen	K. E.-D. Erfurt	28 cm
453	—	—	4	Stück	eis. Platten —	26	453	Hemelingen	K. E.-D. Münster	20 cm
454	—	—	1	Wagen	zur Hälfte mit Presskohlenbriketts beladen	—	454	Georgsgrube	K. E.-D. Kattowitz	Wg. 59694.
455	—	—	1	—	Privatdecke —	—	455	Wanne	K. E-D. Essen	
456	—	—	1	—	alte Privatdecke —	—	456	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
457	—	—	1	—	Privatplan, total zerrissen, werthlos	13	457	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
458	—	—	1	—	Privatplan, total zerrissen	32	458	„	„	
459	—	—	1	—	alte Privatkette —	—	459	Münster	K. E.-D. Münster	14 m lg., seit 7/4. d. J.
460	—	—	1	Bund	Röhren —	14	460	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
461	—	—	15	—	eis. Röhren —	60	461	Rüttenscheid	K. E.-D. Essen	
462	—	—	1	—	eis. Rohr —	7	462	Ruhrort Rh.	„	
463	—	—	1	—	eis. Rohr —	12	463	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
464	—	—	1	Kollo	eis. Rohr —	24	464	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
465	—	—	1	—	eis. Rohr nebst Einsatzrohr, 1,48 m lang	6	465	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
466	—	—	1	Kollo	2 Stangen Rundeisen, je 3 m lang	10	466	Gnesen	„	
467	—	—	1	Stange	Rundeisen —	10	467	Bromberg	„	
468	—	—	1	Bund	Rundeisen —	59	468	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
469	—	—	1	Stück	Rundeisen oder Rundstahl 1,85 m lg. 85 mm Drchm.	85	469	Erfurt	K. E-D. Erfurt	
470	—	—	1	Stab	Rundstahl —	17	470	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
471	—	—	1	Stange	Rundstahl —	5	471	Gr.-Vegesack	K. E.-D. Hannover	
472	—	—	1	Sack	leere Säcke —	8	472	Kranichstein	Direktion Mainz	
473	—	—	1	Ballen	leere Säcke u. Packleinen	22	473	Krefeld	K. E.-D. Köln	
474	—	—	1	Pack	leere Säcke —	23	474	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
475	—	—	1	Ballen	leere Säcke —	24	475	Velbert	„	
476	—	—	8	Pack	gebr. Säcke —	41	476	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
477	—	—	1	Sack	Sämereien —	51	477	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
478	—	—	1	—	eiserne Sackkarre —	31	478	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
479	—	—	1	Kollo	7 Schrankfüsse —	3,5	479	Nienburg a/W.	K. E.-D. Hannover	
480	—	—	1	—	gewöhnl. Schraubenschlüssel	0,5	480	Karlsruhe Rgbf.	Badische Stsb.	
481	—	—	2	Bund	Seegras —	40	481	Wanne	K. E.-D. Essen	
482	—	—	1	Pack	5 Sesselgestelle —	20	482	Köln-Bonnth.	K. E.-D. Köln	
483	—	—	1	—	Siederohr, 5 m lang	24	483	Derneburg	K. E.-D. Hannover	grüner Strich.
484	—	—	1	Verschlag	Sortircylinder (Trieur)	165	484	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	aus Wagen Mgdg. 11511 v. 23. 4. 00.
485	—	—	1	—	grauer Spitzhund —	—	485	Mannheim Hpt.	Direktion Mainz	
486	—	—	1	—	eis. niedriger Ständer (anscheinend ein Blumen- oder Aquariumständer)	1,5	486	Jastrow	K. E.-D. Bromberg	
487	—	—	1 2	Bund Stangen	Stahl — Stahl —	30 13	487	Vaihingenfilder	Württemberg. Stsb.	
488	—	—	1	—	Stahlstange 4,45 m lang	10	488	Radolfzell	Badische Stsb.	
489	—	—	2	—	eis. Stangen —	22	489	Guben	K. E.-D. Berlin	
490	—	—	3	Stangen	—	3	490	Hamburg B.	K. E. D. Altona	
491	—	—	1	Wagen	Steinkohlen —	—	491	Bromberg	K. E-D. Bromberg	Kz. 22048.
492	—	—	1	Pack	4 Stemmeisen — 12 Holzhefte —	1	492	Mainz (Güt.-A.)	Direktion Mainz	
493	—	—	1	Korb	Stiefeleisen —	144	493	Rheydt	K. E.-D. Köln	
494	—	—	1	Bund	16 Stück Stiele —	10	494	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
495	—	—	2	Pack	4 Stühle —	14	495	Kiel	K. E.-D. Altona	
496	—	—	2	—	Stühle —	7	496	Berlin Schl. Bht.	K. E.-D. Berlin	
497	—	—	6	Bund	kleine, neue Tonnenbänder	14	497	Strelau	K. E.- D. Bromberg	
498	—	—	4	—	Tannenbretter —	280	498	Bennweier	Reichsbahn	
499	—	—	90 1	Säcke Wagen	Thomasschlacke —	9000	499	Stadthagen	K. E.-D. Hannover	Köln 15415.
500	—	—	1	—	Untersatz zu einer Küchenanrichte	65	500	Hildesheim	„	
501	—	—	1	—	Viehgitter —	—	501	Guben	K. E.-D. Berlin	
502	—	—	2	Stäbe	Vierkanteisen —	20	502	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	4 m lang.
503	—	—	1	Kollo	Vogelbauer —	2	503	Düsseldorf-Bilk	„	

*) Sack hat Aufdruck: Karl Koether, Freiberg, Kali, Ammoniak, Superphosphat.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
504	—	—	1	Korb	eiserne Vorlegeriegel	31	504	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
505	—	—	1	—	Vorlegeschloss —	—	505	Breslau M/M.	K. E.-D. Breslau	
506	—	—	1	—	Waageschale —	3	506	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
507	—	—	1	Sack	schmutzige Wäsche und Lumpen	30	507	Berlin Anh.	"	
508	—	—	1	Packet	2 neue Walzenstühle	12	508	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
509	—	—	1	Gebund	Weiden —	3	509	Osthofen	Direktion Mainz	auf Strecke Osthofen-Worms gefunden.
510	—	—	1	Fass	Wein? —	10	510	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
511	—	—	1	Weinfass	leer —	9	511	Obercassel b/Bonn	K. E.-D. Köln	
512	—	—	1	Kiste	leere Weinflaschen —	—	512	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	mit rothem Etiquett „Rheinwein“.
513	—	—	1	in Stroh	eis. Welle —	36	513	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
514	—	—	1	Sack	Werkzeug und Blitzableiterartikel	—	514	Krefeld	K. E.-D. Köln	
515	—	—	1	Korb	Würste —	18	515	Pasing	Bayerische Stsb.	
516	—	—	1	Kollo	anscheinend Noten- oder Zeichenständer	1	516	Bremerhaven Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
517	—	—	1	Hut	weiss. Zucker —	11	517	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 21. Mai Vorm. gemeldet.

Nr. 10. Berlin, am 30. Mai 1900. Jahrgang 1900.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	II	1	Sack	Kartoffeln —	40	1	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
2	A	8	11	Kolli	gusseis. Ofentheile —	74,5	2	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
3	A	124	1	—	Handkoffer —	7	3	Schwerin	Meckl. Friedr. Franzb.	
4	A	888	1	Pack	gehobelte Eichenbretter	51	4	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
5	A	9911 / 1851 E	1	Stück	Stahl —	71	5	Mainz Güt.-A.	Direktion Mainz	
6	A A	612	1	Ballen	Wurzeln zur Herstellung von Bürsten	117	6	Schönefeld b/Leipz.	K. E.-D. Halle a/S.	
7	A B	91	1	Fass	(verm.) Wein —	130	7	Mühlheim a/D.	Württemberg. Stsb.	
8	A B	643	1	Ballen	2 Stück graue Leinewand	35	8	Altenburg	Sächsische Stsb.	
9	A C	12	1	Bl.	— —	85	9	Kiel	K. E.-D. Altona	
10	A E W A	671/4	4	Glasballon	destillirtes Wasser —	?	10	Neu=Ruppin	Paulinenaue-Neu=Ruppin	
11	A F	1214	1	Ballen	? —	56	11	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
12	A H	110	1	Kiste	leer —	33	12	Grünhainichen	Sächsische Stsb.	bezettelt: M.=Gladbach-Troppau.
13	A J	706	1	Strohballen	leb. Bäume —	20	13	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
14	A K	—	1	Pack	leere Säcke —	18	14	Görlitz	Sächsische Stsb.	
15	A L	1756	1	Packet	Schuhwaaren —	—	15	Langenfeld	K. E.-D. Elberfeld	
16	A M M	80	1	Kiste	Apfelsinen —	19	16	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
17	AHW	454	1	„	leer —	31	17	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
18	A R	8201	1	„	Küchengeräthe —	—	18	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
19	A S	562	1	„	Nippsachen —	70	19	Aachen	K. E.-D. Köln	
20	A T	5753	1	„	? —	—	20	Castrop	K. E.-D. Essen	
21	A U	—	1	Fass	Petroleum —	167	21	M.=Gladbach	K. E.-D. Köln	
22	B	—	1	Pack	Nägel —	5	22	Tornow	K. E.-D. Bromberg	
23	B	2—8	7	„	leere Kreidesäcke —	204	23	Hoheneggelsen	K. E.-D. Hannover	
24	B	10	1	„	2 leere Kistchen —	5	24	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
25	B	89	1	Eisenfass	leer —	—	25	Mannheim	Badische Stsb.	
26	B	23185	1	Ballen	Scheuerleinen —	45	26	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
27	B B	900	1	Rolle	grobes Papier —	124	27	Stolp	K. E -D. Danzig	
28	B B	2097	1	—	leeres Bierfass —	18	28	Hall	Württemberg. Stsb.	
29	B C	6535	1	Ballen	Putztücher —	20	29	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
30	B C	90062	1	„	Satin —	19	30	Rheydt	K. E.-D. Köln	
31	Bln	48457	1	Wagen	grober Kies —	10 000	31	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
32	B M	—	1	—	Privatgitter —	—	32	Bremen Eilg.	K. E.-D. Hannover	
33	B S	1	1	Fass	leer —	25	33	Köln=Ehrenfeld	K. E.-D. Köln	beschr.: Kopenhagen.
34	B V	8291	1	Kiste	— —	—	34	Neumünster	K. E.-D. Altona	
35	C G C	—	1	„	Konserven —	—	35	Frankfurt a/M. Hauptbhf. Eilgut	K. E.-D. Frankf. a/M.	
36	C K	2102	1	„	— —	8	36	Kiel	K. E.-D. Altona	
37	C L	7543	1	Fass	Oel —	210	37	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
38	C M	100	1	Sack	Putzwolle —	9	38	Oelde	K. E.-D. Hannover	
39	C M	877	1	Fass	leer —	8	39	Emmerich	K. E.-D. Essen	
40	C M	1389	1	Kiste	Zuckerwaaren —	12,5	40	Duisburg	„	
41	C R	I	1	Tragkorb	unreine Wäsche —	24,5	41	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
42	C R B	—	1	—	Kette —	—	42	Düsseldorf=Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
43	C S	—	1	Korb	Mistgabeln —	37,5	43	Oberbrügge	„	
44	C S	15090	1	Kiste	leer —	8	44	Frankfurt a/M. Ostbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
45	C V	110592	1	„	Seife —	25	45	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
46	C W u. rother Strich	205 / 77	1	Fass	amerik. Petroleum —	178	46	Tost	K. E.-D. Kattowitz	ohne Bezettelung der Station.
47	C W	522	1	Kiste	Stroh —	63	47	Uhlstädt	K. E.-D. Erfurt	Mainz-Uhlstädt beschrieben.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
48	C W	737	1	Fass	leer —	25	48	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
49	D. mit Kreide angeschrieben	—	1	Tafel	Eisenblech —	36	49	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
50	D A F	6782	1	Verschlag	Fahrradrahmen —	33	50	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
51	D A G	36513/14 36516	3	Kisten	— —	—	51	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	bezettelt: Gleiwitz.
52	D D	5941/5943	3	Ballen	Papier —	165	52	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
53	D & E	559	1	Kiste	Holzwolle —	13	53	Fürth	Bayerische Stsb.	
54	E	4161	1	Fass	leer —	18	54	Kranichstein	Direktion Mainz	
55	E A N	4284 175	1 1	Kiste Tonne	hölzerne Bremsklotzmodelle	113	55	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
56	E B	104	1	—	Korbsessel —	4	56	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
57	E H	97	1	Koffer	leer —	37	57	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
58	E K	158	1	Kiste	? —	28	58	Recklinghausen	„	
59	E L	4/5	2	Kisten	leer —	39 32	59	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
60	E L	257	1	—	Bindekette —	—	60	Marburg	K. E.-D. Cassel	
61	Elbf.	14682	1	gef.	Kohlensäurecylinder	—	61	Gerolstein	St. Johann=Saarbr.	
62	E S	1	1	Sack	l. Säcke —	5	62	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
63	E S	8873	1	Kiste	leer —	45	63	Grünhainichen	Sächsische Stsb.	
64	F	191	1	„	leer —	12	64	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
65	F	2994/95	2	Ballen	Federn —	52	65	Schubin	K. E.-D. Bromberg	
66	F D	17	1	„	Federn —	27	66	Köln=Gereon	K. E.-D. Köln	
67	F H	143	1	Korb	Eisenwaaren —	114	67	Wanne	K. E.-D. Essen	
68	F H T A B B	8577	2	Stück	Pflugschaare —	8	68	M.=Gladbach	K. E.-D. Köln	
69	F K	400	4	Pack	Schiefertafeln —	41	69	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
70	F N N	6846	1	—	leere Kiste —	10	70	Düsseldorf=Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
71	F S	275	1	Koffer	Kleider u. Wäsche —	33,5	71	Voitersreuth	Sächsische Stsb.	
72	F W	—	4	Tafeln	Schwarzblech —	68	72	Suhl	K. E.-D. Erfurt	
73	F W	1826	1	—	leeres Oelfass —	30	73	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
74	F W	7306/7	2	Ballen	Wachs —	100	74	Northeim	K. E.-D. Cassel	
75	F W D	731	1	Kiste	Maschinen —	12	75	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
76	G	—	1	Fass	gesalzene Därme —	103	76	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
77	G	8553	1	„	leer —	25	77	Frankfurt a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
78	G	20943	1	„	Oel —	200	78	Bensberg	K. E.-D. Elberfeld	
79	G A B	3308	1	Bierfass	leer —	30,5	79	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
80	G C	32	1	Schliesskorb	? —	—	80	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
81	G C	101	1	Kiste	leer —	50	81	Krefeld	K. E.-D. Köln	
82	G E	7	1	Fass	Oel —	205	82	Merzig (Saar)	St. Johann=Saarbr.	
83	G F	4190	1	Kiste	gefüllt —	133	83	Saarbrücken	„	
84	G F S	821	1	„	leer —	27	84	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
85	G G	7109 52	1	„	Thonpfeifen —	51	85	Trier r. M.	St. Johann=Saarbr.	
86	weiss G G Etiquette H K 4 Vorholm	83	1	Fass	leer (37,5 l) —	9	86	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
87	G H	—	1	Gebund	Kupferrohr —	?	87	Köln=Deutz	K. E.-D. Köln	
88	G H	1467	1	Kiste	leer —	25	88	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
89	G Kl B	1	1	Stück	Vorstellbrett —	—	89	Frankfurt a/M. Ostbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
90	G L	2	1	Kiste	leer —	20	90	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
91	G L C M G	100	1	„	leer —	110	91	„	„	
92	G M	168	1	Ballen	bmw. Garn —	160	92	Zwickau	Sächsische Stsb.	mit Zollblei.
93	G N	631	1	Rolle	Tapeten —	—	93	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Breslau	
94	G O E	35	1	—	Heizschlauch —	—	94	Goslar Eilgut	K. E.-D. Magdeburg	
95	G R	—	1	Sack	Kokosnüsse —	80	95	Leipzig M. E.-A.	K. E.-D. Halle a/S.	Moskau bezettelt.
96	G & S	5977	1	Kiste	? —	45	96	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
97	H (weiss)	—	1	Stück	gusseis. Maschinentheil	12,5	97	Werdau	Sächsische Stsb.	bezettelt: Hamburg H.-Wandsbek.
98	H	10	2	—	hölz. Latten —	9	98	Wandsbek	Lübeck-Büchener	
99	H	83	1	Fass	Petroleum —	169	99	Düsseldorf=Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
100	H	719 88 583 939 769 875	6	—	Ketten —	—	100	Herford	K. E.-D. Hannover	
101	H	1765	1	Packet	Drahtstifte —	10,5	101	Steinach	K. E.-D. Erfurt	Steinach beschrieben.
102	H A B	1022	1	Kiste	Marienglas —	74	102	Köln=Gereon	K. E.-D. Köln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
103	H B	—	2	Pack	Spankörbe —	11	103	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
104	HB	8	1	„	4 Pappschachteln —	7	104	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	beschr. Uelzen und S. 20.
105	H B	600	1	Fass	ansch. Rum —	145	105	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
106	H B F	2548	1	Kiste	Packstroh —	69	106	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
107	H B S W	886	1	Ballen	Leinen —	10	107	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
108	H C	—	1	—	Kesseltopf —	5	108	Cleve	K. E.-D. Köln	ohne Bezettelung der Station.
109	H F R	—	1	Stück	Decke —	—	109	Oswiecim	K. E.-D. Kattowitz	
110	H H	1215	1	Ballen	gefüllt —	13	110	Neuss	K. E.-D. Köln	
111	H H	2667	1	Fass	leer —	35	111	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	
112	H K	144 145	2	Eisenth.	eis. Platten —	84	112	Brilon-Stadt	Westfälische Landeseisenbahn	
113	H M	—	2	leere	Kisten —	—	113	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	
114	H N S	13	80	Kolli	Pflugscharten —	117	114	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
115	H R K H P	—	1	Kiste	Rosinen —	11,5	115	Gevelsberg-Haufe	K. E.-D. Elberfeld	
116	H S	V	1	Pack	leere Säcke —	20	116	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
117	H S	1000/1	2	Sack	Kartoffeln —	103	117	Wellersdorf	K. E.-D. Breslau	ohne Bezettelung der Station.
118	H V	39049	1	Kiste	leer —	5	118	Kreuzburg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
119	H W	—	1	—	Kette —	—	119	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
120	blau J	19 200	1	Sack	erlene Fourniere (13 Stck.)	25	120	Gera	K. E.-D. Erfurt	
121	J A	10	1	Koffer	? —	—	121	Spangenberg	K. E.-D. Cassel	roth angestrichen.
122	J H	7	2	Pack	7 Kisten ger. Fische —	22	122	Dresden-A. Eg. V	Sächsische Stsb.	
123	J H	51144	1	Kiste	leer —	22	123	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
124	J H F	991	1	„	leer —	42	124	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
125	J K J K	573 374	1 1	Fass „	leer — leer —	16	125	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	Weinfässer à 24,8 l.
126	J O	1078	1	Fass	leer —	15	126	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
127	J R	4910	1	Kiste	Cigarren —	47	127	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
128	J H	762	1	Sack	geräucherte Schinken	50	128	Elbing	K. E.-D. Danzig	
129	K	1046	1	Kiste	Heckenscheeren —	8	129	Mülheim Rhr.	K. E.-D. Essen	
130	K	1855	1	Korb	Eisenwaaren —	50	130	Göttingen	K. E.-D. Cassel	bez. Ohligs.
131	K	6255	1	Bund	Flacheisen —	?	131	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	bkl. Aglarhausen-Essen.
132	K B P	659	1	Ballen	? —	37	132	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
133	K D	29062	1	„	Kupferdraht —	16	133	Giessen	K. E.-D. Frankfrt. a/M.	
134	K K	330	1	Sack	Kaffee —	34	134	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
135	K L	5841	1	Ballen	Pfanzendaun —	21	135	Dudweiler	St. Johann-Saarbr.	
136	K M	104	1	Karton	Bälle —	5	136	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
137	K O	117/42	1	Sack	Wolle —	23	137	Stendal	K. E.-D. Hannover	
138	K S	7911	1	Fass	Wein —	32	138	Lehrte	„	
139	K T	I	1	Sack	Kartoffeln —	49	139	Frankfurter Allee	K. E.-D. Berlin	
140	L B	8797	1	Kiste	Musikinstrumente —	19	140	Herne	K. E.-D. Essen	
141	L & C	1874	1	Korb	Branntwein in Flaschen	—	141	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	ohne Bezettelung der Station.
142	L N & Co.	6354	2	Korbgeflechte	leer —	4	142	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
143	L S N	118654	1	—	Kinderwagen —	—	143	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
144	L W O	6134	1	Fass	leer —	34	144	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
145	M	—	1	ohne	Tonbank (Ladentisch) leer, gebraucht	55	145	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
146	M	9	1	Sack	— —	27	146	Kiel	K. E.-D. Altona	
147	M	100	2	Kolli	3 Stühle —	—	147	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
148	M	7556	1	Kiste	Mainzerkäse —	4	148	Köln Bonnthor	K. E.-D. Köln	
149	M B	41	1	Kollo	Decke —	62,5	149	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	Abs.: M. Hoffmann, Essen Rhl.
150	M C	—	1	Sack	Paniermehl —	100	150	Aachen T.	K. E.-D. Köln	
151	M H	—	1	Pack	leere Körbe —	15,5	151	Geestemünde Zollind.	K. E.-D. Hannover	gez. Frodermann-Bismark.
152	M L	5277	1	Ballen	Tuch —	11	152	Montjoie	K. E.-D. Köln	
153	M O C	100	1	Verschlag	? —	20	153	Frankfurt a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankfrt a/M.	
154	MR	747	1	Ballen	Blaudruckstoff —	35	154	Meiningen	K. E.-D. Erfurt	Meiningen beschrieben.
155	M S	8594/ 8606	13	Spiritusfässer	leer —	1560	155	Tarnowitz	K. E.-D. Kattowitz	einige Fässer sind mit Namslau bezettelt.
156	N weiss	—	1	Ring	Eisendraht —	34	156	Marburg	K. E.-D. Cassel	
157	N mit einer amerik. Firma	16	1	Petrol.-Fass	leer —	36	157	Bagenz	K. E.-D. Halle a/S.	
158	N R	321	1	Kiste	leer —	51	158	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
159	O u. A E 1	402	1	—	Musterkoffer —	44	159	Goslar Gepäck	K. E.-D. Magdeburg	
160	Oe. U. St. E. G.	—	1	—	Heizschlauch —	—	160	Goslar Eilgut	„	
161	O E	—	2	Kistchen	1 Stückchen Leinen bezw. 1 Handtuch	5	161	Trier r/M.	St. Johann-Saarbr.	
162	O F W	8892	1	Fass	gefüllt, anschein. Mineralöl	206	162	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	Zeitz beschrieben.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
163	O R	497	1	Pack	Papier	—	44	163	Tetschen	Sächsische Stsb.	Bremen beschrieben.
164	O S & C	405	1	Kiste	leer	—	—	164	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
165	O V	79342	1	Kohlensäureflasche	leer	—	23	165	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	beschr.: Driburg.
166	P	6	1	Ballen	?	—	19,5	166	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
167	P B	—	1	—	Sackkarre	—	—	167	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
168	P D	166	1	Kiste	gefüllt	—	96	168	Herbesthal	K. E.-D. Köln	
169	P F	1678	1	Lattenkiste	?	—	82	169	Köln-Gereon	„	Mainz beschrieben.
170	P O	100	1	Ballen	alte leere Säcke	—	38	170	Mainz Güt.-A.	Direktion Mainz	
171	P S	883	1	Fass	leer	—	20	171	Trier r/M.	St. Johann-Saarbr.	
172	R	34	1	Sack	Kartoffeln	—	44	172	Westend	K. E.-D. Berlin	Mainz bezettelt.
173	R	779	1	Korb	4 kant. Wagenschlüssel		69	173	Mainz Güt.-A.	Direktion Mainz	
174	R A	106	1	Fass	?	—	57	174	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
175	R C	551	1	Eimer	Gelee	—	19	175	Emmerich	„	
176	R G S	787	1	Kiste	leer	—	10	176	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
177	Rh	50	1	—	Privatdecke	—	—	177	Aachen	K. E.-D. Köln	
178	R M	35	1	Kiste	leer	—	26	178	Herne	K. E.-D. Essen	
179	R S	—	2	Pack	10 Kisten ger. Fische		11	179	Dresden-N.Eg.V.II	Sächsische Stsb.	von Kiel bez.
180	R T	31	1	Kiste	3 Schuhleisten, 1 Rock, alte Schlösser etc.		11	180	Chemnitz G. V.	„	
181	R W	3980	1	„	Konserven	—	—	181	Frankfurt a/M. Hptbhf. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
182	S	148	1	Ballot	Därme	—	102	182	Immendingen	Württemberg. Stsb.	
183	S	261	1	Kiste	Corned Beaf	—	45	183	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	
184	S	771	1	Kübel	Schmalz	—	30	184	Königslutter	„	
185	S	1356	1	Kiste	Kleider u. Wäsche	—	32	185	Northeim	K. E.-D. Cassel	
186	S	2223	1	„	Drogen	—	13	186	Ansbach	Bayerische Stsb.	„Isolirrohre System Bergmann" beschr.
187	S B C	4274	1	„	leer	—	37	187	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
188	S B D V	579, 717, 897, 1156	4	—	Ketten	—	—	188	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
189	S C	20676	1	Kiste	leer	—	15	189	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	u. K. S. 2189 gezeichnet.
190	S D J	1648	1	Fass	verm. Thran	—	235	190	Nurtingen	Württemberg. Stsb.	
191	S L	224	1	Pack	Papier	—	11	191	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	Franzensbad bez.
192	S L	61198	1	Ballen	?	—	50	192	Voitersreuth	Sächsische Stsb.	
193	S S	218	1	Sack	Zucker	—	60	193	Schönsee	K. E.-D. Bromberg	
194	S S	6504	1	Kiste	?	—	43,5	194	Gotha	K. E.-D. Erfurt	*)
195	T	—	1	Bl.	Eisenrohr	—	5	195	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
196	T	7	1	Fass	leer	—	6	196	Herford	K. E.-D. Hannover	**)
197	T B	106	1	—	leere Milchkanne	—	5	197	Erkelenz	K. E.-D. Köln	
198	T B	6883 1/2	2	Säcke	Pantinen	—	—	198	Stendal	K. E.-D. Hannover	beschr.: Stendal.
199	T H	12241/2	2	Kisten	?	—	120	199	Essen Nord	K. E.-D. Essen	beschr.: Norden-Essen.
200	T P S S	500	1	Kistchen	gefüllt	—	9	200	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	Rotterdam beschrieben.
201	T R W	7252	1	Fass	Pottloh	—	184	201	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
202	T S	11	1	Pack	leere Säcke	—	6	202	Mülheim a/Rh.	„	
203	V V	—	1	Sack	Zwiebel	—	47	203	Wesel	K. E.-D. Essen	verkauft.
204	W	—	1	—	Eisenstange	—	25	204	Zimmersrode	K. E.-D. Cassel	
205	W	400/444	2	Pack	Schiefertafeln	—	24	205	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
206	W	1911	1	„	Papier	—	?	206	Deutz	K. E.-D. Köln	
207	W	13464	1	Ballen	Leinen	—	23	207	Cleve	„	
208	W	3711	1	Bll.	Wollgarn	—	100	208	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
209	W	6639/40	2	Pack	Packpapier	—	204	209	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
210	W	7646	1	Fass	Oel	—	260	210	Köln-Ehrenfeld	K. E.-D. Köln	beschr.: Mainstockheim.
211	W B	1	1	„	leer	—	18	211	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
212	W B	1516	5	Säcke	Holzwaaren	—	180	212	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
213	W E	26	1	Pack	Decke	—	—	213	Frankfurt a/M. Ostbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
214	W F	6	1	Sack	Samen	—	51	214	Steglitz	K. E.-D. Berlin	
215	W F	684/5	2	Körbe	Eisenwaaren	—	191	215	Bonn	K. E.-D. Köln	
216	W G	955	1	Ballen	?	—	18,5	216	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	beschr.: Wittenberg.
217	W H	—	1	Kiste	Eier	—	90	217	Dortmund	K. E.-D. Essen	beschr.: Dortmund.
218	W H	1	1	Sack	Salz	—	100	218	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
219	W K	3/6	4	Säcke	alte Säcke	—	120	219	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
220	W K O B	—	1	Sack	Kartoffeln	—	85	220	Duisburg	K. E.-D. Essen	verkauft.
221	W L	3240	1	Kiste	?	—	14	221	Goldstein	Direktion Mainz	
222	W O	322	1	„	leer	—	22	222	Köln-Nippes	K. E.-D. Köln	
223	W R	—	1	—	Rohrstuhl	—	15	223	Altona	K. E.-D. Altona	

*) Völklabrück nach Ichenhausen bezettelt (undeutlich) Sagan beschrieben.
**) Durchstrichene Bezettelung: Witten a/Ruhr.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
224	Z	—	2	—	eiserne Geschirre —	2	224	Altötting	Bayerische Stsb.	
225	Z	—	1	Sack	Kartoffeln —	82	225	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
226	Z C	759	1	—	gusseis. Spülbecken —	28	226	Soest	K. E.-D. Cassel	
227	Z G F	234	1	Fass	leer —	34	227	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
228	Diverse	—	15	Kisten	leer —	291	228	Berlin H. u. L.	„	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
229	Bailey London	—	1	Fass	leer —	18	229	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
230	Beckmann	6	1	—	Decke —	—	230	Uerdingen	K. E.-D. Köln	
231	Busch	6829	1	Fass	leer —	33	231	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
232	C H Chemnitz	—	1	Pack	6 Kisten Pöklinge —	23	232	Chemnitz Eg. V.	Sächsische Stsb.	verkauft.
233	C H Mülheim a/Rh.	845	1	Sack	Federbett —	13	233	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
234	D.-Bez. Bromberg Barkowitz	—	1	—	Vorsatzthür —	—	234	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
235	Farmbeck H & H	883	1	Ballen	Zeug —	96	235	Farmbeck	K. E.-D. Hannover	
236	F. Aug. .?	—	1	Stab	Flacheisen —	12	236	Schaffhausen	Badische Stsb.	
237	F F W Barmen-Rittersh.	8009	1	Blechgefäss	anschein. Benzin —	55	237	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
238	G B Solingen	24	1	Kiste	Packheu —	17	238	Solingen	„	
239	G F Digmewitz's Kronengarn	1402	1	„	Futterstoff, Haken u. Oesen	44	239	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
240	Firmenzettel: G. S. Georg Schöbel, Leipzig	—	1 1	— —	vierzinkige Heugabel u. Beil —	—	240	Schkeuditz Gep.-A.	„	
241	Garnsee	148	2	—	Randtöpfe (eiserne) —	20,5	241	Garnsee	K. E.-D. Danzig	
242	Gumbinnen	1695	1	Sack	leere, gebrauchte Hafersäcke	40	242	Gumbinnen	K. E.-D. Königsberg	
243	Helmstedt	—	1	Kiste	eis. viereckige Gitterkastentheile	201	243	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	ohne Bezettelung der Station.
244	Herzig	—	2	—	Drahtgitter —	—	244	Oswiecim	K. E.-D. Kattowitz	
245	H Magdeburg	9216	1	Pack	ordin. Papiertapeten	16	245	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
246	Hofbräu	21020	1	Fass	leer —	21	246	„	„	
247	Hermsdorf & Röse	1341	1	—	leeres Bierfass —	20	247	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
248	J T H Coblenz	1320	1	Bierfass	leer —	21,5	248	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
249	Kiel	1757	1	Kiste	Marmor —	17	249	Kiel	K. E.-D. Altona	
250	M.-Gladbach B	903	1	Pack	gefüllt —	11,5	250	Düren	K. E.-D. Köln	
251	Naumann	8285/99	15	Verschl.	Fahrräder —	—	251	Neumünster	K. E.-D. Altona	beschr.: Aalestrup.
252	Naumann	8650/2	3	„	Fahrräder —	—	252	„	„	beschr.: Frederikshavn.
253	Schmul Isaak	—	2	—	Drahtgitter —	—	253	Oswiecim	K. E.-D. Kattowitz	ohne Bezettelung der Station.
					C. Güter m. Numm. bez.					
254	1 roth	—	2	Stück	Brunnenrohre —	120	254	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
255	weiss /	—	1	—	Ventilscheibe von Eisen	3	255	Naumburg	K. E.-D. Erfurt	
256	I weiss	—	31 1	Bund „	Schwellen — Platten —	—	256	Langendreer Nord	K. E.-D. Essen	
257	weiss	I	1		Gewindemuttern —	13	257	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
258	I weiss	—	1	Stange	Winkeleisen —	6	258	Köslin	K. E.-D. Danzig	
259	—	6	1	—	Kasten zum Kippwagen	79	259	Hohenkirch	„	
260	—	6	1	Ballen	Reis —	55	260	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
261	roth	11	25	Stück	Eisentheile —	25	261	Stendal	K. E.-D. Hannover	
262	—	13 15	2	—	rohe Holzgestelle —	16	262	Wengerohr	St. Johann-Saarbr.	
263	—	15	1	Korb	Reiseeffekten —	12	263	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	bezettelt: Wien-Kattowitz.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
264	—	21/22 23	2 1	Kisten Eimer	Dörrobst — Marmelade —	64,5	264	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	Begleitschein Gotha-Erfurt.
265	—	24	1	—	Lederstiefel —	0,5	265	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
266	—	25 46	2	—	Brustbäume —	10	266	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
267	—	57	1	Verschlag	durchlochte Stuhlsitze	47	267	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
268	—	95	1	—	Blechkanne —	6	268	Emmerich	K. E.-D. Essen	
269	—	96/941	1	—	Kette —	—	269	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
270	—	362	1	Weinfass	leer —	24	270	Mainz Güt.-A.	Direktion Mainz	Jahreszahl 1898, Litergehalt 108,8.
271	—	508	1	—	Herrenrad —	—	271	Köln H. B.	K. E.-D. Köln	
272	—	1349	1	Harrass	leer —	51	272	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
273	—	1427	1	Stück	Bindekette —	—	273	Marburg	K. E.-D. Cassel	
274	—	1700	1	—	Contragewicht zu einer Maschine	8	274	Altona	K. E.-D. Altona	
275	—	7185 II	3	—	eis. Pflugschaare —	30	275	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	
276	—	12188	1	Verschlag	Fahrrad —	37	276	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
277	—	13765 11700 7769 6197	4	Fässer	leer —	88	277	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
278	blau I	—	2	Stangen	Winkeleisen —	18	278	Sarstedt	K. E.-D. Hannover	
279	gelb. Strich	—	1	Kollo	Aschenkasten, enth. kleine eis. Ofentheile	8	279	Gera	K. E.-D. Erfurt	
280	grün. Strich	—	1	—	Pflugschaar —	—	280	Heilsberg	K. E.-D. Königsberg	
281	roth	—	2	Kolli	Gussstahl	72	281	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
282	roth	—	7 7	Bund einzelne	Rohre — Rohre —	—	282	Schwerin	Meckl. Friedr. Franzb.	
283	rother Strich	—	1	Stab	Flacheisen —	9	283	Rosswein	Sächsische Stsb.	
284	roth +	—	8	—	eis. Platten —	120	284	Dittersbach	K. E.-D. Breslau	
285	weiss	—	8	—	Roste —	12	285	Kiel	K. E.-D. Altona	
286	/ weisser Strich	—	1	Stange	Eisen —	34	286	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
287	weiss ////	—	1	Bd.	6 Gasrohre —	25	287	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
288	Adler	—	1	Blechbüchse	Heil-Hufsalbe —	0,7	288	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
289	DPD	—	1	Korb	Nägel —	52	289	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
290	B	868	1	Kiste	? —	15,5	290	Schalke	K. E.-D. Essen	
291	S	4550	1	„	leere Cigarrenkistchen	22	291	Duisburg	„	
292	H M L M	140	1	„	geraspelte Kokosnuss	76	292	Bentheim	Holländische E.	bez.: Hamburg H. 30/3.
293		2495	1	Ballen	Tabak —	76	293	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
294		8219	1	Kiste	Suppenwürze —	5,5	294	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
295	T H	OB	1	„	Wetzsteine —	90	295	Schönefeld b/Leipzig	K. E.-D. Halle a/S.	
296	× (weiss)	—	60	Kolli	Roststäbe —	—	296	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					E. Güter ohne Bezeichn.					
297	—	—	1	Bund	Alpengras —	25	297	Wanne	K. E.-D. Essen	
298	—	—	1	Säckchen	Arbeitskleider, getragen	3,5	298	Mannheim	Badische Stsb.	Gepäck.
299	—	—	1	—	Aufsatz zu Kleiderständer	?	299	Uerdingen	K. E.-D. Köln	
300	—	—	1	Ballen	gefüllt —	37	300	Düren	„	
301	—	—	1	Stück	Bandeisen —	54	301	Ruhland	K. E.-D. Halle a/S.	
302	—	—	1	Ballen	Baumwollwaaren —	7	302	Leinefelde	K. E.-D. Cassel	beschr.: Hannover.
303	—	—	2	Pack	4 Besen —	—	303	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
304	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	22	304	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
305	—	—	1	Blechflasche	gefüllt —	9	305	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
306	—	—	1	Blechkanne	leer —	2	306	„	„	
307	—	—	1	Pack	4 Blechthüren mit Schieber	8	307	Soldau	K. E.-D. Danzig	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
308	—	—	1	Ring	Bleirohr	50	308	Dortmund Km.	K. E.-D. Essen	
309	—	—	1	Korb	frische Blumen	56	309	Bochum Süd	„	
310	—	—	2	Sack	Blumenkeime	54	310	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
311	—	—	1	Pack	Bohrer	5	311	München Centr.	Bayerische Stsb.	
312	—	—	9	—	Bremsklötze, preuss. Staatsbahn, theils ganz, theils defekt	—	312	Emmendingen	Badische Stsb.	
313	—	—	2	Pack	rohe Bretter (1 m lang)	20	313	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	3 m lang, 11 und 14 cm breit.
314	—	—	2	„	6 Stck. Bretter	—	314	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	
315	—	—	1	Fass	Butter	30	315	Essen H.-B.	K. E.-D. Essen	
316	—	—	1	Wagen	Konstruktionstheile	—	316	Dahlhausen Rhr.	„	Essen 37 869.
317	—	—	1	Pack	1 grauer Damenmantel m. Sammetgarnitur	1	317	Goslar Gepäck	K. E.-D. Magdeburg	
318	—	—	2	—	Decken	—	318	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
319	—	—	1	Pack	2 Decken und 9 Kolli Strickgarn	1	319	Kreuzburg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	ohne Bezettelung der Station.
320	—	—	1	—	Demijohn	26	320	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
321	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht	10	321	Hennef (Sieg)	K. E.-D. Frkfrt. a/M.	1/2 m breit.
322	—	—	1	—	Drahtseil	—	322	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
323	—	—	1	Pack	Düten	6	323	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
323	—	—	1	Stab	Eisen	105	323	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
324	—	—	5	Stäbe	Eisen	7,5	324	Neuwied	K. E.-D. Köln	
325	—	—	1	—	Stange Eisen, 4,80 m lang	12	325	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
326	—	—	1	Stange	Eisen	15	326	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
327	—	—	1	Bund	Eisenblech	10	327	Saarbrücken	K. E.-D. St. J.-Saarbr.	
328	—	—	1	—	Eisengussrohr (Gasrohr)	5	328	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	4,40 m lang, 20 mm Stärke
329	—	—	1	Bund	4 Eisenkugeln	2	329	Mainz Güt.-A.	Direktion Mainz	1,4 m lang, 4 cm Durchm.
330	—	—	1	—	Eisenrohr	5	330	Bretten	Württemberg. Stsb.	
331	—	—	1	—	verzinktes Eisenrohr	—	331	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
332	—	—	1	Ladung	Eisenschienen usw.	—	332	Rathenow	K. E.-D. Hannover	Essen 73 434.
333	—	—	1	Bund	22 Eisenstangen	14	333	Plagwitz-L.	Sächsische Stsb	
334	—	—	1	Pack	Eisenwaaren	11	334	Venlo	K. E.-D. Köln	
335	—	—	1	Kistchen	Enameline	2	335	Krefeld	„	
336	—	—	1	Esskorb	leer	—	336	Bockenheim	K. E.-D. Frankfrt. a/M.	
337	—	—	1	unverpackt	Fahrradsitz	1	337	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
338	—	—	1	Sack	Fahrradtheile	5,5	338	Linden K.	K. E.-D. Hannover	
339	—	—	1	—	Fahrraduntersatz, gusseiserner	5	339	Freiburg	Badische Stsb.	
340	—	—	1	Fässchen	?	8	340	Hof	Bayerische Stsb.	
341	—	—	1	Sack	Federn und Betten	17	341	Muskau	K. E.-D. Halle a/S.	
342	—	—	1	Kiste	Feilen	27	342	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
343	—	—	1	Bund	18 Fensterstäbe	11	343	Ebelsbach-Eltmann	Bayerische Stsb.	
344	—	—	1	„	eiserne Fensterstangen	25,5	344	Saarbrücken	K. E.-D. St. J.-Saarbr.	
345	—	—	1	Büchse	anscheinend mar. Fische	13	345	Marburg	K. E.-D. Cassel	
346	—	—	1	Kiste	ger. Fische	5	346	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
347	—	—	1	Bund	Flacheisen	11	347	Barleben	K. E.-D. Magdeburg	
348	—	—	1	Zund	Flacheisen	49	348	Freiburg	Badische Stsb.	
349	—	—	3	Kolli	Flacheisen	160	349	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
350	—	—	1	Stab	Flacheisen	—	350	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
351	—	—	1	Bund	4 Stangen Flachstahl	60	351	Düsseldorf-Bilk	„	
352	—	—	2	lose	neue Fleischkörbe	—	352	Hachenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
353	—	—	1	Kiste	Flurplatten	35	353	Aachen	K. E.-D. Köln	
354	—	—	1	—	eis. Gabel	—	354	Steele Nord	K. E.-D. Essen	
355	—	—	1	—	Knopf von einem Garderobenständer	0,5	355	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
356	—	—	1	Pack	eis. Gardinenstangen	17	356	Marburg	K. E.-D. Cassel	
357	—	—	4	—	runde Gardinenstangen	—	357	Friedrichsthal (Saar)	K. E. D. St. J.-Saarbr.	
358	—	—	1	Bund	4 Gasröhren	40	358	Hörde	K. E.-D. Essen	
359	—	—	2	„	7 Stück Gasrohre	47	359	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	
360	—	—	1	Eimer	Gelee	5	360	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
361	—	—	1	Sack	Gries	50	361	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
362	—	—	1	—	Gussrohr	228	362	Selters (Westerwald)	K. E.-D. Frankf. a/M.	3,40 m lang, 0,20 m Durchm.
363	—	—	1	Pack	Gipssäcke	14	363	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
364	—	—	1	Blechdose	Häringe	13	364	Neuss	K. E.-D. Köln	
365	—	—	1	Sack	Hafer	60	365	Herchen	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
366	—	—	1	Pack	5 leere neue Handkörbe (Bügelkörbe mit Deckel)	5	366	Stolp	K. E.-D. Danzig	
367	—	—	1	—	gebr. Herd —	—	367	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
368	—	—	1	—	loser Herd —	120	368	Lauterbach (Hessen)	K. E.-D. Frankf. a/M.	
369	—	—	1	—	Herdrost —	2	369	Bonn	K. E.-D. Köln	
370	—	—	2	Pack	8 neue Henkelkörbe	13	370	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
371	—	—	6	—	Herdringe —	—	371	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	
372	—	—	1	Sack	Holzkohlen —	50	372	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
373	—	—	2	Bund in Stroh	Holzgartenpfähle —	60	373	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
374	—	—	1	Holzkoffer	getr. Kleider —	13	374	Köln=Gereon	K. E.-D. Köln	
375	—	—	1	Sack	Holzkohlen —	—	375	Obernjesa	K. E.-D. Cassel	
376	—	—	4	—	Holzrahmen —	—	376	Wesel	K. E.-D. Essen	
377	—	—	1	Sack	Holzschuhe —	14	377	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
378	—	—	1	Pack	runde Holzstäbe —	1	378	Dahme (Mark)	Dahme-Uckroer E.	seit 5. Mai.
379	—	—	1	Stück	Holzstiel mit Schraubenschlüssel	1	379	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	ohne Bezettelung.
380	—	—	1	Ballen	Jutegarn —	178	380	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
381	—	—	1	—	Kalb, lebend —	136	381	Holzkirchen	Bayerische Stsb.	
382	—	—	1	Ballen	Kapok —	10	382	Deutz	K. E.-D. Köln	
383	—	—	2	—	Kartoffelkörbe (leer)	5	383	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
384	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	75	384	Letmathe	K. E.-D. Elberfeld	
385	—	—	1	„	Kartoffeln, Kohl- und Mohrrüben	51	385	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
386	—	—	1	Pack	Kastenaufsätze —	6	386	Buchloe	Bayerische Stsb.	
387	—	—	1	—	Kette, ca. 5 m lang —	7	387	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
388	—	—	2	—	Ketten —	—	388	Düsseldorf=Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
389	—	—	1	Pack	Kettenglieder —	9	389	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M	
390	—	—	1	Ladung	Kies —	10 000	390	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	Wgn.Bln 48457.
391	—	—	1	—	Kinderstuhlwagen —	—	391	Schalke	K. E.-D. Essen	
392	—	—	1	Kiste	leer —	7	392	Leipzig M. Gep.-A.	K. E.-D. Halle a/S.	Gep.-Sch. 67
393	—	—	1	„	leer —	34	393	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	v. 24./4.
394	—	—	1	Verschlag	Klappstuhl —	10	394	Neuss	K. E.-D. Köln	
395	—	—	1	Holzkoffer	Kleider und alte Haushaltungsgegenstände	46	395	Düsseldorf=Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
396	—	—	1	Koffer	gefüllt —	48	396	Chemnitz Eg. V.	Sächsische Stsb.	
397	—	—	1	Wagen	Kohlen —	10 t	397	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	Mg. 31122.
398	—	—	1	Pack	13 eiserne Kohlenlöffel, schwarz lackirt	5	398	Hagen	„	gez.: Karl
399	—	—	1	Flasche	Kohlensäure —	—	399	Herford	K. E.-D. Hannover	Grosskopf
400	—	—	1	—	Kohlensäureflasche —	18	400	Kiel	K. E.-D. Altona	Northeim
401	—	—	1	Korb	leer —	—	401	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	Nr. 7.
402	—	—	1	Pack	4 neue Körbe —	10	402	Bendorf (Rhein)	K. E.-D. Köln	
403	—	—	1	Sack	Korken für Champagnerflaschen	78	403	Frankfurt H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
404	—	—	1	—	Küchenbört —	5	404	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	ohne Bezette-
405	—	—	1	Rolle	Kupferblech —	40	405	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	lung der
406	—	—	1	Stück	eis. Kuppelung —	—	406	Kreuzburg O./S.	K. E.-D. Kattowitz	Station.
407	—	—	1	—	eis. Kurbel —	—	407	Herford	K. E.-D. Hannover	
408	—	—	3	Kolli	2 Kurbeln — 2 Schlüssel —	12	408	Aachen	K. E.-D. Köln	
409	—	—	1	Kiste	Kurzwaaren —	20	409	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
410	—	—	2	—	eis. Lager —	10	410	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
411	—	—	1	—	Lagerkasten —	52	411	Frankfurt a/M. Eilg.	„	
412	—	—	9	—	Latten (Stützen) —	20	412	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
413	—	—	1	Ballen	engl. Leder —	22	413	Köln=Gereon	K. E.-D. Köln	
414	—	—	1	Kollo	1 Leine u. 27 Taue —	15,5	414	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
415	—	—	1	Bund	Leisten —	27	415	Köln=Gereon	K. E.-D. Köln	
416	—	—	1	Kiste	Magenheil —	27	416	„	„	
417	—		1	Ballen in alter Leinw.	Marktgut (wollene Unterröcke)	53	417	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
418	—		1	Stück	Maschinentheil —	44	418	Mainz. Güt.-A.	Direktion Mainz	
419	—	—	1	Sack	Materialwaaren —	8	419	Trier r/M.	St. Johann-Saarbr.	
420	—	—	58	Stück	Mauersteine —	—	420	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
421	—	—	2	Rollen	Messing —	10	421	Halle a/S. E.-A.	K. E.-D. Halle a/S.	
422	—	—	1	Bund	runde Messingstäbe —	8	422	Werdau	Sächsische Stsb.	
423	—	—	1	—	Nachtgeschirr zu einem Kinderstuhl	1	423	Barmen=Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
424	—	—	1	Korb	Nägel —	51	424	Düsseldorf=Derendorf	„	
425	—	—	1	—	Ofenrohr —	—	425	Herne	K. E.-D. Essen	
426	—	—	1	—	altes Ofenrohr —	1	426	Bonn	K. E.-D. Köln	
427	—	—	1	—	eisernes Ofenrohr ca. 1 m lang	0,5	427	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
428	—	—	2	Pack	je 3 Rollen weisses Papier	35	428	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
429	—	—	1	—	eiserne Platte	—	429	Elberfeld-Varresbeck	K. E.-D. Elberfeld	4 m lang, 1 m breit, 1 cm dick.
430	—	—	1	—	eiserne durchlöcherte Platte	15	430	Gardelegen	K. E.-D. Hannover	
431	—	—	1	Kolli	4 eckige gusseis. Platten	20	431	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
432	—	—	1	—	Privatdecke	—	432	Aachen	K. E.-D. Köln	
433	—	—	1	—	Privatdecke	—	433	Münden	K. E.-D. Cassel	
434	—	—	2	Stück	Pumpentheile	12	434	Leinefelde	„	
435	—	—	1	Kollo	Puppensportwagen	2,5	435	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
436	—	—	2	Pack	hölz. Rechen	14	436	Wickrath	K. E.-D. Köln	
437	—	—	3	—	eiserne Reifen	—	437	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	ohne Bezettelung der Station.
438	—	—	1	—	gelb u. braungestreifte Reisedecke	—	438	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
	—	—	1	—	grauer Reisekoffer	—				
439	—	—	1	Schliesskorb	Kleider	—	439	Longerich	K. E.-D. Köln	
	—	—	1	—	grauer Herrenmantel	—				
440	—	—	1	—	neuer Reisekorb	10	440	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
441	—	—	1	Pack	1 Reiserbesen und 2 Stück Federwischer	1	441	Feudingen	K. E.-D. Elberfeld	
442	—	—	2	—	gusseis. Röhren	253	442	Frintrop	K. E.-D. Essen	
443	—	—	1	Bund	6 eis. Röhren	72,5	443	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
444	—	—	1	—	eis. Rohr, 5 m 21,5 cm lang, 8 cm Durchmesser, an einem Ende mit einem Gewinde versehen	28	444	Witoslaw	K. E.- D. Bromberg	
445	—	—	1	—	Rohr von Eisenblech, grau gestrichen, 1,40 cm hoch, 30 cm Durchmesser, mit Verschlussventil	34	445	Strelau	„	
446	—	—	1	Pack	3 alte Rohre	13	446	Regensburg	Bayerische Stsb.	
447	—	—	1	„	2 Rohrstühle	—	447	Gevelsberg-Haufe	K. E.-D. Elberfeld	
448	—	—	2	—	Rohrstühle	10	448	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
449	—	—	1	Ballen	Rouleauxstangen	10	449	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
450	—	—	1	Bund	2 Stäbe Rundeisen	20	450	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
451	—	—	1	„	10 Stäbe Rundeisen	—	451	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
452	—	—	1	Welle	Rundstahl	100	452	Düsseldorf-Bilk	„	
453	—	—	1	ovaler Korb mit Deckel	Säcke u. Juteleinen in Stücken	26,5	453	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
454	—	—	1	Pack	l. Säcke	29,5	454	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
455	—	—	1	Sack	Samen	51	455	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
456	—	—	12	—	eiserne Säulen	—	456	Guxhagen	K. E.-D. Cassel	
457	—	—	1	Stück	eis. Scheibe	1	457	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
458	—	—	1	—	eiserner Schirmständer	—	458	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
459	—	—	1	—	Schliesskorb mit 2 Schlössern	29	459	Braunschweig Gepäck	K. E.-D. Magdeburg	
460	—	—	1	—	Ring mit 35 Schlüsseln	—	460	Bitterfeld	K. E.-D. Halle a/S.	
461	—	—	1	Stück	Schrankaufsatz (Oberstück eines auseinandergenommenen Schrankes)	31	461	Stolp	K. E.-D. Danzig	
462	—	—	1	Pack	24 Schippenstiele	24,5	462	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
463	—	—	1	Kiste	Seife	20	463	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
464	—	—	1	Pack	12 hölzerne Spatenstiele	10	464	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
465	—	—	7	Stück	Spitzhacken	28	465	Kandrzin	K. E.-D. Kattowitz	bezettelt von Breslau O/S.
			1	„	Dexel					
466	—	—	2	Pack	Splinte	5	466	Hammerstein	K. E.-D. Danzig	
467	—	—	1	Bund	Stacheldraht	29	467	Kaufering	Bayerische Stsb.	
468	—	—	1	Stab	Stahl, vierkantig	—	468	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
469	—	—	1	Stange	Stahl	45	469	Suhl	K. E.-D. Erfurt	von Grimmenthal übersandt.
470	—	—	2	—	gebrauchte Stahlmeissel	2	470	Weilburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	je 50 cm lang.
471	—	—	1	Kolli	Stahlrohr	4	471	Herbesthal	K. E.-D. Köln	
472	—	—	1	—	Stahlrohr	12	472	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
473	—	—	1	Bund	4 Stahlstangen	64	473	Remscheid	„	
474	—	—	1	Sack	Stampfzucker	12	474	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
475	—	—	1	Ballen	Sträucher	16	475	Buchloe	Bayerische Stsb.	
476	—	—	1	Pack	2 Stühle, Wiener Format, gebogenes Rohr	8	476	Rheydt	K. E.-D. Köln	
477	—	—	1	Kollo mit Latten umnagelt	4 Tischfüsse, 4 Bettfüsse, am unteren Ende gedrechselt	29	477	Thorn	K. E.-D. Bromberg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
478	—	—	1	Blechbüchse	Vaseline —	5	478	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
479	—	—	1	—	eisernes Ventil —	33	479	Köln=Gereon	K. E.-D. Köln	
480	—	—	1	Rolle	Wachstuchdecke —	2,5	480	Hof	Sächsische Stsb.	
481	—	—	1	Karton	Wäsche etc. —	8	481	Gepäckabf. Hannover	K. E.-D. Hannover	
482	—	—	1	Säckchen	Wagenschlüssel —	0,5	482	Würzburg	Bayerische Stsb.	
483	—	—	1	—	Wagenthür (von Bremshaus)	—	483	Hanau West	K. E.-D. Frankf. a/M.	
484	—	—	1	—	Wagenwinde —	43	484	Tessin	Meckl. Friedr. Franzb.	
485	—	—	1	Sack	Wallnüsse —	34	485	Köln=Gereon	K. E.-D. Köln	
486	—	—	1	—	Walze aus Stahl —	37	486	Hagen Eilgutabf.	K. E.-D. Elberfeld	
487	—	—	1	—	hölzerne Wanne —	8	487	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
488	—	—	1	Kollo	3 neue Waschkörbe —	13	488	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
489	—	—	1	„	7 Tafeln Weichblei —	17,5	489	Leinhausen	K. E.-D. Hannover	
490	—	—	1	Bund	geschälte Weiden —	24	490	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
491	—	—	1	„	6 Weidenkörbe —	16	491	Wanne	K. E.-D. Essen	
492	—	—	1	—	eiserne Welle —	39	492	Soest	K. E.-D. Cassel	ohne Bezettelung der Station.
493	—	—	1	Sack	Wicken —	76	493	Tarnowitz	K. E.-D. Kattowitz	
494	—	—	1	Kollo	Zahnrad mit 7 Zähnen	—	494	Mayen Ost	St. Johann=Saarbr.	
495	—	—	1	Kiste	Zimmt —	33	495	Trier r/M.	„	
496	—	—	1	Pack	4 Zinkbüttchen —	6	496	Köln=Gereon	K. E.-D. Köln	
497	—	—	1	—	Zinkeimer —	1,5	497	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
498	—	—	1	Pack	Zugvorhangstäbe —	26	498	Bleicherode	K. E.-D. Cassel	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	H	5 Posen	1	Pack	Säcke, leer, gebr. —	31	1	Posen	K. E.-D. Posen	
2	H O	9	1	—	metallenes Salontischchen	30	2	„	„	
3	K	—	1	—	Röhrenputzer —	2	3	Lissa i/P.	„	
4	K S	416	1	Kiste	leer, gebr. —	5	4	Posen	„	
5	× (weiss)	—	1	Stück	Schmiedeeisen —	16	5	Neusalz a/O.	„	
6	(roth)	—	1	—	Deckel einer Getreidereinigungsmaschine	4	6	Kosten	„	
7	—	—	1	—	eiserne Bettstelle —	36	7	Glogau	„	
8	—	—	1	—	gusseisernes Fenster	13	8	Posen	„	
9	—	—	1	—	Wagenachse —	36	9	„	„	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 6. Juni Vorm. gemeldet.

Nr. 11. Berlin, am 13. Juni 1900. Jahrgang 1900.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	—	1	Rolle	Zink —	24,5	1	Lauterbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
2	A A	11185	1	Fass	anscheinend Rübensyrup	64	2	Dahme i/M.	Dahme-Uckroer E.	beschrieben: „Dahme".
3	A B	I	1	Kiste	leer —	150	3	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
4	A B	1	1	Blechkanne	leer —	4	4	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
5	A B C	737	1	Kiste	leer —	8	5	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
6	A B C	853	1	„	leer —	20	6			
7	A F	397	1	—	Nähmaschine —	—	7	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
8	A F / T C	—	1	Sack	leere Säcke —	10	8	Speldorf	K. E.-D. Essen	
9	A H	6004	1	Fass	Oel —	200	9	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
10	A K	101	1	Pack	2 Rollen Papier —	19	10	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
11	A L A C	2	1	Fass	leer —	—	11	Barmen-Heubruch	K. E.-D. Elberfeld	
12	A L C	7189	1	Kiste	Seifenpulver —	—	12	Hilden	„	
13	A M	7522	1	Versch.	Geschirr —	60	13	Mannheim	Badische Stsb.	
14	A N	7461	1	Kiste	Schlosserwaaren (Ofenthüren etc.)	42	14	Berent	K. E.-D. Danzig	
15	A Th & Co	384	1	„	Messingwaaren —	15	15	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	ohne Bezettelung.
16	A U	—	1	Fass	Petroleum —	167	16	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
17	A W N	39	1	Kiste	Helme —	39	17	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
18	B	—	1	Pack	Nägel —	4	18	Hagenau	Reichsbahn	
19	B	2484	1	Bl.	Pflugschaar —	—	19	Gloewen	K. E.-D. Altona	
20	B	9	1	Körbchen	1 Gewürzschränkchen 1 Salzfässchen 1 Bettkissen	3	20	Güt.-A. Erfurt	K. E.-D. Erfurt	Erfurt beschrieben.
21	B	14	1	Pack	Muster —	16	21	Strassburg Eilg.	Reichsbahn	
22	B A B	—	3/4	Tonnen	leer, gebraucht —	42	22	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	
23	B A B	—	4/8	„	leer, gebraucht —	40	23	„	„	
24	B B	—	1	Stab	Winkeleisen —	—	24	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
25	B B	59	1	Verschlag	Packstroh —	42	25	Essen C. B.	K. E.-D. Essen	
26	B C	1097	1	Ballen	Schafleder —	16	26	Satzvey	K. E.-D. Köln	
27	B C	6196	1	Oelfass	leer —	44	27	Metz	Reichsbahn	
28	B F	9394	1	Kiste	Zuckerwaaren —	14	28	Treuchtlingen	Bayerische Stsb.	
29	B G	—	3	Bund	Kupferdraht —	153	29	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	ohne Bezettelung.
30	B K	138	1	Pack	alte Eierkistendeckelbretter	—	30	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	
31	B L	—	3	Kolli	Gusshäfen —	24	31	Strassburg	Reichsbahn	
32	C	85	1	Kistchen	anscheinend Schrauben	10	32	Güt.-A. Schleusingen	K. E.-D. Erfurt	
33	C A	74	1	Sack	Oelkuchenmehl —	76	33	Metz	Reichsbahn	
34	C	212	3	—	gusseiserne Böcke —	—	34	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
35	B	453					35			
36	—	453					36			
37	C F	5780	3	—	Blechbüchsen, leer —	12	37	Bonn	K. E.-D. Köln	
38	C G	7332	1	Ballen	Tabaksrippen —	—	38	Emmerich	K. E.-D. Essen	
39	C H	—	1	Korb	leere Flaschen —	89	39	Dresden-A. G.-V.	Sächsische Stsb.	
40	C K	—	1	Sack	Brot —	30	40	Langendreer S.	K. E.-D. Essen	
41	C M	1	1	—	durchlochte Eisenplatte	16	41	Hannover	K. E.-D. Hannover	
42	C M C	975	1	Kiste	Garn —	160	42	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
43	C O M	428	1	Ballen	Hanfschläuche —	9,5	43	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
44	C P	2809	1	Pack in Leinen	eiserne Stangen —	20	44	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	beschr.: Osnabrück.
45	B J S	6438	1	Korb	Eisenwaaren —	37	45	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
46	C S	—	1	Sack	Betten u. Kleider —	28	46	Dahmsdorf-Müncheberg	K. E.-D. Bromberg	
47	C W	1/2	2	Kolli	Küchenspind u. Küchentisch	—	47	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
48	C W	1/2	4	„	leere Spahnkörbe —	14	48	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
49	D	1/7	7	Kannen	leer —	45	49	München Centrb.	Bayerische Stsb.	
50	D B	—	1	Stück	Stahl —	15	50	Mieste	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
51	D C	—	3	Pack	gusseiserne Füsse —	40	51	Münster	K. E.-D. Münster	
52	D C	856, 857	2	Fässer	Oel oder dergl. —	412	52	Rheine	„	
53	D C F	2027	1	Kiste	gefüllt —	27	53	Troisdorf	K. E.-D. Köln	
54	D D	5941 / 5943	3	Bll.	Papier —	165	54	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	bezettelt: Gleiwitz.
55	D R B	32	1	Eisenfass	? —	189	55	Dahme i/M.	Dahme-Uckro'er	mit Blaustift beschrieben: „Dahme“.
56	D R & D	—	1	—	eis. Durchgangsventil	108	56	Güt.-A. Zeitz pr. Stsb.	K. E.-D. Erfurt	Hannover eingepresst.
57	D R S	991	1	Fass	leer —	12	57	Mainz	Direktion Mainz	
58	D S	1	1	Stück	Schwungrad —	118	58	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
59	E C	9682	1	Kiste	Eisenwaaren —	112	59	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
60	E F	1/20	20	Stück	Thüren —	?	60	Güt.-A. Stotternheim	K. E.-D. Erfurt	Kleinschmalkalden bez.
		21/26	6	Bund	Gesimsleisten —					
		39	1	„	Scheuerleisten —					
		27/33, 35/40	14	„	Thürbekleidungen —					
61	E J	—	1	Kiste	ger. Fische —	12	61	Leipzig Mgd. Bf. E.-A.	K. E.-D. Halle a/S.	als leicht verderblich verkauft. Erlös 2,40 ℳ.
62	E K	592	1	Ballen	Isolirmasse —	17	62	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
63	E M / O M	61 / II	1	Kiste	Bilder und Bücher —	121	63	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
64	E S	9313	1	„	leer —	20	64	Kiel	K. E.-D. Altona	
65	E V	—	1	—	Kette —	—	65	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	
66	F B	7374	1	Kiste	l. Cigarrenkisten —	14	66	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
67	F C C	37	1	Fass	? —	239	67	Düsseldorf-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
68	F F F / A C F	154	2	Ballen	Wollwaaren —	154	68	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
69	F G	2796	1	Eisenfass	leer —	96	69	Mannheim	Badische Stsb.	
70	F G S & Co.	1466	1	Kiste	leer —	52	70	Dresden-A. G.-V.	Sächsische Stsb.	
71	F H	2272	1	„	leer —	10	71	Rath	K. E.-D. Elberfeld	
72	F H T / A B B	—	2	Stück	Pflugschaare —	8	72	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
73	F K	1	1	Koffer	? —	—	73	Dorsten	K. E.-D. Essen	
74	F K	5195	1	—	eisernes Gewicht —	37	74	Wittenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
75	F K	8083	3 / 2	Stäbe / —	Stahl / runde Platten Stahl	180	75	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
76	F L	77	1	—	Wagendecke —	12	76	Dornreichenbach	Sächsische Stsb.	
77	F L	554	1	Fass	leer —	—	77	Dorsten	K. E.-D. Essen	
78	F S C	—	1	„	Petroleum —	205	78	Hamburg B.	Badische Stsb.	
79	F S & Co.	4530	1	Säckchen	Messingtheile, Messinghülsengeflecht mit Asbest gefüllt	2	79	Mannheim	Badische Stsb.	
80	F S V	2416	1	Kiste	Metalldeckel —	60	80	Heidelberg	„	
81	F S V	2683	1	„	leer —	—	81	Hagen-Oberhagen	K. E.-D. Elberfeld	
82	F W	—	1	„	Harnische —	7	82	Strassburg	Reichsbahn	
83	G	7/8	6	—	leere Körbe —	—	83	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
84	G B C	1965	1	Bund	Stahl —	70	84	Karlsruhe Rbhf.	Badische Stsb.	
85	G D	6097	1	Pack	Papier —	110	85	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
86	G E	1	1	Kübel	Kohlenstaub —	25	86	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Hamburg.
87	G F & L	147	1	Kiste	leer —	22	87	Hamburg B.	„	
88	G H	607	1	„	gef. —	26	88	Mannheim	Badische Stsb.	
89	G H	212	1	Korb	leere Bierflaschen —	27,5	89	Sebaldsbrück	K. E.-D. Hannover	
90	G H	2178	1	Kiste	—	96	90	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
91	G R	1650	1	„	Nudeln —	63	91	München Centr.	Bayerische Stsb.	
92	G S	1	1	—	Privatdecke (zerrissen)	—	92	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
93	G S	58	1	Fass	Oel —	213	93	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
94	G S	185	1	Ballen	Strohgeflecht —	49	94	Langendreer N.	K. E.-D. Essen	
95	H	—	1	—	Maschinentheil —	30	95	Gemünden	Bayerische Stsb.	
96	H	1	1	Sack	Kartoffeln —	87	96	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
97	H	1	1	„	Kartoffeln —	87	97	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
98	H	2	1	Schliesskorb	? —	10	98	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
99	H	3	1	Kiste	leer —	7	99	Essen H. B.	„	
100	H	1184	1	Sack	gefüllt —	11	100	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
101	H	17130	1	Ballen	Damenkleiderstoffe —	13	101	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
102	H B	151	1	Kiste	? —	20	102	Hameln	K. E.-D. Hannover	
103	H F	—	12	Bund	Gasrohre —	—	103	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
104	H H	2	2	—	Sofa —	—	104	Ludwigslust	Meckl. Friedr. Franzb.	
105	*HH*	365/67	3	Kisten	leer —	62	105	Dresden-A. G.-V.	Sächsische Stsb.	Oberfranken beschr.
106	H H P	5465	1	Ballen	Pflanzen —	30	106	Dambach	Reichsbahn	
107	H L	4023	1	Kiste	gefüllt —	45	107	Petersdorf i/R.	K. E.-D. Breslau	bez.: Rostock-Petersdorf.
108	H O	I	1	Korb	mit gefülltem Glasballon	61	108	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
109	H O J	2288	1	Kiste	Stahlketten	—	109	Rathenow	K. E.-D. Hannover	
110	H S	1	1	Pack	1 Kuchenblech 1 Kuchendeckel	?	110	Güt.-A. Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
111	H W	22	1	„	Säcke	8	111	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
112	J	667	1	Ballen	Wolle	45	112	Mannheim	Badische Stsb.	
113	J	679	1	Säckchen	Winkeleisen	4	113	Eberbach	Direktion Mainz	
114	J	1024	1	Bund	Satzkisten	9	114	Güt.-A. Mühlhausen Thür.	K. E.-D. Erfurt	
115	J	3252	1	Sack	Eisenwaaren	6	115	Herford	K. E.-D. Hannover	
116	J A	2567	1	Kübel	Wagenschmiere	19	116	Bremen H.	„	
117	J H C	3667	1	Korbfl.	leer	10	117	Mannheim	Badische Stsb.	
118	J J	115	1	Korb	Pflanzen	180	118	Ibbenbüren	K. E.-D. Münster	beschr.: Ibbenbüren.
119	J K D	58	1	Pack	Bretter	19	119	Borken	K. E.-D. Essen	
120	J L	—	1	Sack	Kartoffeln	50	120	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
121	J S	23494	1	Kiste	gef.	135	121	Heidelberg	Badische Stsb.	
122	J W J W	1 2	1 1	Sack Pack	Häute Felle	37	122	Neukirchen	K. E.-D. Frankfrt. a/M.	
123	J W	11729	1	Bll.	Goldleisten	43	123	Leschnitz	K. E.-D. Kattowitz	bez.: Leschnitz.
124	J Z	8859	1	Kiste	Reiseeffekten	30	124	Zwickau	Sächsische Stsb.	
125	K F	4136	1	„	gef.	63	125	Eicholzheim	Badische Stsb.	
126	K & K	1376	1	Fass	leer	7	126	Mainz	Direktion Mainz	
127	K R	—	1	Koffer	Kleider	7,5	127	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beklebt von Celle nach Hamburg.
128	K S	—	1	Kollo	Holzschuhe, 20 Stück	10	128	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
129	K S	1195	1	Sack	Grassamen	7,5	129	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	bez.: Breslau M. F.
130	L G oder L C	2	1	„	Tabakstaub	26	130	Mannheim	Badische Stsb.	
131	L J	1133	1	—	alte hölzerne Dezimalwaage	60	131	Düsseldorf-Grafenb.	K. E.-D. Elberfeld	
132	L M G	1350	1	Kiste	Eisenwaare	43	132	Cassel U.	K. E-D. Cassel	
133	L O u. T	140	1	Fass	leer	6	133	Güt.-A. Buttstädt	K. E.-D. Erfurt	*)
134	L S	—	1	Pack	4 Stck. Holztheile	60	134	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
135	L S	—	1 1 1 1	— — — —	eis. Rohr, 5,15 m lang eis. Rohr, 5,40 m lang eis. Rohr, 5,50 m lang eis. Rohr, 5,55 m lang	117	135	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
136	L S	1062	1	Fass	Okerfarbe	127	136	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
137	M	—	1	Verschlag	Ofen	60	137	Carlshütte	K. E.-D. Cassel	
138	M	—	2	Bund	Maschinentheile	23	138	München Centr.	Bayerische Stsb.	
139	M	1/2	1	Kollo	4 Siebe	1	139	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
140	M	1	1	Pack (2Kisten)	Kleidernägel	17	140	Plagwitz-L.	Sächsische Stsb.	
141	M	1500	1	Kiste	Käse	26	141	Würzburg	Bayerische Stsb.	
142	M	2785	1	„	leer	34	142	München Südb.	„	
143	M A V	5362 4512 4983 5629	4	—	Wagendecken	—	143	Güt.-A. Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
144	M A P M	—	2	—	Decken	—	144	Ransbach	K.E.-D. Frankf. a/M.	
145	M B	5213	1	Kollo	Packstroh	45	145	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
146	M B J	9836	1	Kiste	Bücher	115	146	Speldorf	K. E.-D. Essen	
147	M D	—	1	Ballen	anschein. Betten	47	147	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
148	M D	—	2	Kübel	leer	12	148	Dülmen Stbhf.	K. E.-D. Münster	
149	M D	410	1	Kiste	?	30	149	Wanne	K. E.-D. Essen	
150	M J	508	1	„	Werkzeug	?	150	Güt.-A. Friedrichroda	K. E.-D. Erfurt	Kiste trägt Bezeichnung: Braunschweig.
151	M K	—	1 1	Korb Fass	?	?	151	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	bez.: Warburg-Oderberg.
152	M N	1578	1	Kiste	Automat	41	152	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
153	M S	1071	1	„	Porzellansachen	21	153	Gr. Hermenau	K. E.-D. Königsberg	
154	Af	51	1	—	eisernes Fass	107	154	Altona	K. E.-D. Altona	
155	N (weiss) ×	—	1	—	Gusseisentheil	7,5	155	Altchemnitz	Sächsische Stsb.	
156	NB	534	1	Kiste	Mariafigur mit Kreuz	65	156	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
157	N Z J	—	1	„	Schwefelzündhölzer	24	157	Güt.-A. Naumburg	K. E.-D. Erfurt	**)
158	O	7503	1	Fass	leeres Weinfass	11	158	Güt.-A. Gera pr. Stsb.	„	
159	O S	559	1	„	leer	14	159	Höxter	K. E.-D. Cassel	

*) Mit Buttstädt und Dresden-Neustadt beschrieben.
**) Alte durchstrichene Signatur auf rothem Papier N. Z. J. 3960 Göttingen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
160	P	—	1	Kiste	ger. Fische —	5	160	Dresden=N. Eg. V.	Sächsische Stsb.	
161	P L	I	1	Reisekorb	leerer Reisekorb —	20	161	Berlinchen	Stargard=CüstrinerE.	
162	P L S	4935	1	Fass	leer —	9	162	Ingelheim	Direktion Mainz	
163	P L S	3749	1	Kiste	anschein. Wein —	42	163	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
164	P P Z	779	2	Kisten	leer —	8	164	Waren	Meckl. Friedr. Franzb.	
165	R	171	6	Pack	Stühle —	—	165	Wanne	K. E.-D. Essen	
166	R	2011	1	Kiste	Kataloge —	62	166	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
167	R	15241	1	Ballen	Stoffe —	23	167	Herne	K. E.-D. Essen	
168	R A	6919	1	Kiste	leer —	2	168	Berlin Anh. Bf.	K. E.-D. Berlin	beschr.: Schalke.
169	Rh	887/89	3	Kisten	? —	37,5	169	Schalke	K. E.-D. Essen	
170	R K	422	12	Pack	24 Stühle —	120	170	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
171	R R	722	1	—	Nähtisch in Leinwand	9	171	Berlin Anh. Bf.	K. E.-D. Berlin	
172	R T C	546	1	Fass	leer —	24	172	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
173	S	—	1	Pack	3 Holzschaufeln —	—	173	Jüterbog	K. E.-D. Halle a/S.	
174	S B	3285	1	Kiste	Kurzwaaren —	25	174	Unna	K. E.-D. Elberfeld	3717/2333/ 3775/93.
175	S B D V	—	4	—	eis. Kippen —	132	175	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
176	S C	2461	1	Kiste	leer —	5	176	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
177	S C	11567	1	Ballen	Leinen —	25	177	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
178	Sch	4	1	Kiste	leer —	5	178	„	„	
179	S & Co.	16054/6	3	Kisten	Kohlenstäbe —	240	179	München Centr.	Bayerische Stsb.	
180	S E	2422	1	Gestell	5 Blechdosen —	19	180	Seesen	K. E.-D. Cassel	
181	S E C	306	1	Kiste	? —	66	181	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
182	S M	—	1	„	Kleider —	25	182	Würzburg	Bayerische Stsb.	
183	S M	609	1	„	1 Fahrradlaterne —	9	183	Mainz	Direktion Mainz	
184	S M	931	1	Stange	Stahl —	8,5	184	Gummersbach	K. E.-D. Elberfeld	3,37 m lang.
185	S S	393	1	—	Kette —	—	185	Düsseldorf Eilgutabf.	„	
186	S T	—	1	Kiste	Flanellhemden —	53	186	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
187	S T	2110	1	Ballen	Wollwaaren —	48	187	Wörrstadt	Direktion Mainz	
188	S W	128	1	Pack	Zeugproben —	10	188	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
189	T H	235 195	1	Korb	Kloseteinrichtung —	30	189	Bremen H.	K. E-D. Hannover	
190	J M	—	1	—	eis. Gartenstuhl —	—	190	Herne	K. E.-D. Essen	
191	T P	—	1	Pack	Papier —	94	191	Bocholt	„	
192	T S	193	1	Kiste	leer —	18	192	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	bez.: Moabit-Oderberg.
193	U E	121401	1	„	Apparate —	27	193	Oderberg	K E.-D. Kattowitz	
194	V G	6	1	Pack	Gardinenhalter u. 1 Wandbrett	—	194	Carnap	K. E.-D. Essen	
195	W	—	1	—	eiserner Kessel —	38	195	Münster	K. E.-D. Münster	
196	W	8	1	Sack	Asphaltbrode —	—	196	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
197	W	721	1	Fass	gef. —	183	197	Heidelberg	Badische Stsb.	
198	W	2713	1	„	leer —	—	198	Herne	K. E.-D. Essen	
199	W	8170	1	Sack	Kleider, Geräthe, Holz	16	199	Horka	K. E.-D. Halle a/S.	
200	W F	12	1	Kommode	gefüllt —	—	200	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
201	W u. M	1973/4	2	Körbe	Drahtstifte —	—	201	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	
202	W S	8902	1	Bund	Holzplatten —	90	202	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
203	W T	5765	1	Korb	Eisenwaaren —	56	203	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	
204	W W	4303	1	Eisenfass	leer —	62	204	Barmen=Rittersh.	„	
205	Z	—	1	Pack	Eisendraht —	8	205	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
206	Adr. Güt., A.	—	1	Säckchen	anscheinend Grassamen	3	206	Güt.-A. Erfurt	K. E.-D. Erfurt	Langenhagen-Erfurt bez.
207	Actien-brauerei Sonneberg	748	1	Fass	leer = 32 l —	22	207	Güt.-A Coburg	„	
208	Andreas	812	1	„	leeres Bierfass —	?	208	Güt.-A. Mühlhausen i. Thür.	„	
209	Hermann Brach i/Olmütz	—	3	Pack	Säcke —	88	209	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
210	Ed. Bauchspiess, Vieselbach	—	1	„	leere Säcke —	33	210	Güt.-A. Wieselbach	K. E.-D. Erfurt	
211	Böttcher Neustadt	2123	1	Fass	leer —	33	211	Güt.-A. Poessneck Thür.	„	
212	Bonn	3900	1	Cylinder	Kohlensäure —	—	212	Hönningen	K. E.-D. Köln	
213	Eduard Büchner	No. 1 1881	1	Sack	Säcke —	18	213	Güt.-A. Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
214	Chemnitz	600	1	Korb	Kirschen —	6	214	Chemnitz Eg. V.	Sächsische Stsb.	
215	D Dresden=A.	5	1	„	frische Kirschen —	4	215	Dresden=A. Eg. V.	„	verkauft.
216	K D 5605 Elberfeld	—	1	Pack	Papier —	62	216	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
217	B 25 Feldberg	—	1	Kiste	Lichte —	16	217	Berlin Anh. Bf.	K. E.-D. Berlin	
218	W. Glühs	—	2	Stück	gusseis. Platten —	5	218	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung der Güter	Inhalt der Güter	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
219	Grossmann Hamburg	—	12	Pack	Säcke —	174	219	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	bezettelt von Rendsburg nach Hamburg.
220	Hamburg	—	5	Körbe	leere Flaschen —	190	220	"	"	
221	Hannover	2414	1	—	Decke —	—	221	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
222	Hannover	2440	1	—	Decke —	—	222	"	"	
223	Richard Kling	—	1	Koffer	Kleider —	22	223	Ars a. d. M.	Reichsbahn	
224	Klingebiel Bergschüler	1889/93	1	—	Zeichenbrett —	7	224	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
225	OttoKreusburg	—	1	Koffer	Kleider —	28	225	Ars a. d. M.	Reichsbahn	
226	Rh. W. Kalkw. Letmathe	35	1	—	Kalkdecke —	—	226	Lengerich (Westf)	K. E.-D. Münster	
227	Josef Müller	662	1	Fass	leer —	28	227	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	vom 21/4. bez. Oppeln.
228	Pilsner Brauerei	—	4	Fässer	leer —	130	228	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
229	Pries u. Wessel 16 oder 46	—	1	—	Privatdecke —	—	229	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
230	Raden K. E. D. H.	10	1	—	Viehgitter —	—	230	Leutzsch	K. E.-D. Halle a/S.	
231	Rudolstadt	—	1	Stück	Vorlegebaum mit Einhängeketten	?	231	Güt.-A. Stotternheim	K. E.-D. Erfurt	
232	Dr. Sch.	104	1	Sack	Leim —	50	232	Aachen	K. E.-D. Köln	
233	M M Solingen	571	1	Ballen	Leder —	18	233	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
234	van Stappen Antwerpen	—	1	Sack	Säcke —	25	234	Diedenhofen	Reichsbahn	
235	S. G. Streng.	4050	1	Fass	leer —	230	235	"	"	
235	—	2391 2392 2399	3	Fässer	leer —		235			
235	—	—	2	"	leer —		235			
236	T in Palloy (und Krone)	—	39	Blöcke	Zinn —	975	236	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
237	H. Teutschel Barchfeld	1753	1	Fass	leer = 26 l —	13	237	Güt.-A. Coburg	K. E.-D. Erfurt	
238	Otto Thost Zwickau	423280	18	—	Rohrstäbe —	90	238	Wadgassen	Reichsbahn	
239	Vereinsbrauerei Apolda	272/743	2	Fässer	leer = 52 l / 25 "	52	239	Güt.-A. Coburg	K. E.-D. Erfurt	
240	Vorwohler Cementfabrik	—	11	Pack	leere Säcke —	73	240	Vorwohle	K. E.-D. Cassel	
241	G. Vetter Sonneberg	659	1	Fass	leer = 18 l —	13	241	Güt.-A. Coburg	K. E.-D. Erfurt	
242	C. H. Wake	—	1	Geb.	leer —	28	242	Kiel	K. E.-D. Altona	
243	Wittmack Hamburg	—	6	Ballen	leere Säcke —	98	243	Hamburg H.	"	
					C. Güter m. Numm. bez.					
244	—	(weiss) I	4	—	neue, eis. Hebel —	21	244	Rathenow	K. E.-D. Hannover	
244	I	4	1	Kiste	Käse —	15	244	Kempten	Bayerische Stsb.	
244	—	I weiss	2	—	Geschränke —	21	244	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
245	III weiss	—	1	—	Eisenstange —	12,5	245	Stade	K. E.-D. Altona	
246	—	120	1	—	Rohr mit Muff —	57	246	Rosenheim	Bayerische Stsb.	
247	Geg.	159	1	brauner Handkoffer	Kleidungsstücke —	20	247	Braunschweig Gepäck	K. E.-D. Magdeburg	
248	—	184	1	Pack	Butter —	10	248	Stommeln	K E.-D. Köln	
249	—	613	1	Kiste	leer —	9	249	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
250	—	625 3780	2	Kisten	? —	47 187	250	Fröndenberg	K. E.-D. Elberfeld	
251	—	2721 ? 393	1	Eisenfass	leer —	125	251	Mannheim	Badische Stsb.	
252	—	2735	1	Kolli	Fussabtreter von Holz	—	252	Radis	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
253	—	2798	1	—	10 m lg. Kette —	—	253	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
254	—	8093	1	—	Decke —	—	254	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
254	—	265	1	—	Vorsatzrost —	1,5	254	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
254	—	2384	1	Kollo	eiserne Wagenachse —	32	254	Leer	K. E.-D. Münster	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
255	(weiss) ><	—	1	Stück	☐-Schmiedeeisen —	1,5	255	Leipzig I	Sächsische Stsb.	41 cm l., 1,5 cm stark.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
256	weiss III	—	2	Stangen	Flacheisen —	?	256	Güt.-A. Eisenach	K. E.-D. Erfurt	1 Stange 6 m lg., 5 cm br., 1 Stange 4,3 m lg., 1 cm strk.
257	+ weiss	2	2	—	Zughülsen für Eisenbahnwagen	—	257	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
258	rother Strich	—	3	—	eis. Knierohre —	8,5	258	Langelsheim	K. E.-D. Magdeburg	
258	(gelb)	—	2	Bund	Heerdringe —	3	258	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
259	roth ×	—	2	—	Ofenringedeckel —	—	259	Schnega	K. E.-D. Magdeburg	
260	zwei blaue Striche	—	1	Kiste	leer —	12	260	Güt.-A. Buttstädt	K. E.-D. Erfurt	
261	S (Sechseck)	1527	1	„	leer —	16	261	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
262	×	—	1	Korb	Schrauben —	45	262	Schalke	K. E.-D. Essen	
263	Z	8826	1	Ballen	Tuch —	27	263	Düsseldorf-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
264	△	15048	1	„	Tabakblätter —	79	264	Niederhone	K. E.-D. Cassel	
265	╲ ×	5182 5183	2	—	Weinfässer (leer, gebraucht)	96	265	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
266	H △ 2311 C	1069 1070	2	Kolli	— —	134	266	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
267	△	3936	1	Ballen	Tabak —	72	267	Moers	K. E.-D. Köln	
268	⧖ A	—	2	Bund	Eisen und Holz —	?	268	Güt.-A. Blankenburg i. Thür.	K. E.-D. Erfurt	
269	Bergische Stahlindustrie	—	1	Stange	Quadratstahl —	?	269	Güt.-A. Erfurt	„	(45 mm strk., 2,5 m lg.) Remscheid beschrieben.
					E. Güter ohne Bezeichn.					
270	—	—	1	—	hölzerner Abtreter —	8	270	Buschow	K. E.-D. Hannover	
271	—	—	1	—	Ausziehtischplatte —	—	271	Spandau	K. E.-D. Berlin	
272	—	—	1	Bund	Bambus od. Schilfrohr	3,5	272	Güt.-A. Gotha	K. E.-D. Erfurt	
273	—	—	1	Pack	2 Binsenstühle —	8,5	273	Osterfeld S.	K. E.-D. Essen	
274	—	—	1	Ballen	Blauleinen —	9	274	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
275	—	—	1	Kolli	Blech —	2,5	275	Coblenz	K. E.-D. Köln	
276	—	—	1	—	eichene Bohle —	200	276	Gr.-Wudicke	K. E.-D. Hannover	
277	—	—	1	Pack	Bohrer —	19	277	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
278	—	—	12	Kolli	2 Bolzen, 10 Klemmer von Eisen	73	278	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
279	—	—	4	„	Brecheisen —	58	279	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
280	—	—	1	—	altes Brett —	50	280	Dülmen Stbhf.	K. E.-D. Münster i/W.	2,20 m lg., 0,84 m br. Streckenfund.
281	—	—	20	—	Bretter —	—	281	Senden	Bayerische Stsb.	
282	—	—	2	—	Bretter, anscheinend zu einer Dreschmaschine gehörend	16	282	Stolp	K. E.-D. Danzig	
283	—	—	1	Pack	2 Brettstühle —	—	283	Herne	K. E.-D. Essen	
284	—	—	1	Sack	runde Brote —	22	284	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
285	—	—	4	—	grosse eiserne Bügel	—	285	Delitzsch	K. E.-D. Halle a/S.	
286	—	—	1	Sack	Cement —	52	286	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
287	—	—	1	—	Contregewicht —	20	287	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
288	—	—	1	Bund	verz. Dachhaken —	17	288	Hamm	„	
289	—	—	1	—	Damenfahrrad —	20	289	Gepäckabf. Hannover	K. E.-D. Hannover	Nummer: Wesel Hannover 337. Fabrikmarke: Göricke.
290	—	—	1	Ring	Draht —	38	290	Neuss	K. E.-D. Köln	
291	—	—	1	Rolle	Drahtgewebe —	16	291	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
292	—	—	1	—	Drehstuhl —	—	292	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
293	—	—	1	Stück	Eisen —	3	293	Heidelberg	Badische Stsb.	
294	—	—	1	Stange	Eisen —	105	294	Schalke	K. E.-D. Essen	
295	—	—	1	Stück	Eisen, 1,5 m lang —	—	295	N.-Dollendorf	K. E.-D. Köln	
296	—	—	2	—	Eisen, 1,80 m lg.*) —	15	296	Güt.-A. Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
			2	—	Eisen, 1,20 m lg.**) —	4,5				
297	—	—	1	Kollo	L-Eisen, 1,50 m lang	5	297	Marienburg	K. E.-D. Danzig	
298	—	—	7	Ringe	Eisendraht —	252	298	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
299	—	—	1	—	Eisenplatte —	123	299	Tost	K. E.-D. Kattowitz	bez.: Tost.
300	—	—	1	Bund	Eisenringe —	—	300	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
301	—	—	1	—	Eisenrohr —	5	301	Neisse	K. E.-D. Breslau	

*) Jedes aus 2—4 cm langen Stücken rechtwinkelig zusammengeschweisst.
**) Schmales Bandeisen, an beiden Enden etwas gekrümmt.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
302	—	—	2	—	Eisenstangen —	9	302	Dittersbach	K. E.-D. Breslau	
303	—	—	1	Kollo	4 Eisenstiele —	16	303	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
304	—	—	1	—	Eisentheil —	13	304	Güt.-A. Eisenach	K. E.-D. Erfurt	*)
305	—	—	1	Pack	Eisenwaaren —	5	305	Busendorf	Reichsbahn	
306	—	—	1	„	Equipagendecken —	6	306	Breslau M./F.	K. E.-D. Breslau	
307	—	—	1	Wagen	Erz —	—	307	Mülheim Rhr.	K. E.-D. Essen	Essen 68817.
308	—	—	1	—	Fahrradständer —	3,5	308	Güt.-A. Weimar	K. E.-D. Erfurt	
309	—	—	1	Fass	leer —	14	309	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
310	—	—	1	„	leer —	35	310	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
311	—	—	6	Fässer	leer —	?	311	Güt.-A. Erfurt	K. E.-D. Erfurt	Saalfeld-Apolda bez.
312	—	—	1	Fass	gefüllt —	246	312	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	Oel od. Carbolineum.
313	—	—	30	—	hölzerne Fassreifen —	—	313	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
314	—	—	1	—	spiralförmige Feder aus Stahl	13	314	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
315	—	—	1	Pack	6 Stück Feldstühle —	10	315	Heidelberg	Badische Stsb.	
316	—	—	2	—	Feilen —	3,5	316	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
317	—	—	1	Wagen	Feinschlag —	—	317	Dahlhausen Rhr.	„	Essen 62054.
318	—	—	1	Pack	4 Fensterreifen —	29	318	Neuss	K. E.-D. Köln	
319	—	—	1	Korb	frische Fische —	82	319	Dresden-N. Eg. V. II	Sächsische Stsb.	
320	—	—	1	—	leerer Fischkübel —	17	320	Hohenwestedt	K. E.-D. Altona	
321	—	—	1	Stab	Flacheisen —	16	321	Düsseldorf-Der	K. E.-D. Elberfeld	6 m lang.
322	—	—	1	„	Flacheisen —	105	322	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
323	—	—	2	Stäbe	Flacheisen —	—	323	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
324	—	—	2	Stangen	Flacheisen —	67	324	Königs-Wusterhausen	K. E.-D. Berlin	
325	—	—	2	—	eiserne Flaschen —	80	325	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
326	—	—	1	—	eiserner Gartenstuhl	—	326	Lage i/L	K. E.-D. Hannover	
327	—	—	1	Bund	6 Gasrohre —	132	327	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
328	—	—	3	Kolli	Geschränke —	—	328	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
329	—	—	2	—	Gasrohre —	45	329	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
330	—	—	1	—	eis. Gestell, zur Fleischbeförd. dienend	?	330	Güt.-A. Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
331	—	—	1	—	eis. Gitter —	51	331	Diedenhofen	Reichsbahn	
332	—	—	1	Pack	Gewichte —	8	332	Köln-Bonnthor	K. E.-D. Köln	
333	—	—	1	Kiste	l. Glasballons —	73	333	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
334	—	—	1	—	Gussstahlrohr —	10	334	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
335	—	—	1	Sack	Häcksel —	30	335	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
336	—	—	1	Stück	Herdstange —	1	336	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	
337	—	—	1	—	gusseisern. Herdtheil	26	337	Eilgut Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
338	—	—	1	—	Holzdreifuss —	2	338	Strassburg	Reichsbahn	
339	—	—	1	Bund	20 Paar Holzschuhe —	—	339	Carnap	K. E.-D. Essen	
340	—	—	1	„	Holzsieb —	3,5	340	Rybnik	K. E.-D. Kattowitz	bez.: Saybusch-Rybnik.
341	—	—	4	Stück	Holzkeile —	—	341	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	Dienstgut.
342	—	—	1	Steige	lebende Hühner —	32	342	München Centr.	Bayerische Stsb.	
343	—	—	1	Bund	Hufeisen —	17	343	Soest	K. E.-D. Cassel	
344	—	—	1 1	Kiste Leinensack	Kaffeezusatz — leer —	4,5	344	Chemnitz G.-V.	Sächsische Stsb.	Die Theile dürften von einem Kartoffelpflug herrühren.
345	—	—	1	Kollo	1 eis. Kappe, 8 eis. Zähne	2	345	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
346	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	67	346	Güt.-A. Gera (Reuss) pr. Stsb.	K. E.-D. Erfurt	
347	—	—	1	—	Kette ohne Ende —	—	347	Geestemünde, Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
348	—	—	1	—	gelochter Kesselschutzring	50	348	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	180 cm Durchm.
349	—	—	1	—	Kinderfahrstuhl —	—	349	Carnap	K. E.-D. Essen	
350	—	—	1	—	Kinderwagen —	15	350	Bentheim	Holländische E.	
351	—	—	1	Schliesskorb	Kleider —	33	351	Osterfeld S.	K. E.-D. Essen	
352	—	—	1	Sack	alte Kleidungsstücke	10	352	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
353	—	—	1	—	Kommode (neu lackirt)	—	353	Wermelskirchen	„	
355	—	—	3	Stück	gusseiserne Konsole	57,5	355	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	
356	—	—	1	Bund	12 Körbe —	—	356	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
357	—	—	2	Pack	(10 Stück) leere Körbe	34	357	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
358	—	—	1	„	4 leere Körbe —	18	358	Leer	K. E.-D. Münster	
359	—	—	1	Korbflasche	leer —	3	359	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
360	—	—	1	„	leer —	5	360	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
361	—	—	1	Kiste	Küchenbretter —	33	361	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
362	—	—	1	Stück	Ladepritsche —	—	362	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
363	—	—	1	Ballen†)	Leder (Kuhhäute) —	70	363	Münster	K. E.-D. Münster	†) in Leinen.

*) Zwei bis auf 1 cm aneinander geschraubte Flacheisen, 1,20 cm lg., in der Mitte eine Ausrundung.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
364	—	—	1	Ballen	Leder —	31	364	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
365	—	—	1	„	Lumpen —	50	365	Drensteinfurt	K. E.-D. Münster	*)
366	—	—	1	Topf	Marmelade —	5	366	Esch	Wilh.-Luxemb.-B.	
367	—	—	1	—	kleine Matratze, vermuthlich in einen Kinderwagen gehörig	—	367	Appenweier	Badische Stsb.	
368	—	—	1	—	Maschinentheil (Mundstück zu einer Ziegelpresse)	40	368	Glauchau	Sächsische Stsb.	
369	—	—	1	—	sog. Matrosenrucksack gez.: „Frühstück" 5. Komp. III.M.-D. 25/97	—	369	Gepäckabf. Hannover	K. E.-D. Hannover	
370	—	—	1	—	Maurerstreichbrett —	2	370	Kiel	K. E.-D. Altona	bezettelt von Bremen nach Kiel.
371	—	—	1	Tafel	Messingblech —	13	371	Lübeck	Lübeck-Büchener	2,20 m lang, 0,48 m breit.
372	—	—	1	—	Messingrohr, 1,30 m lang, 2 cm Durchm.	—	372	Herford	K. E.-D. Hannover	
373	—	—	1	Pack	Messingschrauben —	2	373	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	In Leinwand.
374	—	—	2	—	leere Milchkannen —	6	374	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
375	—	—	1	—	altes defektes Nachtschränkchen	9	375	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
376	—	—	1	Korbkanne	Oel —	12,5	376	Aachen	K. E.-D. Köln	
377	—	—	1	Pack	Oeldruckbilder —	8	377	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	bezettelt Myslowitz-Kattowitz.
378	—	—	2	Oelfässer	leer —	70	378	Mannheim	Badische Stsb.	
379	—	—	1	Pack	Ofenringe —	25	379	Mainz	K. E.-D. Frankf. a/M.	
380	—	—	1	—	Ofentheil —	2	380	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
381	—	—	1	—	Ofenthür —	4	381	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
382	—	—	1	Packet	— —	5	382	Troisdorf	K. E.-D. Köln	
383	—	—	1	Ballen	Papierabfälle —	62	383	Senftenberg	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
384	—	—	2	Säcke	Papierabfälle —	—	384	Wittenberg	„	Streckenfund.
385	—	—	1	—	Plätteisen —	2	385	Krefeld	K. E.-D. Köln	
386	—	—	3 1 2	— — —	eiserne Platten Hebebaum eiserne U-Träger	—	386	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
387	—	—	2	—	eiserne Pflugschaare	—	387	Lage i/L.	K. E.-D. Hannover	
388	—	—	1	—	Privatkette —	27	388	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	24 m lang.
389	—	—	1	—	gusseis. Rad —	14	389	Kierspe	„	
390	—	—	2	—	Räder —	54	390	Breslau O./S.	K. E.-D. Breslau	
391	—	—	1	Bund	Reth —	3	391	Heide i/H.	K. E-D. Altona	
392	—	—	1	—	eis. Riemscheibe —	58	392	Herne	K. E.-D. Essen	
393	—	—	1	—	gusseiserne Riemscheibe	22	393	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
394	—	—	1	Stück	eiserne Riemenscheibe	22	394	Mainz	Direktion Mainz	
395	—	—	2	—	schmiedeeiserne Rohre	19	395	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	
396	—	—	1	Pack	Rohrstühle —	10	396	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franz B.	
397	—	—	1	—	Roststab —	5	397	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
398	—	—	1	—	Roster mit 4 Herdfüssen	—	398	Honnef	K. E.-D. Köln	
399	—	—	1	Bund	Rundeisen —	30	399	Schalksmühle	K. E.-D. Elberfeld	
400	—	—	1	„	14 Stäbe Rundeisen —	58	400	Ingelheim	Direktion Mainz	
401	—	—	1	„	Rundstahl —	50	401	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
402	—	—	1	„	Rundstahl —	26	402	Schalke	K. E.-D. Essen	
403	—	—	1	—	hölzerner Sackkarren	—	403	Appenweier	Badische Stsb.	
404	—	—	1	—	eis. Sackkarre —	—	404	Ludwigslust	Meckl. Friedr. Franz B.	
405	—	—	1	Bund	Sägen —	3	405	Appenweier	Badische Stsb.	
406	—	—	1	Korb	Salat —	8	406	Elberfeld Eilgutabf.	K. E.-D. Elberfeld	Verkauft.
407	—	—	1	„	Salat —	8	407	Wahn	K. E.-D. Köln	
408	—	—	1	Weidenkorb	fr. Salat —	22	408	Herlasgrün	Sächsische Stsb.	Verkauft.
409	—	—	2	—	Schiebkarren —	—	409	Bismarck i/W.	K. E.-D. Essen	
410	—	—	1	—	leerer Schlosskorb —	2	410	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
411	—	—	1 1	— —	Schrank — Spiegel —	87	411	Barmen-Loh	K. E.-D. Elberfeld	
412	—	—	1	Tafel	Schwarzblech —	13	412	Güt.-A. Hildburghausen	K. E.-D. Erfurt	
413	—	—	1	Korb	Spargel —	12	413	Kufstein	Bayerische Stsb.	
414	—	—	1	Pack	25 Stück Spaten —	27	414	Schalksmühle	K. E.-D. Elberfeld	
415	—	—	1	Bund	Stahl —	57	415	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
416	—	—	1	—	4kantige dünne Stange Stahl, 4,15 m lang	8	416	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
417	—	—	4	Stangen	Stahl, 5 m lang, 7 cm breit, 2 cm dick	200	417	Leipzig Mg. Bf.	K. E.-D. Halle a/S.	
418	—	—	1	Pack	Stahldraht —	19	418	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	In Leinewand.
419	—	—	1	„	25 Stränge —	—	419	Schönefeld b/Leipz.	K. E.-D. Halle a/S.	

*) Auf der Strecke Drensteinfurt-Mersch gefunden — seit Oktober 1899.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
420	—	—	1	Stück	Streichleiter —	—	420	Walkenried	K. E.-D. Cassel	Anscheinend Dienstgut
421	—	—	2	—	leere Taubenkörbe —	24	421	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
422	—	—	1	—	eis. Tisch —	24	422	Strassburg	Reichsbahn	
423	—	—	1	Kolli	Tonnenbänder —	3	423	Rothenkrug	K. E.-D. Altona	
424	—	—	1	Bund	2 Ringe Topfdraht —	4	424	Güt.-Ab. Heldrungen	K. E.-D. Erfurt	
425	—	—	1	Wagen	Tragfederbügel —	27	425	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	Köln 59721
426	—	—	1	—	Transmissionswelle —	—	426	Oberhausen	"	
427	—	—	1	—	eis. Vorleger —	—	427	Glatz	K. E.-D. Breslau	
428	—	—	2	—	Vorsatzbretter —	—	428	Breslau O/S.	"	
429	—	—	1	Pack	Stück einer Wagendecke	20	429	Bonn	K. E.-D. Köln	
430	—	—	1	Fass	Wagenfett —	25	430	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
431	—	—	1	Blechbüchse	Wagenfett —	5	431	Schallstadt	Badische Stsb.	
432	—	—	1	—	Wagendecke (Privat-)	19	432	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
433	—	—	1	Sack	neue Wagendecke mit Holzkeilen	15	433	Leipzig Mg. Bf.	K. E.-D. Halle	
434	—	—	1	Pack	3 Waschbretter —	4,5	434	Cabel	K. E.-D. Elberfeld	Packmstr.-Karte 63 v. Barsinghausen
435	—	—	2	braune Koffer	Wäsche etc. —	21	435	Gep.-Abf. Hannov.	K. E.-D. Hannover	
436	—	—	1	Sack	Wäsche, gezeichnet G. K.	9	436	Bentheim	Holländische E.	
437	—	—	1	Fass mit Ueberfass	Wein —	144	437	Bütgenbach	K. E.-D. Köln	
438	—	—	1	Bund	Weinbergpfähle —	—	438	Gau-Bickelheim	Direktion Mainz	
439	—	—	1	Kiste	Werkzeug —	11,5	439	Hamburg H.	K. E.-D. Altona.	
440	—	—	1	Stab	Winkeleisen —	14	440	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
441	—	—	3	—	Winkeleisen —	—	441	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
442	—	—	1	Pack	Wollsäcke —	54	442	Egeln	K. E.-D. Magdeburg	
443	—	—	1	—	Zahnrad —	44	443	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
444	—	—	1	—	eisernes Zahnrad mit Buchse	11	444	Linden K.	K. E.-D. Hannover	
445	—	—	1	—	Zahnradwelle —	8	445	Hof	Bayerische Stsb.	
446	—	—	1	Kiste	Zierplatten —	44	446	Gräfrath	K. E.-D. Elberfeld	
447	—	—	1	Kiste	Zucker —	25	447	Iserlohn	"	
448	—	—	1	Brod	Zucker —	13	448	Assling	Bayerische Stsb.	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 21. Juni Vorm. gemeldet.

Nr. 12. Berlin, am 27. Juni 1900. Jahrgang 1900.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	4 1	Körbe Verschl.	Gemüse — Erdbeeren —	73 19	1	Köln Eilgut	K. E.-D. Köln	
2	A B	Packmstr.-Karte 394	1	Koffer	Kleidung —	88	2	Oeynhausen N.	K. E.-D. Hannover	
3	A B	452	1	—	Drahtseil —	750	3	Bitterfeld	K. E.-D. Halle a/S.	
4	A B C A B C	737 858	1 1	Kiste „	leer — leer —	8 20	4	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
5	A E	1835	1	Ballen	Scheuertücher —	98	5	Plagwitz-L.	Sächsische Stsb.	
6	A H	6	1	Sack	l. Säcke —	—	6	Minden	K. E.-D. Hannover	Abs.: A. Haering Dortmund.
7	A J	7	1	Kiste	leer —	18	7	Hannover N.	„	
8	A J H	4251	1	Sack	Verdichtungsmasse —	38	8	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
9	A K	100	1	Verschlag	leer —	6	9	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
10	A L C	7189	1	Kiste	Seifenpulver —	—	10	Hilden	K. E.-D. Elberfeld	
11	A V	—	1	Pack	2 Modelle —	9	11	Hattingen	K. E.-D. Essen	
12	B	6	1	Kollo	Pianino —	—	12	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
13	B	25	1	Kiste	Lichte —	16	13	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	beschr.: Feldberg; angem. v. K.E.D.Halle.
14	B weiss	—	1	—	Schlangenrohr mit 2 Flanschen	—	14	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
15	B B C	3870	1	Kiste	Hülsen —	37	15	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
16	B C	28	4	—	l. Weidenkörbe —	10	16	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
17	B C <5629> M O 1	—	1	Kiste	3 Packete Stahlwaaren für Webereimaschinen	13,5	17	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
18	B D P	706	1	—	Eisentheil —	25	18	Freiberg	Sächsische Stsb.	
19	B G	25454	1	Bll.	Zimmtrinde —	35	19	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
20	B H	—	1	Kiste	Teigwaaren —	14	20	Styrum	K. E.-D. Essen	
21	B J	1480	1	Fass	gefüllt —	—	21	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
22	B K A	2826	1	Bierfass	leer —	30	22	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
23	B L	1	1	gusseis. Flasche	leer —	18	23	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
24	B M	204	1	Kiste	Betten —	48	24	München C. B.	Bayerische Stsb.	
25	B S	864	1	Fass	Spiritus —	38	25	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
26	B V	—	1	Korb	Kirschen —	5	26	Bremen Eil	K. E.-D. Hannover	
27	B W	13	1	—	Eisenblech —	19	27	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	mit Nagellöchern.
28	B W	96	1 4	— —	Schraubstock — 4 Feilen —	12	28	Breslau M./F.	„	
29	B W	428	1	Verschlag	Papier —	25	29	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
30	C — B	212 453 453	3	—	gusseiserne Böcke —	—	30	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
31	C A R	1476	1	Kollo	Pflugschar —	11	31	Düsseld.-Derend.	„	
32	C F	1331	1	Säckchen	Nieten —	4	32	Baden	Badische Stsb.	
33	C H C	7330	1	Spritfass	leer —	125	33	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
34	C H W	IV	1	Kanne	leer —	—	34	Höxter	K. E.-D. Cassel	Bezettelung: Hannover Höxter.
35	C M	277	1	Bund	2 Stab Stahl —	47	35	Trier r/M.	St. Johann-Saarbr.	
36	C P	—	1	—	ges. Haut —	35	36	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	verkauft.
37	C P	2786	1	Korb	Eisenwaaren —	22	37	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
38	C S	185	1	Bund	Eisenblech —	—	38	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
39	C W S T	1215	1	Verschlag	Sägeblätter —	35	39	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
40	C Z	6092	1	Fass	Oel —	—	40	Cleve	K. E.-D. Köln	
41	D	499	1	Ballen	Pflanzendaunen —	—	41	Alt. Essen Süd	K. E.-D. Essen	
42	D C F	1369	1	Kiste	leer —	9	42	Aachen	K. E.-D. Köln	
43	D K	126	1	„	Scheiben aus Guttapercha	303	43	Rotterda	Holländische E.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
44	D K	127	1	Kiste	Packgeräth aus Guttapercha	455	44	Rotterdam Maas	Holländische E.	
45	D K	128	1	„	Maschinentheile aus Kupfer und Eisen	47	45	„	„	
46	D K	129	1	„	Maschinentheile aus galvanischem Eisen	58	46	„	„	*)
47	D P T	1 und 431	1	Fass	Antimon —	236	47	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
48	D R	105	1	„	Wein —	50	48	Schweinfurt C. B.	Bayerische Stsb.	
49	D S	2445	1	Kübel	Schmiere —	17	49	München C. B.	„	
50	D S	8698	1	Kiste	leer —	39	50	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
51	D W	6816	1	„	2 Modelle von Holz —	—	51	Düsseldorf-Reisholz	„	verschlossen mit 2 Steuerplomben Emmerich.
52	E C	3750	1	„	— —	32	52	Leipzig Mg.	K. E.-D. Halle a/S.	
53	E D	7125	1	„	leer —	27	53	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
54	El.	39103	1	Wagen	Packlagesteine —	?	54	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
55	E M	6618	1	Kiste	eis. Flaschen —	45	55	Jena S.	K. E.-D. Erfurt	Jena beschr.
56	E R	3484	1	Pack	Papier —	60	56	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
57	E S	1487	1	Kiste	Kaffee —	40	57	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
58	E T	1271	1	Fass	Oel —	—	58	Bochum Süd	„	
59	F	—	4	Kolli	Guss —	12	59	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
60	F	—	1	—	Rohr —	4	60	Heidersdorf	K. E.-D. Breslau	
61	F	4943	1	Packet	Papierw. —	3	61	Aachen	K. E.-D. Köln	
62	F C	699	1	Ballen	Leinen —	52	62	Köln-Gereon	„	
63	F C C	37	1	Fass	? —	239	63	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
64	F G S J L	—	2	Kisten	Teigw. —	13 13	64	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
65	F H	9663	1	Kiste	leer —	10	65	Tübingen	Württemberg. Stsb.	
66	F K —	8083 —	3 2	Stäbe —	Stahl — runde Platten —	180	66	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
67	F K	5195	1	—	eis. Gewicht —	37	67	Wittenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
68	F P L	10110	1	Kiste	leer —	10	68	Tübingen	Württemberg. Stsb.	
69	F R	—	1	—	Brieftaubenkorb —	5	69	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
70	F S	—	6	—	Eisenrohre —	78	70	Essen Nord	„	
71	F Sch	42/43	2	Säcke	Säcke —	38	71	Forst	K. E.-D. Halle a/S.	
72	F W	67 78 300 18 42 51 49 68	8	—	l. Weidenkörbe —	41,5	72	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
73	F W T	72 12	8	Ballen	Lumpen —	138	73	Dülken	K. E.-D. Köln	
74	G	1/5	5	Kisten	Zündhölzer —	—	74	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
75	G B	23	1	Kiste	Borsäure —	—	75	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
76	G H	423	1	„	Hammerstiele —	120	76	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
77	G H P	33815	1	„	Gummiwäsche —	20	77	Solingen	„	
78	G H N	5	1	Ballen	? —	46	78	Hagen Eilgutabf.	„	
79	G J	818/21	4	Kisten	leer —	164	79	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
80	G L	590	1	Ballen	? —	16	80	Altend. Essen Süd	K. E.-D. Essen	
81	G P Cie.	662	1	Kiste	Herrenhemden —	30	81	Saarlouis	St. Johann-Saarbr.	
82	G R	30426	1	Fass	Wein —	267	82	Cleve	K. E.-D. Köln	
83	G S	660	1	Kiste	Nähkasten —	65	83	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
84	G S	1908	1	Pack	2 Bettseiten (2 gestrichen)	21	84	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
85	H	2	1	Korb	leeres Steinzeug —	14	85	Berg.-Gladbach	„	theilweise zerbrochen.
86	H	17	1	Blechkanister	Wagenfett —	6	86	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
87	H	6760	1	Kiste	Eisenwaaren —	86	87	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
88	H	11564	1	„	Schuhe, Bücher, Frauenkleider (alt)	24	88	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
89	H B	—	1	Bund	Budentheile —	17	89	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
90	H & Co.	4563	1	Kiste	Kognak —	23	90	„	„	
91	H C O	1548 1550	2	Ballot	Seilerwaaren —	85	91	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
92	H D	2480	1	Sack	Pfeffer —	96	92	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
93	H E	125	1	—	Gussrohr —	—	93	Wanne	„	
94	H F	3524	1	Pack	12 Eimer —	20	94	Duisburg	„	
95	H G	45	1	Sack	Holzschuhe —	20	95	Scherfede	K. E.-D. Cassel	
96	H v. H	—	1	—	brauner Segeltuchkoffer	19	96	Harzburg Gepäck	K. E.-D. Magdeburg	
97	H J	2	1	—	Schrankaufsatz —	30	97	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
98	H K & C	1907	1	—	eis. Karre —	—	98	Königswusterhausen	„	beschr.: Gr. Besten.
99	H L	678	1	Kolli	Wagen —	—	99	Düren	K. E.-D. Köln	
100	H O H	5702	1	Bund	4 Stangen Rundeisen	47	100	Brackwede	K. E.-D. Hannover	
101	H P	—	1	Pack	8 leere Körbe —	48	101	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
102	H P	1974	1	Kiste	l. Liqueurflaschen —	14	102	Elberfeld	„	
103	H S	1	1	Sack	Bürstenmacherwerkzeug	11	103	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
104	H S	5128	1	Kiste	leer —	—	104	Potsdam	K. E.-D. Berlin	

*) Beklebt mit einem Frachtgutzettel „Königliche Bayerische Staatsbahnen Rosenheim nach Nürnberg vom 28. X".

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
105	H T	105	1	Blechkanne	leer	4	105	Köln B.	K. E.-D. Köln	
106	H W C	—	1	Ballen	hölzerne Stiele	51	106	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
107	J	—	4	Kolli	eis. Roste	11,5	107	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
108	J	109	1	Sack	Eisenw.	2,5	108	Deutz	K. E.-D. Köln	
109	J A	2570	1	Kübel	Wagenschmiere	19	109	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
110	J A J	2909	1	—	Kaminaufsatz	15	110	Duisburg	K. E.-D. Essen	Abs. J. A. John, Erfurt.
111	J A J	4975	1	—	Schornsteinaufsatz	9	111	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
112	J C T	5662	1	Ballen	Tabak	82	112	Rathenow	K. E.-D. Hannover	Deli & Co. V. 4.
113	J F	321	1	Fass	leer	5	113	München Südbhf.	Bayerische Stsb.	
114	J H	—	1	Kübel	Quark	33	114	Leipzig I	Sächsische Stsb.	vernichtet, weil verdorben.
115	J M	1676	1	Sack	Hirse	75	115	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
116	J M S	1849	1	Kiste	Schreibpapier u. Tinte	17	116	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
117	K	—	1	Reisekorb	leer	7	117	München C. B.	Bayerische Stsb.	
118	K	blau	1	Fass	marin. Fische, ansch. Sardinen	129	118	Mühlhaus. Th.	K. E.-D. Erfurt	H eingeschnitten.
119	K	4	1	Bund	10 Eisenstäbe	38	119	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
120	K	5	1	—	l. Käfig	29	120	Bremen Eilg.	K. E.-D. Hannover	
121	K	110	2	Pack	4 Rohrstühle	14	121	Hamm	K. E.-D. Essen	
122	K	360	1	—	Ledertasche	—	122	Köln H. B.	K. E.-D. Köln	
123	K	448	1	Pack	Holzschuhe	—	123	Herford	K. E.-D. Hannover	
124	K A	4914	1	—	Nähmaschine	48	124	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	Fabrikmarke „Albrecht“.
125	K D Elb.	5605	1	Pack	Papier	62	125	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
126	K R	—	1	„	leere Körbe	21	126	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
127	K S	524, 421	2	Bierfässer	leer	45	127	Dresden-A.	„	
128	K W O	23085	1	Kiste	?	160	128	Elberfeld Eilgutabf.	K. E.-D. Elberfeld	
129	L	684	1	—	Vertikow	49,5	129	Elberfeld	„	
130	L G	887	1	Kiste	Emaillew.	75	130	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
131	L J	18	1	Korb	Salat	62	131	Auerbach i. V. unt. Bf.	Sächsische Stsb.	verkauft.
132	L M	2632	1	Kiste	Holzwolle	40	132	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
133	L R	5	1	Sack	Lederabfälle	32	133	Würzburg	Bayerische Stsb.	
134	L S	1356	1	Pack	Holzwaaren	10	134	Nördlingen	„	
135	M	I	1	Korb	Tabak	25	135	Scherfede	K. E.-D. Cassel	*)
136	M B	189	1	Bll.	Teppich	12	136	Berlin Anh. Bf.	K. E.-D. Berlin	beschr.: Aumundt.
137	M C	51292	1	—	Heizschlauch	—	137	Schwandorf	Bayerische Stsb.	
138	M R	50	2	Säcke	Zwiebeln	112	138	Güterabf. Worms	Direktion Mainz	bezett.: M. Rothweiler Mannheim.
	—	—	1	Sack	Kartoffeln	—				
139	M R	10851	1	Kiste	Kerzen	30	139	Augsburg	Bayerische Stsb.	
140	M S	1	1	Sack	Handwerkszeug	7	140	Altend.-Essen Süd	K. E.-D. Essen	
141	M S	1322	1	Korb	2 eis. Beschläge zu einem Reck (2 kleine Zahnräder)	6	141	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
142	M T	1	1	Reisekorb	Kleider	—	142	Niederschöneweide-Johannisthal	K. E.-D. Berlin	
143	N E	2429	1	Kiste	Schwefel	15	143	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
144	O D	—	1	Verschlag	4 Körbchen Erdbeeren	19	144	Elberfeld Eilgutabf.	„	verkauft 5. 6.
145	O W	97	1	Fass	?	8,5	145	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
146	P A	2414	1	—	Blechbüchse	30	146	Witten Ost	„	
147	P B	546	1	Ballot	Drahtgewebe	103	147	Salzungen	K. E.-D. Erfurt	
148	P F Cc Deli	407	1	Ballen	Tabaksblätter	79	148	Nienburg a/W.	K. E.-D. Hannover	
149	P H	26	1	Pack	Tisch	37,5	149	München C. B.	Bayerische Stsb.	
150	P K	4	1	—	Handkoffer	—	150	Köln H. B.	K. E.-D. Köln	
151	Fabrikstempel P W	1888	1	—	Joch Feldbahnschienen mit 5 eisernen Schwellen	95	151	Raudnitz	K. E.-D. Danzig	
152	R C	3008	1	Kiste	Präserven	15	152	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
153	R G	2	1	„	gespitze, flache Holzstäbchen	24	153	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
154	R G R	3625	1	—	Kohlensäureflasche	30	154	Schönsee	K. E.-D. Bromberg	
155	R K	386	1	Kiste	leer	28	155	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
156	R K	40, 72, 440	3	Bierfässer	leer, gebr.	50	156	Döbeln	Sächsische Stsb.	
157	R K W	2070	1	Pack	4 Gummischläuche	5	157	Altenstaig	Württemberg. Stsb.	
158	R P	50	1	Kiste	Viktualien	—	158	Castrop	K. E.-D. Essen	
159	R R	519	1	Kollo	Maschinentheil	61	159	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
160	S	—	4	Stück	Stahlschienen	212	160	Landshut	Bayerische Stsb.	
161	S	—	1	Tafel	Zinkblech	6	161	Meiderich	K. E.-D. Essen	
162	S	I	1	—	Verschlag	22	162	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
163	S	111	1	Sack	Bürstenhölzer	40	163	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
164	S	3048	1	Ballen	Plüschgewebe	32	164	Chemnitz	Sächsische Stsb.	Chemnitz beschr.
165	S B	1926	1	„	?	23	165	Altend.-Essen Süd	K. E.-D. Essen	
166	S D	—	2	Bund	Flacheisen	103	166	Grünhainichen	Sächsische Stsb.	
167	S J S	9019	1	Kiste	Zwirn	30	167	Rheydt	K. E.-D. Köln	

*) Bezettelt: Lanton P. & P. Reims ℋ S & W 6767.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
168	S M	1145	1	Stange	Stahl —	12,5	168	Hannover	K. E.-D. Hannover	
169	S R	1725	1	Kiste	ansch. Cigarren —	74	169	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
170	S S	13	1	„	Rosinen —	78	170	Deutz	K. E.-D. Köln	
171	S S	800	1	Ballen	Tuch —	94,5	171	Trier r/M.	St. Johann-Saarbr.	
172	S S	7243	1	Kiste	Nudeln —	15	172	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
173	T 3 5	—	1	Fass	leeres Theerfass —	33	173	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
174	U	—	1	—	Zahnrad —	9	174	Schönsee	K. E.-D. Bromberg	
175	V & C II	—	1	Kiste	leer —	13	175	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
176	V M C	1585	1	Rolle	Leder —	40	176	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	schablonirt: Mainz.
177	W	—	1	Stange	Flacheisen —	23	177	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	60 × 10 mm Querschnitt.
178	W	3	1	Kiste	Wein —	92	178	Duisburg	K. E.-D. Essen	
179	W	42	1	„	Eier —	90	179	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
180	W A	Nr. unleserlich	1	—	ovaler Reisekorb —	4	180	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
181	W A S	7948	1	Kiste	? —	28	181	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
182	W B E	3002	1	„	leer —	16	182	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
183	W F	1302	1	„	gefüllte Blechbüchsen	31	183	Düsseld.-Derend.	„	
184	W H	3275	1	Kübel	(Fett?) —	27	184	Bisingen	Württemberg. Stsb.	
185	W J B	1287	1	Sack	Kaffee —	15	185	Altend.-Essen Süd	K. E.-D. Essen	bekl. mit Büren-Herford.
186	W K R	100	3	Säcke	Drahtstifte —	—	186	Herford	K. E.-D. Hannover	
187	W M	7067, 7090	2	Pack	leere Leimkörbe —	23	187	Hof	Sächsische Stsb.	
188	W R Z	—	1	—	Bienenkasten —	4	188	Eilgutabf. Mainz	Direktion Mainz	
189	W S	3760	1	Kiste	Tinte in Krügen —	14	189	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
190	W V	1721	1	„	Kocher —	72	190	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
191	W W	120	1	Eisenfass	leer —	52	191	Freiburg	Badische Stsb.	
192	Z T	3758	1	Kiste	Kandiszucker —	26	192	Halle	K. E.-D. Halle a/S.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
193	Adr.	—	1	Fass	leer —	17	193	Ahrweiler	K. E.-D. Köln	
194	Conrad Ahrens Solingen	—	1	Packet	Kopfhalter —	—	194	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
195	Best	253	1	Kiste	leer —	14	195	Düsseld.-Derend.	„	
196	S Elberfeld	1	1	Ring	Eisendraht —	30	196	Elberfeld	„	
197	S H Elberfeld	304	1	Korb	1 l. Steintopf —	13	197	„	„	Streckenfund Cobern-Winningen.
198	Fetting	43	1	Sack	Lumpen —	24	198	Winningen	St. Johann-Saarbr.	
199	H. Gross	108	1	Bierfass	leer —	27	199	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
200	Hannover	70, 148	2	—	Ketten —	—	200	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
201	Heimwald	—	1	Säckchen	Rosinen —	13	201	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
202	Lyon Brewery B.S.N.	—	1	Bierfass	leer —	39	202	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
203	Lothes-Pins	—	1	Kiste	Wäscheklammern —	7	203	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
204	A. Marx	437	1	Bierfass	leer —	38	204	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
205	E. Mauf & A. Hoehn	—	1	Koffer	leer —	—	205	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
206	H N Mettmann	100	1	Pack	3 Körbe —	6	206	Mettmann	„	
207	J. F. Meyer Bromberg	—	1	—	Fahrrad —	20	207	Bartschin	K. E.-D. Bromberg	Gepäck.
208	Norddeutsche Molkerei, Verkaufsverband C.	—	1	Fass	Holzwolle —	4	208	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
209	Portland-Cementfabrik Obercassel b/Bonn	—	14	Pack	Säcke —	—	209	Stadtoldendorf	K. E.-D. Cassel	
210	Perek	555	1	Bierfass	leer —	29	210	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
211	Probaska	—	1	Bund	frische Blätter —	24	211	Furth i/W.	Bayerische Stsb.	
212	Schirmer	194, 454	2	Bierfässer	leer —	55	212	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
213	Schönberger Mühle	—	1	Pack	l. Säcke —	37	213	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
214	Schubert & O. Schreiber	520	1	Bierfass	leer —	28	214	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
215	M M & Co. Sydney	1017	1	Kiste	gef. —	390	215	Dalheim	K. E.-D. Köln	
216	Vaterland	208082	1	Kübel	Margarine —	29	216	Gr.-Vegesack	K. E.-D. Hannover	
217	Venus	—	1	—	Fahrradlaterne —	0,5	217	München Centr.	Bayerische Stsb.	
218	Weiss	2690	1	Bierfass	leer —	20	218	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					C. Güter m. Numm. bez.					
219	—	grün I	2	Stäbe	Stahl	1	219	Sagan	K. E.-D. Breslau	
220	—	weiss I	2	—	Gasrohre	52	220	Nienburg a/W.	K. E.-D. Hannover	
221	—	1 weiss	3 / 1	Stangen / Stange	❑ Eisen / Flacheisen	32 / 9	221	Konitz	K. E.-D. Danzig	
222	—	X weiss	2	Stück	Böcke aus Flacheisen	?	222	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	(✕ *)
223	—	16	1	Holzrahmen	Treppenpfosten (3 Stück)	29,5	223	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
224	—	17	1	Brod	Zucker	12	224	Bremen H.	"	
225	—	18	1	—	Privatdecke	—	225	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
226	—	21	2	Kisten	Gurken	34	226	Elberfeld Eilgutabf.	"	verkauft 8. 6.
227	—	31	2	Brode	Zucker	25	227	Heidelberg	Badische Stsb.	Frankenthal.
228	—	40	1	Pack	geräuch. Fische	20	228	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
229	—	75/24	2	Kisten	Zucker	50	229	Hamm	K. E.-D. Essen	
230	—	112	1	—	alte Privatdecke	—	230	Herne	"	
231	—	Packmstr.-Karte 174	1	Schliesskorb	?	15	231	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
232	—	205	1	Pack	hölzerne Aufsätze	12	232	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
233	—	248	1	—	Privatdecke	—	233	Düsseld.-Derend.	"	
234	—	Packmstr.-Karte 378	1	Korb	Kleidung	12	234	Pyrmont	K. E.-D. Hannover	von Osnabrück.
235	—	600	1	"	Kirschen	5	235	Markt-Redwitz	Bayerische Stsb.	
236	—	611	1	Bierfass	leer	43	236	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
237	—	838	1	Ballen	Baumwollwaaren	15	237	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
238	—	847	1	Fass	leer	19	238	Freiburg	Badische Stsb.	
239	—	864	1	"	leer	31	239	"	"	
240	—	1897	1	"	leer	27	240	"	"	
241	—	5988	1	Stab	Winkeleisen	—	241	Bochum Süd	K. E.-D. Erfurt	
242	—	10868	1	Fass	Oel	145	242	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
243	—	22791	1	Kiste	Hülsen	16	243	Hönningen Rh.	K. E.-D. Köln	
244	—	45901	1	Stck.	Gusseisen	22	244	Lübeck	Lübeck-Büchener	**)
245	—	131181	1	Kollo	2 Stühle	—	245	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
246	△S	7698	1	Kiste	leer	20	246	Köln Bonnthor	K. E.-D. Köln	
247	Ђ	792	1	"	4 eis. Schrauben	29	247	B.-Borbeck	K. E.-D. Essen	
248	////	—	2	Stück	eis. Achsen	26	248	Samter	K. E.-D. Bromberg	
249	Wappen	3059	1	Fass	leer	25	249	Freiburg	Badische Stsb.	
250	roth —	—	1	Stange	Flacheisen	6	250	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
251	weiss —	—	1	"	Rundeisen	12	251	"	"	
252	blau	X	1	—	neues Fass, leer	3,5	252	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
253	gelber Strich	—	2	—	Ofenthüren	18	253	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
254	weisser Strich	—	18	Bund	Rundeisenstangen	—	254	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
255	roth u. weiss	—	1	"	13 Stck. Eisenrohre	52	255	Triptis	K. E.-D. Erfurt	
					E. Güter ohne Bezeichn.					
256	—	—	2	—	gusseis. Becken	87	256	Düren	K. E.-D. Köln	
257	—	—	2	—	eisenblech. Behälter	10	257	Engers	"	
258	—	—	1	Pack	4 Bettfüsse	—	258	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
259	—	—	7	Bierfässer	leer	—	259	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
260	—	—	2	Bll.	Blechabfälle	123	260	Hamburg L.	Lübeck-Büchener	
261	—	—	1	Stück	leere Blechbüchse von Schwarzblech	2	261	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
262	—	—	1	Pack	Bolzen	8	262	Euskirchen	K. E.-D. Köln	
263	—	—	1	Sack	eis. Bolzen	18,5	263	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
264	—	—	1	"	Brote	18	264	Soest	K. E.-D. Cassel	
265	—	—	1	Pack	Cementsäcke	9	265	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
266	—	—	1	Karton	Cigarrenmuster, Wäsche	4	266	Bad Salzbrunn	"	Gepäck.
267	—	—	1	—	Deckel zu einer Milchkanne	—	267	Gevelsberg Nord	K. E.-D. Elberfeld	
268	—	—	1	Ring	Draht	7	268	Deutz	K. E.-D. Köln	
269	—	—	1	Bund	2 grün angestrichene Deichseln eines Sportwagens	—	269	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	

*) Jedes Stück aus 2 in der Mitte durch einen Niet verbundene Stück Flacheisen von 110 cm Länge, 4 cm Breite und 1 cm Stärke.

**) 2 miteinander verbundene gleich lange Eisentheile, 80 cm lang, 10 cm breit.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
270	—	—	2	Stangen	Eisen	217	270	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
271	—	—	1	—	I-Eisen	38	271	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	Anscheinend
272	—	—	1	Kollo	4 Stangen Eisen mit Schrauben	5	272	Weissenhöhe	K. E.-D. Bromberg	Dresch-maschinen-
273	—	—	1	Tafel	Eisenblech	4	273	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	theile.
274	—	—	2	Kolli	Eisendraht	9	274	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
275	—	—	1	Pack	Eisenstäbe	55	275	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
276	—	—	1	—	Eisenstange	29	276	„	„	
277	—	—	2	—	eis. Stangen	20	277	Burbach (Saar)	St. Johann-Saarbr.	
278	—	—	1	Korb	Eisenwaaren	17	278	Nordheim v/Rh.	Bayerische Stsb.	
279	—	—	1	Säckchen	Eisenwaaren	13	279	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
280	—	—	20	Stäbe	Façoneisen	125	280	Cassel N.	K. E.-D. Cassel	
281	—	—	1	Stück	Façonguss	72	281	Püttlingen	St. Johann-Saarbr.	141. Reihe Z.
282	—	—	1	—	Fahrrad	?	282	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	bez. u. beschr.
283	—	—	1	—	Fahrrad (Adler)	12,5	283	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	Erfurt.
284	—	—	1	Bund	Fensterstangen	19	284	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
285	—	—	1	Blechkanne	anschein. Firniss	35	285	Altena	K. E.-D. Elberfeld	5,50 u. 5,00 m
286	—	—	2	Stab	Flacheisen	?	286	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	lg., 4 cm br.
287	—	—	1	„	Flacheisen	8	287	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	u. 1 cm stark.
288	—	—	1	Bund	Flacheisen	53	288	Leutkirch	Württemberg. Stsb.	
289	—	—	1	Stange	Flacheisen	25	289	Sommerfeld	K. E.-D. Breslau	5 m lang.
290	—	—	7	Stäbe	Flacheisen von verschied. Länge u. Breite	32	290	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
291	—	—	26	Stück	Flanschringe	22,5	291	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
292	—	—	1	Kiste	leere Flaschen	60	292	Freiburg	Badische Stsb.	
293	—	—	10	—	eis. Füsse	—	293	Herford	K. E.-D. Hannover	
294	—	—	1	Pack	Gardinenstangen	28	294	Altend.-Essen Süd	K. E.-D. Essen	
295	—	—	1	—	Gemüsebank	8	295	Mengede	„	
296	—	—	1	Packet	Gewichte	—	296	Eschweiler Rb.	K. E.-D. Köln	
297	—	—	2	Stück	Hacken	1	297	Treysa	K. E.-D. Cassel	
298	—	—	8	„	Haken	3,5	298	Uerdingen	K. E.-D. Köln	
299	—	—	1	—	Hanfseil	8	299	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
300	—	—	2	Pack	2 ges. Häute	70	300	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	Verkauft.
301	—	—	6	—	Herdfüsse	—	301	Ravensburg	„	
302	—	—	1	—	Holzaxt mit Stiel	—	302	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
303	—	—	1	—	Holzgestell	2	303	Neunkirchen (Saar)	St. Johann-Saarbr.	
304	—	—	1	Pack	Holzjalousien	6	304	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
305	—	—	1	Sack	Holzkohle	31	305	Bettenhausen	K. E.-D. Cassel	
306	—	—	2	Pack	24 Stück Holzrechen	4	306	Dresden Fr.	Sächsische Stsb.	
307	—	—	1	Sack	Holzschuhe	9	307	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	
308	—	—	1	„	kleine Holzstäbchen	—	308	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
309	—	—	1	Bund	6 Stäbe Holz	3	309	Remscheid	„	gelb gebeizt.
310	—	—	1	—	eiserner Kasten	19	310	Deutz	K. E.-D. Köln	
311	—	—	1	—	Kette	—	311	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
312	—	—	8	—	Ketten à 1,80 m lg.	—	312	Deutz	K. E.-D. Köln	
313	—	—	1	—	Keilkissen	2	313	Altend. Essen Süd	K. E.-D. Essen	
314	—	—	1	—	neuer Kindersportwagen i. Papier verpackt	11	314	Dresden Hptbf.	Sächsische Stsb.	Gepäck.
315	—	—	1	Bund	eis. Klammern	15	315	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
316	—	—	1	Sack	Kleider	11	316	Niederschöneweide-Johannisthal	K. E.-D. Berlin	
317	—	—	1	Korb	Alte Kleider u. Schuh	12	317	Hildburghausen	K. E.-D. Erfurt	
318	—	—	1	Koffer	?	27,5	318	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
319	—	—	1	Pack	4 neue Körbe	4	319	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
320	—	—	2	—	Körbe	2	320	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
321	—	—	38	Ballen	Korkschnur	—	321	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
322	—	—	3 3	— —	eis. Krahnketten eis. Unterlagsplatten	370	322	Hannover N.	„	
323	—	—	1	Pack	Latten	11	323	Kevelaer	K. E.-D. Köln	
324	—	—	1	Ballen	Leder	75	324	Glauchau	Sächsische Stsb.	
325	—	—	2	—	neue gelbe Lederschuhe	—	325	Osterburken	Württemberg. Stsb.	
326	—	—	1	—	eis. durchlöcherter Löffel	0,5	326	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
327	—	—	1	grauer Handkoffer	Mannskleider	5	327	Unterboihingen	Württemberg. Stsb.	
328	—	—	1	Eimer	Marmelade	25	328	Dittersbach	K. E.-D. Breslau	
329	—	—	1	Verschlag	Maschinentheil	30	329	Minden	K. E.-D. Hannover	
330	—	—	3	—	eis. Maschinentheile	—	330	Faulbrück	K. E.-D. Breslau.	Streckenfund.
331	—	—	1	—	sechsarmiger, flacher, eiserner Maschinentheil	8	331	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
332	—	—	4	—	Maulkörbe	0,25	332	München C. B.	Bayerische Stsb.	
333	—	—	1	—	Messinghahn	0,5	333	Hirschberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
334	—	—	1	Kiste	Modelle	57	334	Duisburg	K. E.-D. Essen	
335	—	—	1	Korb	Flaschen Möbellack	20	335	Radevormwald	K. E.-D. Elberfeld	
336	—	—	4	—	Nachttische	—	336	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
337	—	—	1	Kiste	Nudeln —	20	337	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
338	—	—	5	—	Nussbaumdielen, 1,40 m lang	—	338	Güterabf. Worms	Direktion Mainz	*)
339	—	—	1	—	Ofenrohr —	5	339	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	1,87 m lang, 13 cm Durchmesser.
340	—	—	1	Pack	Ofenthürverschlüsse —	2	340	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
341	—	—	1	„	Packleinen —	47	341	Düren	K. E.-D. Köln	
342	—	—	1	Ballen	Papier —	—	342	Deutz	„	
343	—	—	1	Eimer	Preisselbeeren —	10	343	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
344	—	—	1	Stupfen	Pferdegeschirr —	10	344	Augsburg	Bayerische Stsb.	
345	—	—	1	—	Privatkette —	116	345	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
346	—	—	1	Pack	10 eis. Plättbolzen —	15	346	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
347	—	—	1	—	Privatgitter von Holzschwarten, zusammengenagelt	—	347	Ganglau	K. E.-D. Königsberg	
348	—	—	1	Bündel	2 Privatwagendecken	—	348	Güterabf. Kranichstein	Direktion Mainz	
349	—	—	1	Wagen	Roheisen —	—	349	Dortmund Rgbhf.	K. E.-D. Essen	Essen 67129.
350	—	—	1	—	gusseisernes Rohr —	9	350	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	1,93 m lang, 5 cm Durchmesser.
351	—	—	1	—	Rohr, 2,5 m lang —	4,5	351	v. d. Heydt	St. Johann-Saarbr.	
352	—	—	18	—	eiserne Roster —	54	352	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
353	—	—	1	Stange	Rundeisen —	8	353	Bitterfeld	K. E.-D. Halle a/S.	
354	—	—	1	Bund	Rundeisen —	—	354	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
355	—	—	1	Sack	leere Säcke —	7	355	Altend. Essen Süd	K. E.-D. Essen	
356	—	—	1	Pack	4 eis. Sargfüsse —	—	356	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
357	—	—	1	Stück	eis. Säule —	11,5	357	Sonneberg	K. E.-D. Erfurt	
358	—	—	1	Pack	2 Scheerbäume —	—	358	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
359	—	—	1	Ballen	Schlauch —	13	359	Altend. Essen Süd	„	
360	—	—	1	—	eichene Schwelle —	—	360	Brieg	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
361	—	—	1	—	kieferne Schwelle —	—	361	„	„	Streckenfund.
362	—	—	1	Pack	3 Schuppenblätter —	—	362	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
363	—	—	1	„	Sensen —	11	363	Euskirchen	K. E.-D. Köln	
364	—	—	1	„	Sensen —	15	364	Köln-Gereon	„	
365	—	—	1	„	7 rostige Spaten aus Stahl	8	365	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
366	—	—	1	Kollo	Spirituskocher —	—	366	Düsseld.-Derend.	„	
367	—	—	1	Pack	Spitzbolzen —	0,5	367	Dt.-Eylau	K. E.-D. Danzig	
368	—	—	1	Stab	Stahl —	10	368	Kalk N.	K. E.-D. Köln	
369	—	—	1	Bund	2 Stäbe Stahl —	44	369	Karlsruhe	Badische Stsb.	
370	—	—	1	„	Stahl —	30	370	Bretten	Württemberg. Stsb.	
371	—	—	1	„	Stöcke —	30	371	Deutz	K. E.-D. Köln	
372	—	—	5	Bunde	rohe Stöcke —	112	372	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
373	—	—	1	—	Stuhl mit Rohrgeflecht	—	373	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
374	—	—	1	—	grüngestrichenes Untergestell mit Schwungrad	132	374	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
375	—	—	1	—	Untersatz von einem Küchenschrank	19	375	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
376	—	—	1	Kiste	gefüllte Thonflasche —	5	376	„	„	
377	—	—	1	—	hölz. Trockenständer	6	377	Elberfeld	„	
378	—	—	1	—	gusseis. Ventil —	38	378	Schwarzenbach a/S.	Bayerische Stsb.	
379	—	—	1	—	Verbindungstheil aus Messing	0,5	379	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
380	—	—	1	—	Vorhängeschloss —	—	380	Furth i/W.	Bayerische Stsb.	
381	—	—	1	runder weisser Schliesskorb	Wäsche u. Kleider —	23	381	Hagen Gepäckabf.	K. E.-D. Elberfeld	
382	—	—	1	grauer Leinwandkoffer	reine u. schmutzige Wäsche u. 1 Paar lange Stiefel	10	382	Briesen W/Pr.	K. E.-D. Danzig	Gepäck.
383	—	—	2	—	eis. Wellen, alt —	—	383	Lage	K. E.-D. Hannover	
384	—	—	1	Stab	Winkeleisen —	15	384	Heidelberg	Badische Stsb.	
385	—	—	3	Kolli	Winkeleisen —	23	385	Coblenz M.	K. E.-D. Köln	
386	—	—	1	—	gusseis. Zahnrädchen	5	386	Mengen	Württemberg. Stsb.	
387	—	—	1	—	Zinkblechflasche, gef.	15	387	Thale a/Harz	K. E.-D. Magdeburg	

*) In der Nähe des Bahnhofes Worms aufgefunden.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.


CoLibrì
COVER SYSTEM ®


8 032919 991355

